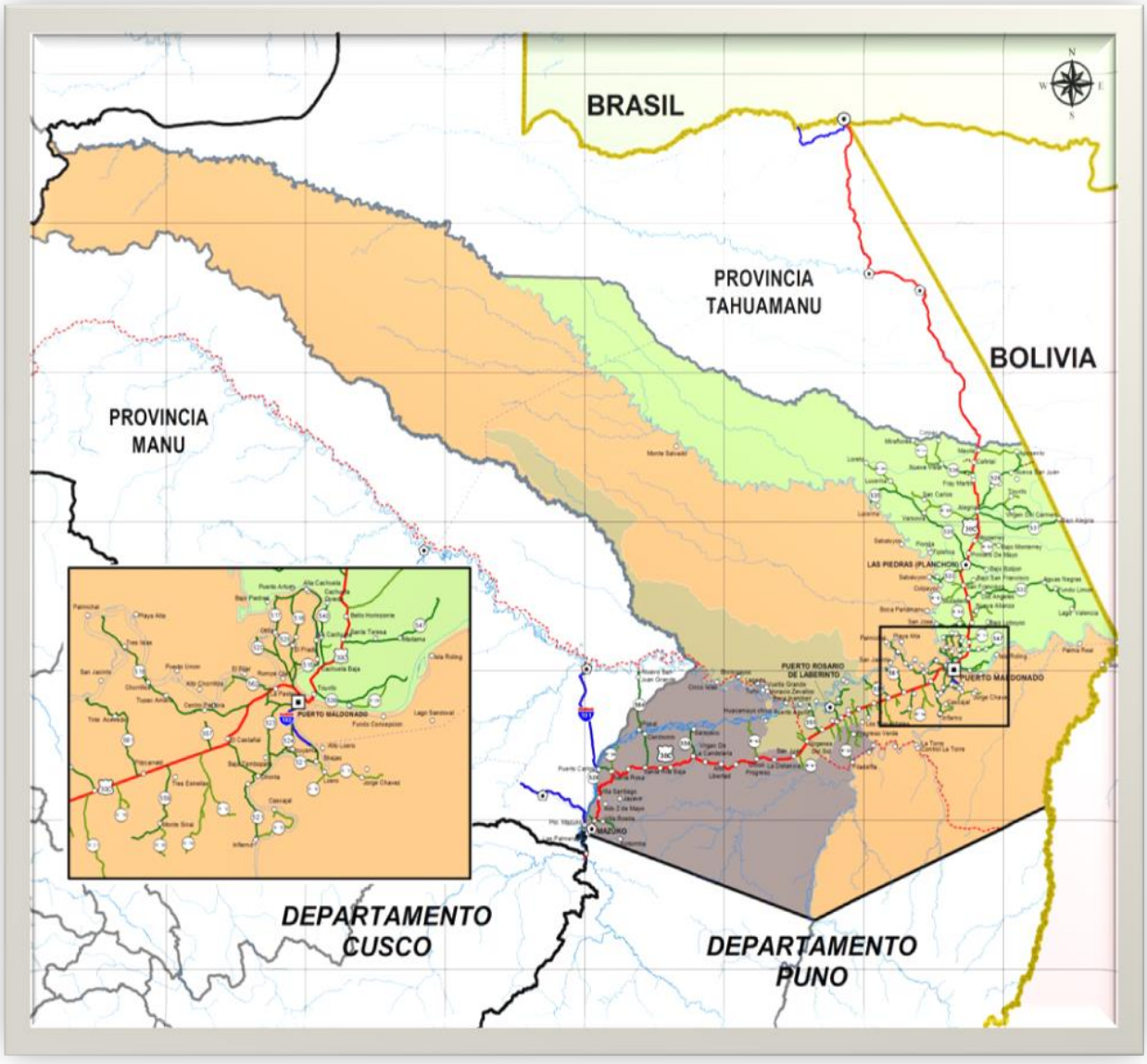
Provincia Tambopata

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO

2020 - 2025



INTEGRANTES DEL COMITÉ DIRECTIVO DEL IVP DE TAMBOPATA

Francisco Keler Rengifo Khan	Alcalde de la Municipalidad Provincial Presidente del Comité Directivo del IVP
Wuillton Camala Lizaraso	Alcalde la Municipalidad Distrital de Inambari Miembro
Jony Oscar Portocarrero López	Alcalde la Municipalidad Distrital de Las Piedras Miembro
Inka Carlos Pachacutec Huillca	Alcalde la Municipalidad Distrital de Laberinto Miembro

INTEGRANTES DEL IVP DE TAMBOPATA

Raul Usca Mandujano	Gerente General del IVP de Tambopata

INTEGRANTES DEL EQUIPO TECNICO DEL PVPP DE TAMBOPATA

Gerente de Planificación,Ppto. y Racionalización	Coordinador Técnico
Gerente de Desarrollo Urbano y Rural	Miembro
Gerente de Servicio Social y Desarrollo Económico	Miembro
Gerente General del IVP	Miembro
Consultor contratado por la MPT	Consultor Técnico

CONTENIDOS

Página

Presentación 06
Resumen Ejecutivo 08

PRIMERA PARTE: MARCO INSTITUCIONAL Y CONCEPTUAL

Capítulo I. MARCO INSTITUCIONAL

1.1. Marco Legal 19
1.2. Actores Sociales Clave 21
1.3. Políticas Nacionales, Regionales y Locales 22

Capítulo II. ASPECTOS CONCEPTUALES

2.1. Marco Conceptual 25
2.2. Lineamientos y Proceso Metodológico 27

SEGUNDA PARTE: DIAGNOSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE VECINAL RURAL

Capítulo III. CARACTERIZACION TERRITORIAL DE LA PROVINCIA

3.1. Aspectos Generales 31
3.2. Marco de Desarrollo de la Provincia 34
3.3. Aspectos Físico Ambientales 35
3.4. Aspectos Demográficos y Sociales 56
3.5. Aspectos Económicos de la Provincia 68

Capítulo IV. DEMANDA VIAL

4.1. Integración al Mercado Asociada a Corredores Logísticos – Competitividad 85
4.2. Accesibilidad de la Población a Servicios de Educación y Salud 92

Capítulo V. OFERTA VIAL

5.1. Integración al Mercado Asociada a Corredores Logísticos – Competitividad 95

5.2. Accesibilidad de la Población a Servicios de Educación y Salud 100

5.3. Situación Actual de la Infraestructura Vial Provincial 101

5.4. Tipo de Intervención en los Caminos Vecinales 107

5.5. Principales Caminos de Herradura e Infraestructura Fluvial 111

Capítulo VI. BRECHA VIAL

6.1. Brecha según Carencia de las Vías 113

6.2. Brecha según Condición de las Vías 114

Capítulo VII. CAPACIDADES INSTITUCIONALES PARA LA GESTION VIAL

7.1. Capacidades Institucionales 119

TERCERA PARTE: PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

Capítulo VIII. PROPOSITO DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

8.1. Objetivos y Metas 123

8.2. Estrategias 125

Capítulo IX. PROGRAMACION DE LAS INTERVENCIONES VIALES

9.1. Priorización de los Caminos Vecinales 128

9.2. Priorización de los Caminos de Herradura 134

9.3. Programa de Intervención 134

9.4. Presupuesto de Programa de Intervención 135

9.5. Financiamiento 136

9.6. Vulnerabilidad y ambiente en los caminos vecinales priorizados 137

Capítulo X. PROPOSITO DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

10.1. Plan de Implementación 139

10.2. Monitoreo y Evaluación del PVPP 140

PRESENTACION

El Plan Vial Provincial Participativo de Tambopata (PVPP) se constituye en un instrumento de gestión municipal, cuya formulación responde, entre otras, a la necesidad de actualizar el PVPP, fortalecer el interés puesto de manifiesto por las autoridades de los gobiernos locales para renovar el concepto de planificación, el cual se viene materializando con la formulación del Plan Vial, documento, este, que presenta de una manera ordenada y sistemática la caracterización de la problemática vial provincial y una propuesta de solución para enfrentarla.

Es importante referir que, en concordancia con la Constitución Política del Estado y la nueva Ley Orgánica de Municipalidades, los Gobiernos Locales tienen responsabilidad directa en la gestión vial de los caminos rurales de su jurisdicción. Sin embargo la existencia de un sin número de problemas no permite asumir a cabalidad dicha responsabilidad, por cuanto la infraestructura de transporte rural está integrada por caminos vecinales y de herradura, que en su mayor parte se encuentran en malas condiciones; por falta de mantenimiento, aunado a ello las difíciles condiciones topográficas y climáticas-en algunos casos- hacen imposible o muy costoso su transitabilidad.

El Plan Vial Provincial orienta su formulación a un enfoque de desarrollo territorial local basado en el aprovechamiento de Potencialidades, identificación, evaluación, puesta en valor, con la participación de los actores sociales usuarios de la red vecinal y caminos de herradura; por ello el PVPP desde su inicio es una herramienta de desarrollo local.

Según este enfoque, el territorio es concebido no como el espacio físico o geográfico solamente, sino como un espacio de relaciones entre actores sociales, sus organizaciones e instituciones, las formas técnicas de producción, el medio ambiente y sus tradiciones e identidad cultural acumulada a lo largo de la historia. El territorio es el conjunto organizado y complejo de las potencialidades humanas, naturales, físicas e institucionales de una colectividad.

Como espacio de naturaleza social, el territorio articula las relaciones de producción distribución y consumo, condicionadas por la distancia. Por la multiplicidad de perspectivas sociales, culturales e históricas y por la base económica y de recursos, los territorios desempeñan, en las nuevas concepciones, un papel activo como “agentes de desarrollo”.

Desde este enfoque se asume a las provincias como ámbito territorial de los PVPP. Se considera que en el Perú la unidad básica de planeamiento territorial es la provincia, como ámbito que permite un manejo más eficiente y racional de los recursos en escala local, pues articula a los distritos, cuenta con una masa crítica de recursos y tamaño suficiente para manejar la infraestructura vial con criterio de redes y visualizar las externalidades correspondientes.

En correspondencia con el enfoque territorial del desarrollo, el PVPP asume que son las potencialidades existentes en los territorios, y no las carencias, el criterio básico que debe orientar las prioridades de asignación de recursos para las inversiones en vialidad. La consideración de las potencialidades y su aprovechamiento significa hacer reposar el desarrollo en las fuerzas y capacidades propias de las sociedades y sus territorios. Esta movilización de los propios recursos como eje orientador de las inversiones constituye la mejor vía para superar precisamente las carencias y situación de pobreza existente en las regiones y provincias del país.

A partir de la identificación de las potencialidades y ejes de desarrollo de la provincia se establecerán las necesidades o requerimientos de la infraestructura vial. Es decir, la infraestructura vial es vista y tratada como una demanda derivada que se desprende de las potencialidades y dinámica económica y productiva. Estas necesidades o demandas de vialidad se confrontan luego con la disponibilidad u oferta existente de esta infraestructura. Esta identificación de la oferta toma la forma de un inventario y análisis del estado de situación de la infraestructura vial existente en el territorio provincial.

Para la actualización del Plan Vial así como para la elaboración del Inventario Vial Georeferenciado, la Municipalidad Provincial de Tambopata ha conformado un Equipo Técnico responsable de supervisar las actividades del presente estudio, para cuyo efecto en primera instancia se formuló el Plan de Trabajo para luego iniciar los trabajos de campo con la participación del Consultor contratado por la referida Municipalidad así como con las autoridades y/o representantes locales; habiéndose obtenido la información primaria y secundaria.

Como principal insumo se cuenta con el **INVENTARIO VIAL GEOREFENCIADO DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA DEL AÑO 2020**, el mismo que permitirá conocer todas las vías vecinales de la provincia, registradas y no registradas, así como la descripción de las principales características de la red vial provincial, para conformar un diagnóstico del transporte rural. Respecto a ello, se considera también aspectos físico-ambientale, demográficos y sociales, así como aspectos económicos. Con dichos insumos se ha formulado la caracterización territorial de la provincia de Tambopata.

El espacio donde se desenvuelve la población de Tambopata (como en muchas partes del país) es resultado de un proceso lento y desigual, pero recurrente en el Perú de hoy, con una visión y esperanza de desarrollo. Una gran parte de su población rural carece de la posibilidad de acceder a un empleo y un salario o de conducir una empresa que sea base para sustentar una vida digna. Un gran sector no tiene acceso a viviendas dignas que cuenten con servicios básicos. Sin embargo existe el interés de sus autoridades por iniciar y continuar con proyectos vinculados al desarrollo de los servicios de agua, desagüe y luz. El acceso a los distritos y centros poblados se da a través de vias vecinales, caminos de herradura y por los ríos que surcan la provincia.

Sin embargo el aprovechamiento de sus potencialidades de recursos naturales, el interés puesto de manifiesto por sus autoridades y la población en general, las posibilidades de mejorar sus vías, hacen que el escenario futuro de la provincia comience a revertirse a mediano plazo, sobretodo por la facilidad que brinda la **vía interoceánica** para interconectarse con las provincias vecinas y los departamentos del sur del país así como con el Brasil y Bolivia.

El contenido del Plan Vial, presenta además del Resumen Ejecutivo, en su primera parte, una descripción del Marco Institucional y Conceptual.

En su primera parte - Marco Institucional y Conceptual, se desarrolla el **Capítulo I** referido al Marco Institucional; y el **Capítulo II** referido a Aspectos Conceptuales.

En la segunda parte - Diagnóstico de la Infraestructura del Transporte Vecinal Rural, se desarrolla el **Capítulo III** que está orientado a la Caracterización Territorial de la Provincia. En el **Capítulo IV** se desarrolla la Demanda Vial; en el **Capítulo V** se desarrolla la Oferta Vial; en el **Capítulo VI** se desarrolla la Brecha Vial. En el **CapítuloVII** se desarrollan las Capacidades Institucionales para la Gestión Vial.

El presente estudio ha sido elaborado de acuerdo a la Guía Metodológica emitida por Provias Descentralizado, del MTC, el mismo que incluye: Cuadros, Gráficos, Matrices, Fotos y Mapas Temáticos.

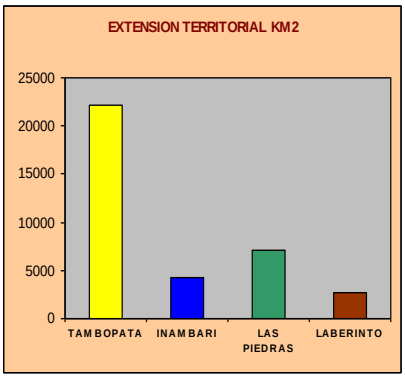
RESUMEN EJECUTIVO

1. Datos Generales de la Provincia

La Provincia de Tambopata-una de las tres con que cuenta el Departamento de Madre de Dios-se encuentra **ubicada** en la **región Selva**, cuya capital es la ciudad de **Puerto Maldonado**, es el principal centro económico, financiero y de servicios de la Región de Madre de Dios, es una ciudad que a mostrado en los últimos años mayor dinamismo y crecimiento urbano marcado y se proyecta en el mediano plazo a constituirse en el principal receptor de la población migrante, pudiendo aumentar sustantivamente su población actual, atraído por el boom de las inversiones que desarrolla el Gobierno Central, referidos a la carretera interoceánica y la interconexión al sistema hidroeléctrico de San Gaban, proyectos que al culminar su ejecución cambiaran diametralmente el modo de vida de la otrora ciudad de Puerto Maldonado.

Tambopata, se constituye en el centro principal de los flujos comerciales de la Región, influenciado básicamente por la mayor concentración poblacional, por su interconexión vial y fluvial, su diversificación económica y ser el centro con la mayor cantidad de servicios administrativos y sociales, por poseer la condición de capital departamental. La economía de la provincia está basada fundamentalmente en las relaciones comerciales de producción agropecuaria, extración minera, forestal y de servicios.

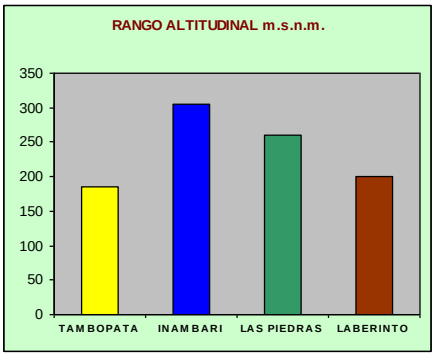
Políticamente está dividida en 4 distritos y tiene una extensión territorial aproximada de 36,268.49 Km^2, equivalente al 42.52 % de la extensión territorial departamental y al 2.82 % del territorio nacional.



El Distrito con mayor extensión territorial es Tambopata, el mismo que posee 22,218.56 Km^2, seguido del Distrito de las Piedras cuyo territorio abarca 7,032.21 Km^2, los Distritos de Inambari y Laberinto ocupan el tercer y cuarto lugar en extensión territorial con 4,256.82 Km^2 y 2,760.90 Km^2-respectivamente.

La provincia de Tambopata limita:

- **POR EL NORTE : Con la provincia de Tahuamanu**
- **POR EL ESTE : Con la República de Bolivia**
- **POR EL SUR : Con la Región Puno**
- **POR EL OESTE : Con la Provincia del Manu**



Su rango Altitudinal va desde los 186 m.s.n.m. (en el espacio que ocupa el Distrito de Tambopata) hasta los 305 m.s.n.m. –rango altitudinal en el Distrito de Inambari-, los Distritos de las Piedras y Laberinto poseen un rango altitudinal de 260 y 200 m.s.n.m.-respectivamente. Las altitudes donde se desarrolla el espacio de la provincia son propias de la **Selva Baja.**

.

2. Enfoque metodológico para la elaboración del PVPP

Según el MTC, los enfoques que guían y organizan la elaboración del PVPP son: el enfoque de **competitividad, corredores logísticos, articulación, descentralización e inclusión social.**

3. Condición y Criterio para la priorización de Caminos Vecinales

Son una condición y seis los criterios con los que se ha evaluado las vías vecinales o caminos:

i. CV asociados a cadenas de valor priorizadas en los corredores logísticos (30%) o priorizados por la provincia (20%).

Prioriza los caminos por donde circula o es transportada la carga de uno de los dos principales productos producidos en la provincia. Producción que va desde los centros de producción a los lugares de destino.

ii. Complementariedad vial (20% o 15%)

Prioriza los camino que conectan a un Corredor Logístico o a las vías alimentadoras de los corredores Logísticos.

iii. Integración (15%)

Prioriza los camino que conectan al mayor número de capitales de distrito y a los caminos que integran directamente a mayor población.

iv. Accesibilidad (centros educativos y de salud) (15%)

Prioriza los caminos que conectan al mayor número de establecimientos de salud y a los caminos que conectan al mayor número de centros educativos

v. Potencialidad (10%)

Recurso Identificado en el PVPP anterior o en el Plan de Desarrollo Concertado Provincial.

vi. Longitud Vial (10%)

Prioriza los caminos que tienen una mayor longitud vial para el transporte de carga de la producción, que va desde los centros de producción a los lugares de destino.

4. Ranking de los Caminos Vecinales Priorizados

Priorización de los principales caminos vecinales

Nº Camino	DISTRITO	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	Indice de Priorización
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	0.939723
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	0.926583
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	0.926405
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	0.926102
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	0.920391
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	0.919233
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	0.918314
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	0.917340
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	0.916362
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	0.916254
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	0.916126
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	0.915953
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	0.915537
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	0.914079
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	0.909803

Fuente: Elaboración propia.

Priorización de los caminos vecinales de la provincia de Tambopata

Nº Camino	DISTRITO	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	Indice de Priorización
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	0.939723
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	0.926583
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	0.926405
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	0.926102
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	0.920391
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	0.919233
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	0.918314
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	0.917340
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	0.916362
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	0.916254
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	0.916126
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	0.915953
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	0.915537
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	0.914079
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	0.909803
75	LAS PIEDRAS	MD-588	Emp. MD-589 - Saballuyoc.	4.22	16	0.905651
71	LAS PIEDRAS	MD-584	Emp. PE-30 C (Dv. San Francisco) - Bajo San Francisco.	3.98	17	0.905329
72	LAS PIEDRAS	MD-585	Emp. MD-584 (Dv. Bajo San Francisco) - Pta. Carretera.	3.06	18	0.904102
31	TAMBOPATA	MD-542	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	2.32	19	0.903111
32	TAMBOPATA	MD-543	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	1.56	20	0.902088
67	LAS PIEDRAS	MD-579	Emp. MD-578 (Alto Loboyoc) - Pta. Carretera.	0.58	21	0.900772
26	LAS PIEDRAS	R170102	Emp. PE-30C (Cafetal)	8.05	22	0.878597
25	LAS PIEDRAS	R170101	Emp. PE-30C (Villa de Voy 1)	7.28	23	0.875876
51	TAMBOPATA	MD-562	Emp. MD-560 - Alta Cachuela - Emp. MD-560.	18.37	24	0.874629
42	TAMBOPATA	R170103	Emp. PE-30C (San Bernardo)	17.51	25	0.872231
49	TAMBOPATA	MD-560	Emp. PE-30 C - Dv. Rompe Olas - Otilia - Pta. Carretera.	10.97	26	0.864710
52	TAMBOPATA	MD-563	Emp. MD-562 - El Prado - Centro Cachuela - Emp.MD-562.	7.97	27	0.860686
36	LAS PIEDRAS	R170124	Emp. MD-577 (Km 9.5)	5.34	28	0.858963
13	INAMBARI	R170130	Emp. MD-517 (Km 2.5) Asoc. Agric. Nueva Unión	4.55	29	0.856169
50	TAMBOPATA	MD-561	Emp. MD-560 - Rompe Olas.	4.00	30	0.855365
15	INAMBARI	R170134	Emp. MD-517 (Km 6.0) Asoc. Agric. Nueva Generación	4.07	31	0.854449
14	INAMBARI	R170132	Emp. MD-517 (Km 4.0) Asoc. Agric. Quebrada Arenales	3.58	32	0.852729
31	LAS PIEDRAS	R170112	Emp. PE-30C (Loboyoc)	3.57	33	0.852702
16	INAMBARI	R170136	Emp. MD-517 (Km 6.5) Asoc. Caucateros	2.53	34	0.848977
30	LAS PIEDRAS	R170110	Emp. PE-30C (La Bonita)	2.37	35	0.848419
21	INAMBARI	R170142	Emp. R170134 (Km 1.5) Asoc. Villa Real - Santa Rosa	1.91	36	0.846795

24	LABERINTO	MD-535	Emp. PE-30 C (Huantupa) - Pta. Carretera.	11.56	37	0.835496
27	LAS PIEDRAS	R170104	Emp. PE-30C (Qda Mavila)	12.14	38	0.833139
23	LABERINTO	R170105	Emp. PE-30C (Santo Domingo)	11.39	39	0.830490
17	LABERINTO	MD-526	Emp. PE-30C (Florida Alta) - Pta. Carretera.	4.26	40	0.825710
46	TAMBOPATA	MD-557	Emp. PE-30C - Aeropuerto	1.41	41	0.821888
24	LABERINTO	R170135	Emp. MD-525 (Pta Carretera)	44.74	42	0.818981
1	INAMBARI	MD-513	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Rio Inambari	2.98	43	0.813988
84	LAS PIEDRAS	MD-598	Emp. PE-30 C (Dv. Piñal) - Piñal - Nuevo San Juan - Aposento - Emp. PE-30 C (Mávila).	44.74	44	0.809970
2	INAMBARI	R170109	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.69	45	0.807342
3	INAMBARI	R170111	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.57	46	0.806885
4	INAMBARI	R170113	Emp. PE-30C (Union Progreso)	6.91	47	0.804564
81	LAS PIEDRAS	MD-595	Emp. PE-30 C - Bajo Alegría.	31.47	48	0.792184
8	INAMBARI	R170119	Emp. PE-30C (Km 133.5)	5.69	49	0.790201
1	INAMBARI	R170107	Emp. PE-30C (Fundo Sta Teresa)	5.24	50	0.788617
79	LAS PIEDRAS	MD-593	Emp. PE-30 C (Alegria) - San Carlos - Filadelfia - Pta. Carretera	27.92	51	0.787417
29	LAS PIEDRAS	R170108	Emp. PE-30C (Loboyoc Chico)	4.69	52	0.786675
7	INAMBARI	R170117	Emp. PE-30C (Km 126)	4.47	53	0.785881
28	LAS PIEDRAS	R170106	Emp. PE-30C (Monterrey)	3.97	54	0.784104
5	INAMBARI	R170115	Emp. PE-30C (Km 121)	3.42	55	0.782161
6	INAMBARI	R170116	Emp. PE-30C (Santa Rita Alta)	2.61	56	0.779291
9	INAMBARI	MD-530	Emp. PE-30 C (Florida Baja) - Dv. Progreso Verde - Filadelfia.	18.03	57	0.774165
32	LAS PIEDRAS	R170114	Emp. PE-30C (Bello Horizonte)	1.04	58	0.773684
62	LAS PIEDRAS	MD-574	Emp. PE-30C - Cachuela - Cachuela Margen Izquierda - Pta. Carretera.	15.58	59	0.770878
65	LAS PIEDRAS	MD-577	Emp. PE-30 C (Bello Horizonte) - Bajo Loboyoc.	14.95	60	0.770036
78	LAS PIEDRAS	MD-592	Emp. PE-30 C (Monterrey) - Bajo Monterrey.	13.87	61	0.768590
36	TAMBOPATA	MD-547	Emp. PE-30C - Monte Sinai - Pta. Carretera.	11.76	62	0.765763
7	INAMBARI	MD-520	Emp. PE-30C (Virgen de la Candelaria) - Sarayacu.	10.63	63	0.764249
69	LAS PIEDRAS	MD-581	Emp. PE-30 C - Nueva Alianza - Pta. Carretera.	10.48	64	0.764052
74	LAS PIEDRAS	MD-587	Emp. PE-30 C - Dv. Saballuyoc - Colpayoc - Pta. Carretera.	10.31	65	0.763818
76	LAS PIEDRAS	MD-589	Emp. PE-30 C (Las Piedras Planchón) - Pta. Carretera.	7.37	66	0.759874
6	INAMBARI	MD-519	Emp. MD-518 (Centromin) - Pto. Centromin.	0.89	67	0.751196
12	LABERINTO	MD-522	Emp. PE-30 C - Río Malinowsky.	2.62	68	0.733512
77	LAS PIEDRAS	MD-591	Emp. MD-105 - Lucerna - Loreto.	21.79	69	0.729208
64	LAS PIEDRAS	MD-576	Emp. PE-30C (Santa Teresa) - Madama - Pta. Carretera.	21.00	70	0.718148
60	LAS PIEDRAS	MD-572	Emp. PE-30C - Rimac Parque El Triunfo - Dv. Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	10.65	71	0.714270
39	LAS PIEDRAS	R170131	Emp. MD-597 (El Triunfo)	5.38	72	0.699129
9	INAMBARI	R170122	Emp. MD-517 (Puerto Trujillo)	11.54	73	0.670996
40	LAS PIEDRAS	R170133	Emp. MD-587 (Colpayoc)	11.46	74	0.670731
37	LAS PIEDRAS	R170125	Emp. MD-572	10.43	75	0.667065
5	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	11.74	76	0.665736
2	INAMBARI	MD-514	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Kotsimba	7.96	77	0.660675
23	LABERINTO	MD-534	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	12.31	78	0.656495
47	TAMBOPATA	MD-558	Emp. PE-30 C - La Pastora Margen Derecha.	4.56	79	0.656118
73	LAS PIEDRAS	MD-586	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	4.50	80	0.656036
38	TAMBOPATA	MD-549	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	11.27	81	0.655100

28	TAMBOPATA	MD-539	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	3.70	82	0.654954
41	TAMBOPATA	MD-552	Emp. PE-30C - Castañal.	3.24	83	0.654338
27	TAMBOPATA	MD-538	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	2.32	84	0.653116
12	INAMBARI	R170128	Emp. MD-518 (Km 11.5)	8.96	85	0.651821
17	INAMBARI	R170137	Emp. MD-521 (Km 2.0)	8.84	86	0.651397
19	INAMBARI	R170139	Emp. R170117 (Km 1.2)	8.62	87	0.650635
70	LAS PIEDRAS	MD-583	Emp. PE-30 C (San Francisco) - Pta. Carretera.	7.66	88	0.650270
15	LABERINTO	MD-524	Emp. PE-5S (San Juan) - Pta. Carretera.	4.35	89	0.645835
25	LABERINTO	MD-536	Emp. PE-30C - Los Cedros	3.89	90	0.645211
33	TAMBOPATA	MD-544	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	3.73	91	0.645005
22	LABERINTO	MD-533	Emp. PE-30 C (Tahuantinsuyo) - Pta. Carretera.	3.35	92	0.644491
14	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	3.25	93	0.644353
13	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	2.76	94	0.643706
68	LAS PIEDRAS	MD-580	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.69	95	0.642262
26	LABERINTO	MD-537	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.60	96	0.642145
11	INAMBARI	R170126	Emp. MD-518 (Km 5.0)	4.99	97	0.627727
41	LAS PIEDRAS	R170141	Emp. R170124 (Km 1.1)	4.47	98	0.625880
34	LAS PIEDRAS	R170120	Emp. MD-106 (Km 2.0)	4.26	99	0.625124
38	LAS PIEDRAS	R170127	Emp. MD-596 (Virgen del Carmen)	3.89	100	0.623817
43	TAMBOPATA	R170129	Emp. MD-547 (Monte Sinai)	3.50	101	0.622430
22	INAMBARI	R170143	Emp. R170128 (Km 7.0)	2.75	102	0.619765
18	INAMBARI	R170138	Emp. R170109 (Km 4.0)	2.67	103	0.619482
10	INAMBARI	R170123	Emp. MD-101 (Km 5.0)	2.54	104	0.619013
33	LAS PIEDRAS	R170118	Emp. MD-106 (Km 1.6)	2.53	105	0.618973
20	INAMBARI	R170140	Emp. R170119 (Km 2.5)	1.33	106	0.614721
35	LAS PIEDRAS	R170121	Emp. MD-106 (Km 4.0)	0.95	107	0.613371
83	LAS PIEDRAS	MD-597	Emp. MD-596 (Dv. Virgen del Carmen) - El Triunfo - Pta. Carretera.	8.56	108	0.611479
43	TAMBOPATA	MD-554	Emp. MD -553 - Pta. Carretera.	8.02	109	0.610755
11	INAMBARI	MD-532	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	7.20	110	0.609654
61	LAS PIEDRAS	MD-573	Emp. MD-572 - Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	6.54	111	0.608763
57	TAMBOPATA	MD-568	Emp. MD-102 - Dv. Shajao - Emp. MD-566 (Dv. Bajo Tambopata).	6.01	112	0.608052
10	INAMBARI	MD-531	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	5.74	113	0.607694
40	TAMBOPATA	MD-551	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	4.17	114	0.605585
80	LAS PIEDRAS	MD-594	Emp. MD-105 (Varsovia) - Emp. MD-593 (Dv. San Carlos).	3.87	115	0.605188
48	TAMBOPATA	MD-559	Emp. MD-558 (Dv. Pto. Pastora) - Pta. Carretera.	2.16	116	0.602892
20	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	1.85	117	0.602479
56	TAMBOPATA	MD-567	Emp. MD-557 - Emp. MD-566 - Cantera	1.73	118	0.602323
86	LAS PIEDRAS	MD-600	Emp. MD-599 - Colpac - Pta. Carretera.	0.95	119	0.601274
39	TAMBOPATA	MD-550	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	0.95	120	0.601273
45	TAMBOPATA	MD-556	Emp. MD-558 (Chorrilllos) - Pta. Carretera.	0.59	121	0.600785
19	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	0.38	122	0.600507
37	TAMBOPATA	MD-548	Emp. MD-547 - Ulises Lopez.	4.28	123	0.595738
58	TAMBOPATA	MD-569	Emp. MD-102 (Shajao) - Emp. MD-568.	4.27	124	0.595723
59	TAMBOPATA	MD-571	Emp. MD-102 (Loero) - Pta. Carretera.	2.94	125	0.593935
53	TAMBOPATA	MD-564	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	2.67	126	0.593583
63	LAS PIEDRAS	MD-575	Emp. MD-574 - Pta. Carretera.	1.92	127	0.592568
34	TAMBOPATA	MD-545	Emp. MD-544 - Pta. Carretera.	1.88	128	0.592522
54	TAMBOPATA	MD-565	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	1.73	129	0.592321

Fuente: Elaboración propia.

5. Programa de Intervención

Priorización de los caminos vecinales de la provincia de Tambopata

Nº Camino	DISTRITO	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	NIVEL DE INTERVENCION	AÑOS				
							2022	2023	2024	2025	2026
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	MR	MR	MR	MR	MP	MR
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	MR	MR	MR	MR	MP	MR
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	MP	MP	MR	MR	MR	MP
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	MP	MP	MR	MR	MR	MP
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	MR	MR	MR	MR	MP	MR
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	R	R	MR	MR	MR	MP
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	MR		MR	MR	MP	MR
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	MR		MR	MR	MP	MR
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	MP		MR	MR	MR	MP
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	R		R	MR	MR	MR
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	R			R	MR	MP
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	MR			MR	MR	MR
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	MR			MR	MR	MR
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	MP			MP	MR	MR
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	MP			MP	MR	MR

TOTAL	222.48

6. Presupuesto del Programa de Intervención

Presupuesto del programa de intervención de las vías priorizadas – 5 años

Nº Camino	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	NIVEL DE INTERVENCION	AÑOS				
						2022	2023	2024	2025	2026
85	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	MR	296,356	296,356	296,356	1,955,950	296,356
21	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	MR	198,326	198,326	198,326	1,308,952	198,326
44	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	MR	197,000	197,000	197,000	1,300,200	197,000
82	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	MP	1,285,284	194,740	194,740	194,740	1,285,284
8	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	MR	152,134	152,134	152,134	1,004,081	152,134
42	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	R	21,541,765	143,487	143,487	143,487	947,017
35	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	MR		136,634	136,634	136,634	901,784
30	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	MR		129,371	129,371	129,371	853,850
3	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	MP		805,684	122,073	122,073	122,073
4	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	R		18,205,364	121,264	121,264	121,264
55	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	R			18,062,441	120,312	120,312
66	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	MR			119,022	119,022	119,022
16	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	MR			115,918	115,918	115,918
18	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	MP			693,240	105,036	105,036
29	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	MP			482,683	73,134	73,134
TOTAL			**222.48**			**23,670,864**	**20,459,097**	**21,164,689**	**6,950,174**	**5,608,509**

Presupuesto del programa de intervención de las vías priorizadas – 3 años

Nº Camino	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	NIVEL DE INTERVENCION	AÑOS		
						2022	2023	2024
85	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	MR	296,356	296,356	296,356
21	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	MR	198,326	198,326	198,326
44	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	MR	197,000	197,000	197,000
82	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	MP	1,285,284	194,740	194,740
8	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	MR	152,134	152,134	152,134
42	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo - Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	R	21,541,765	143,487	143,487
35	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	MR		136,634	136,634
30	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	MR		129,371	129,371
3	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	MP		805,684	122,073
4	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	R		18,205,364	121,264
55	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	R			18,062,441
66	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	MR			119,022
16	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	MR			115,918
18	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	MP			693,240
29	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	MP			482,683
TOTAL			**222.48**			**23,670,864**	**20,459,097**	**21,164,689**

Primera Parte:

MARCO INSTITUCIONAL Y CONCEPTUAL

1

CAPITULO I.

MARCO INSTITUCIONAL

1.1. Marco legal
1.2. Actores sociales clave
1.3. Políticas nacionales, regionales y locales

Capítulo I. MARCO INSTITUCIONAL

1.1. MARCO LEGAL.-

Competencia de Planificación del Gobierno Local

La Ley de Bases de la Descentralización y la Ley Orgánica de Gobiernos locales, establecen las competencias de planificación participativa del ámbito local a cargo del Gobierno local:

- **Ley N° 27783 Ley de Bases de la Descentralización:** regula la estructura y organización del Estado. Respecto a las competencias del Gobierno local, el literal a) del artículo 42 establece como su competencia exclusiva, "planificar y promover el desarrollo urbano y rural de su circunscripción, y ejecutar los planes correspondientes". Sobre las relaciones de gobierno el numeral 1 del artículo 49 precisa: "el gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales mantienen relaciones de coordinación, cooperación y apoyo mutuo, en forma permanente y continua, dentro del ejercicio de su autonomía y competencias propias, articulando el interés nacional con los de las regiones y localidades".

- **Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades:**
  El Artículo I del Título Preliminar define los gobiernos locales y las municipalidades:
  "Los gobiernos locales son entidades básicas de la organización territorial del Estado .... Institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades;..".
  El artículo VIII del Título Preliminar sobre la Aplicación de Leyes Generales y Políticas y Planes Nacionales, señala "... Las competencias y funciones específicas municipales se cumplen en armonía con las políticas y planes nacionales, regionales y locales de desarrollo".
  En el artículo IX del Título Preliminar, sobre Planeación Local, establece, "El proceso de planeación local es integral, permanente y participativo, articulando a las municipalidades con sus vecinos".
  El numeral 1) del artículo 9 sobre atribuciones del Concejo Municipal, indica que corresponde al Concejo Municipal "Aprobar los Planes de Desarrollo Municipal Concertados y el Presupuesto Participativo."
  En el numeral 7) del artículo 20 indica sobre atribuciones del Alcalde, "Dirigir la formulación y someter a aprobación del concejo el plan integral de desarrollo sostenible local y el programa de inversiones concertado con la sociedad civil".

Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico

La siguiente norma establece la planificación estratégica como sistema e instrumento de gestión y el proceso de planificación.

- **Directiva N° 001-2014-CEPLAN - Directiva General del Proceso de Planeamiento Estratégico - Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, y su modificatoria**
  (Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 042-2016-CEPIAN/PCD). Define al planeamiento estratégico como el proceso sistemático construido sobre el análisis continuo de la situación actual y del pensamiento orientado al futuro, el cual genera información para la toma de decisiones con el fin de lograr los objetivos estratégicos establecidos.. En el Artículo 19 establece, para los Gobiernos Regionales y Locales y sus correspondientes Organismos Públicos Adscritos, la cadena de articulación del planeamiento estratégico con el presupuesto.

Rectoría del MTC en planificación vial

La planificación vial, las competencias, su obligatoriedad y rectoría del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se establecen principalmente en:

- **Decreto Supremo N° 034-2008-MTC Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial:** establece en el literal a) Art.11.2: "El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ...elabora el Plan Vial Nacional e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural..".

- **Ley N° 27791 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento de Organización y Funciones aprobado con el Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.** De acuerdo al ROF, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto tiene las funciones específicas, entre otras, de conducir la formulación y evaluación de los planes de desarrollo del Sector y coordinar los correspondientes a los organismos públicos descentralizados del Sector.

Competencia de planificación vial provincial

La competencia de planificación vial provincial, la organización y el proceso están establecidos en la Ley Orgánica de Municipalidades y en normas específicas como:

- Decreto Supremo N° 034-2008-MTC - Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial: en materia de transportes, establece, Literal c) del art. 11.2. "Los Gobiernos Locales Provinciales elaboran los planes viales de la Red Vial Vecinal o Rurales en concordancia con el Plan Vial Nacional". Asimismo, en el Art.11.3 que "Las autoridades competentes para efectos de la formulación de los planes indicados y en función a la priorización de inversiones, realizan y/o actualizan inventarios viales; siendo éstos de: i) carácter básico y ii) carácter calificado". El Art. 11.4 añade que "Corresponde al MTC a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles (DGCF) dictar las normas para la elaboración de los inventarios viales indicados".

- Decreto Supremo N° 019-2011-MTC Matriz de Delimitación de Competencias y Distribución de Funciones de los Sectores Transporte y Comunicaciones en los niveles de Gobierno Nacional, Regional y Local. Establece que el Gobierno local tiene la competencia de "Formular y aprobar planes locales en Infraestructura vial, en concordancia con los planes sectoriales de alcance regional y nacional", y de similar manera en servicios de transporte terrestre. Así mismo, conducirlos y ejecutarlos.

Normas complementarias para la elaboración del PVPP

En la elaboración del PVPP se debe considerar la revisión de normas complementarias en especial para la definición de estrategias, inversiones y actividades, las que refrendan políticas de obligatorio cumplimiento, las de participación del Gobierno Regional, las asociadas a los sistemas administrativos como presupuesto, inversiones, contrataciones y gestión ambiental; las específicas de financiamiento, inversión privada, gestión descentralizada y mancomunidades y otras asociadas a la gestión municipal.

1.2. ACTORES SOCIALES CLAVE

La participación de la sociedad civil en el proceso de planeamiento es fundamental, porque fortalece el sistema democrático, enriquece la acción del Estado y empodera a los participantes con el conocimiento de la cosa pública.

Los actores participantes en la elaboración del plan, se identifican teniendo en cuenta la siguiente definición de Actores Sociales: "sujetos colectivos, con conciencia de identidad propia, portador de valores, poseedor de un cierto número de recursos que le permiten actuar en el seno de una sociedad con vistas a defender los intereses de los miembros que lo componen y/o de los individuos que representa".

Cabe precisar que las personas que participan de las actividades de elaboración van en calidad de representantes de organizaciones o entidades sociales.

i. Gestores Viales:

El Gobierno Local (DS N° 034-2008-MTC):

- El gobierno local tiene la competencia de formular, aprobar, conducir y ejecutar los planes viales. Correspondiendo al Alcalde dirigir la formulación de los planes y someter a aprobación del concejo y convocar la participación de los diversos actores locales en la elaboración del PVPP.
- La Gerencia de Planeamiento y Presupuesto (o similar), órgano técnico municipal que dirige los procesos de planeamiento y presupuesto y por ende el PVPP.

ii. Entidades Reguladoras (político-normativo):

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones — MTC.
- Gobierno regional, su participación a través de sus órganos de línea como la Gerencia de Infraestructura (o similar) y de asesoramiento como la Gerencia de Planeamiento, es valiosa para la conjunción de esfuerzos con los gobiernos locales.
- Ministerio de Economía y Finanzas, define el marco presupuestal y las normas de presupuesto e inversión pública.
- CEPLAN, establece las normas referidas al planeamiento estratégico.

iii. Usuarios Viales:

Los usuarios viales, sean pasajeros o personas que poseen carga, se identifican en dos tipos de organizaciones:

- Organizaciones vecinales o comunales (ubicados territorialmente), su aporte a la formulación del plan es importante porque tienen conocimiento de la problemática local, principalmente como usuarios del servicio e infraestructura de transporte.
- Organizaciones de productores y empresariales que juegan un rol relevante en la formulación del Plan Vial, en especial por ser parte de cadenas productivas, corredores logísticos y demandantes del servicio e infraestructura de transporte.
- Organizaciones académicas y de profesionales, pueden aportar en el proceso de elaboración del plan vial por el conocimiento de la provincia y de la temática vial que tienen.

iv. Proveedores de Servicios

- Organización o empresas de transporte y servicios logísticos, El plan vial considera inversiones en infraestructura que deben estar asistidas de servicios eficientes para ser competitivos, por esto la importancia de la participación de estas empresas en la elaboración del PVPP, brindando información y propuestas de acción.
- Organizaciones o empresas constructoras: son importantes en los procesos de construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de vías; por ello tal participación es clave para brindar información y proponer elementos alternativos en el proceso de elaboración del Plan Vial.

v. Aliados Estratégicos

- Unidad de Gestión Educativa Local - UGEL
- Red de Salud
- Comisarías
- Programas Sociales Nacionales (FONCODES, Chacra productiva, entre otros)
- Programas Nacionales de infraestructura y desarrollo de negocios (Sierra Exportadora, Mi Riego, entre otros.).
- Provías Descentralizado - PVD del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.3. POLITICAS NACIONALES, REGIONALES Y LOCALES

Las políticas públicas constituyen "el vector que sintetiza el conjunto de proposiciones, decisiones y operaciones dinámicas e interdependientes entre actores políticos, sociales e institucionales, a través de las cuales se busca desde el gobierno imprimir un determinado rumbo a la sociedad y el Estado que se gobiernan"[1].

Política Nacional:

El Plan Bicentenario El Perú hacia el 2021, orienta el accionar del Estado, con base a los siguientes objetivos nacionales:

1. La plena vigencia de los derechos fundamentales y la dignidad de las personas.
2. Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios sociales básicos.
3. Estado democrático y descentralizado.
4. Economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad.
5. Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada.
6. Conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y la biodiversidad.

Política Sectorial de Transporte:

- **Plan Estratégico Multianual Sector Transportes y Comunicaciones PESEM**
  El Plan estratégico del Sector, en el marco de los planes sectoriales de largo plazo, propone para el mediano plazo contar con infraestructura de transporte3, de calidad y competitiva, que promueva la integración interna y externa del país, el desarrollo de corredores logísticos, la inclusión social, el ordenamiento territorial, la protección del ambiente y mejorar el nivel de competitividad de la economía. Así como comprometer la participación de la inversión privada, y participar activamente en el proceso de descentralización, orientado al desarrollo y fortalecimiento de capacidades, para mejorar la gestión de los gobiernos subnacionales en transporte.

[1] En: Miguel Hildebrando Pisfil Capuñay. Perspectivas del Estado en el Ejercicio de Nuevas Políticas Públicas en el Perú. Una Revisión Panorámica de las Políticas Promotoras del Crecimiento Económico. UNMSM. 2006.

- **Plan Intermodal de Transportes, 2004 — 2023**
  Tiene el objetivo de ordenar el desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte, de apoyo al desarrollo del comercio nacional e internacional del país en su proceso de integración global; involucrando la mejora de la eficiencia del sistema de transporte.

- **Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos del Transporte. Plan de Mediano y Largo Plazo**
  El Plan plantea que "Las políticas públicas para el desarrollo del transporte tendrán un impacto en la competitividad si mejoran la eficiencia de la cadena logística'". El Sector Transportes ha identificado 57 cadenas productivas articuladas a 2 ejes estructurantes y 20 corredores logísticos vinculados al mercado internacional y nacional; habiendo priorizado 19 cadenas productivas a nivel nacional, ver Anexo N° 1.2.

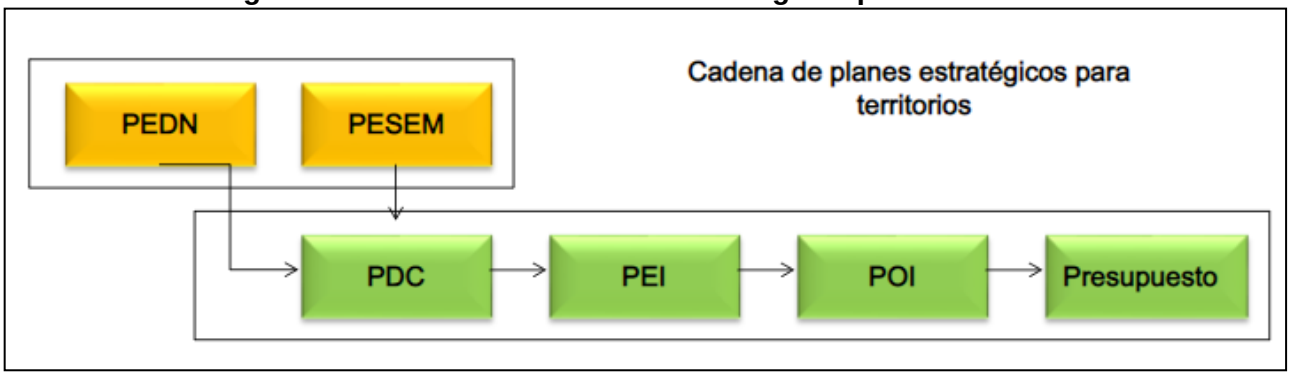
Plan de Desarrollo Concertado Local

Instrumento orientador que contiene la propuesta de desarrollo territorial provincial en el marco del Plan Estratégico de Desarrollo Regional y los planes sectoriales regionales. Se complementa con los planes de desarrollo económico y social de la provincia.

Articulación de las políticas nacionales, sectoriales y territoriales

El proceso metodológico de planeamiento estratégico para territorios establecido por el CEPLAN se muestra en la Figura N° 01.

Figura N° 01 Cadenas de Planes Estratégicos para Territorios



Fuente: Directiva N° 001-2014-CEPLAN - Directiva General del Proceso de Planeamiento Estratégico - Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico.

La articulación del PVPP con el Plan de Desarrollo Concertado Local - PDC no está normadas. En la Figura N° 2 se muestra cómo se articulan los principales objetivos nacionales (PEDN) con los objetivos sectoriales de transporte (PESEM), con el Plan de Desarrollo Concertado (PDC) regional y local y con el Plan Vial Provincial Participativo (PVPP), que contiene los lineamientos de política que guían el proceso de elaboración del plan y su contenido.

El PVPP enmarcado en la estrategia de desarrollo provincial y sectorial de transporte contribuye a:

- Plasmar la estrategia de desarrollo local.
- Integrar los centros poblados y zonas productivas de la provincia, identificadas en la propuesta de desarrollo local, con los mercados locales, regionales y externos, priorizando los corredores logísticos.
- Facilitar el acceso de la población a los servicios sociales básicos.
- La protección del ambiente, en especial de las áreas naturales protegidas, y la reducción de la vulnerabilidad ambiental, desarrollando infraestructura vial acorde a estas.
- Movilizar los recursos de inversión locales y extra locales, especialmente los provenientes del sector privado.
- La gestión vial descentralizada eficiente y eficaz, que promueve la participación ciudadana y la inversión privada.

2

CAPITULO II.

ASPECTOS CONCEPTUALES

2.1. Marco conceptual
2.2. Lineamientos y Proceso metodológico

Capítulo II. ASPECTOS CONCEPTUALES

2.1. Marco Conceptual

El Marco Conceptual comprende al conjunto de conceptos y enfoques que delimitan y guían la elaboración del PVPP:

Transporte
Es la actividad dedicada a trasladar objetos o personas de un lugar a otro en un medio de transporte que utiliza una determinada infraestructura denominada red vial.

El transporte se califica como un bien público "*porque satisface una necesidad de Interés común o general a quienes ofrece, pudiendo ser un particular quien lo atienda*"[2], se considera también que los bienes públicos solo se pueden producir y consumir de manera colectiva.

El MTC considera estratégico "*Disponer de servicios de transportes seguros, eficientes y de calidad incorporando la logística de transportes, la preservación del ambiente y la inclusión social*"[3].

Competitividad
La competitividad es uno de los cuatro ejes temáticos de las Políticas de Estado y se entiende como el resultado de una mejora constante de la calidad e innovación de un producto y está relacionada con la productividad.

El Plan Nacional de Competitividad PNC concibe la competitividad como la "*interrelación de diversos elementos que determinan el incremento de la productividad de las empresas y el contexto que las rodea y que les permite utilizar de manera eficiente los factores productivos, tales como los recursos humanos, el capital físico, los recursos financieros y la tecnología*".

Corredor Logístico
La logística se entiende como el conjunto de actividades y procesos necesarios para asegurar la entrega de mercancía al cliente final; involucra proceso de transporte de bienes desde el lugar de producción hasta el punto en que el producto es comercializado o entregado al consumidor final.

El corredor logístico es el eje que articula de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio; orientados a optimizar el traslado de bienes y personas en condiciones competitivas de costo, tiempo y calidades; entendiendo además como corredores a espacios económicos de vinculación entre zonas productoras, zonas consumidoras y zonas de tratamiento logístico de mercancías.[4]

Cadena de Valor y Cadena Productiva
La cadena de valor es el conjunto de actividades que realiza una empresa o negocio para crear un valor agregado en los bienes o servicios que vende; considera a las principales actividades de la empresa como los eslabones de una cadena que van añadiendo valor al producto.

La cadena de valor está motivada por la demanda de un producto diferenciado, sus variables son productividad, calidad y diferenciación; está conformada por proveedores de mediano y largo plazo con beneficios mutuos y con visión a largo plazo.

[2] Molinero 1997, en http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentosilec/robles_a_ii/capitulo2.pdf
[3] MTC. PESEM 2012 -2016
[4] MTC — BID Plan de Desarrollo de Servicios Logísticos de Transporte — Plan de Mediano y Largo Plazo. Agosto de 2014

La cadena productiva, según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR es un conjunto de agentes económicos que participan directamente en la producción, en la trasformación y en el traslado hacia el mercado del mismo producto. La cadena productiva está motivada por la oferta de un producto básico, con requerimientos de minimizar costos y maximizar ingresos a corto plazo, está conformada por proveedores de corto y mediano plazo, y competencia entre los actores de la cadena.

Inclusión Social

El Ministerio de Desarrollo e Inclusión Social MIDIS lo define así:
"Inclusión social como una orientación central de política hacia el logro de una situación en la que todas las personas, en todo el territorio nacional, ejerzan sus derechos, accedan a servicios públicos de calidad y estén en capacidad de aprovechar las oportunidades que abre el crecimiento económico, de manera que el origen social o el lugar de nacimiento o residencia no constituyan una traba para la participación en la comunidad nacional en condiciones de igualdad"[5].

El sistema vial en óptimas condiciones y mayor cobertura, genera oportunidades y acerca a los servicios a poblaciones enteras, integra internamente y promueve el crecimiento económico.

Planificación y Gestión pública

La gestión pública es un proceso dinámico, integral, sistemático y participativo, que articula la planificación con la programación multianual de inversiones, el presupuesto y la ejecución, sobre la base de las metas acordadas de manera participativa. En tal sentido, la planificación orienta la gestión y, por tanto, se constituye en la primera fase de ese proceso.

Plan vial Provincial Participativo (PVPP)

El Plan Vial Provincial Participativo es un instrumento de gestión vial de los gobiernos locales, elaborado de manera participativa, en el marco de sus competencias, con los distintos actores sociales involucrados en la temática vial, con el fin de orientar las actividades e inversiones viales en la provincia, para un período 5 años. El PVPP está vinculado a la estrategia de desarrollo del Plan de Desarrollo Económico Provincial y al Plan de Desarrollo Local Concertado, que a su vez se alinea al Plan de Desarrollo Concertado Regional y este al Plan de Desarrollo Concertado Nacional.

El PVPP se sustenta en una visión integral, donde la infraestructura, los servicios de transporte y logísticos constituyen factores de articulación territorial que contribuyen a la mejora de la competitividad e inclusión social.

Enfoque Metodológico

El Enfoque metodológico del PVPP está basado en el enfoque desarrollado por el MTC[6] en el marco de las políticas y objetivos nacional.

Los enfoques que guían y organizan la elaboración del PVPP son: el enfoque de competitividad, corredores logísticos, articulación, descentralización e inclusión social.

En ese contexto, los caminos priorizados serán aquellos asociados a áreas más productivas y de mayor dinamismo económico, teniendo a las cadenas de valor y al corredor logístico como argumento central. Con ello se busca integrar las áreas productivas con los mercados, en un menor tiempo y costo logístico, impactando en la competitividad de los productos y facilitando, además, el acceso a servicios básicos de salud y educación.

La lógica de este enfoque está en que las áreas más productivas y de mayor dinamismo económico, por efecto de "arrastre" y externalidades positivas, integren progresivamente a zonas calificadas como pobres a los beneficios de las actividades de mercado.

[5] Una política para el desarrollo y la inclusión social en el Perú, octubre 2012, MIDIS.

[6] Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte, Plan de Mediano y Largo Plazo. MTC, Agosto de 2014

En el marco de la política de descentralización, los caminos priorizados serán consistentes con los enfoques de la política sectorial de competitividad y corredores logísticos y, también estarán articulados a la política de desarrollo económico y ordenamiento territorial de los gobiernos locales.

2.2. Lineamientos y Proceso Metodológico

El Marco Conceptual comprende al conjunto de conceptos y enfoques que delimitan y guían la elaboración del PVPP:

Lineamientos

A continuación se presenta un conjunto de lineamientos u orientaciones que delimitan y guían la elaboración del PVPP.

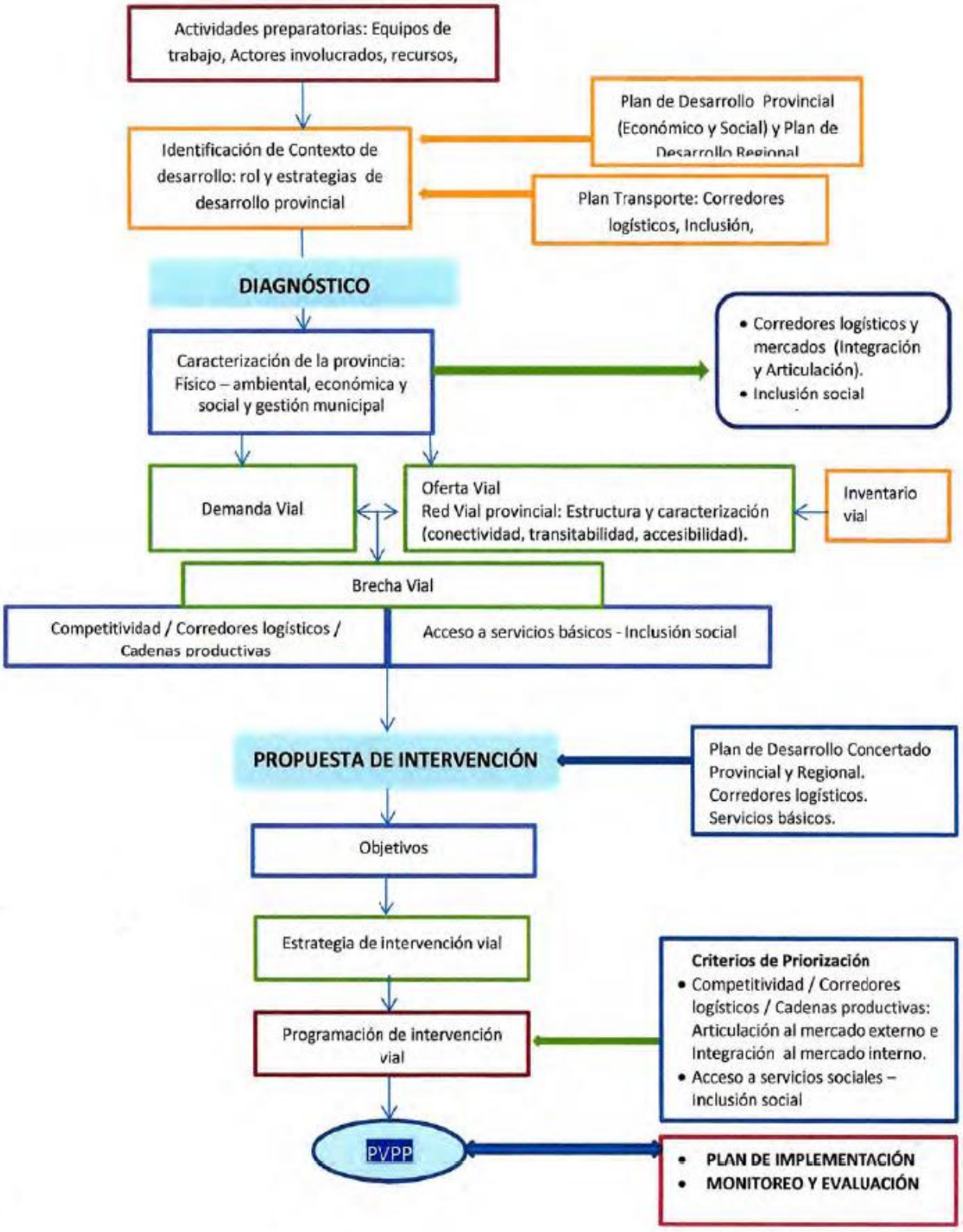
- La provincia, ámbito territorial político-administrativo, conformada por sus distritos, es entendida como un espacio dinámico, una construcción social e histórica, signada por factores endógenos y externos; en esa razón, el diagnóstico centrado en la infraestructura vial debe permitir identificar los requerimientos de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento; considera la dinámica económica y ocupacional de la población y su relación con espacios regionales y nacionales.
- El Gobierno local provincial lidera el proceso de elaboración, ejecución, monitoreo y evaluación del Plan vial, a través de sus órganos competentes.
- El PVPP es una herramienta para la acción, constituye el primer soporte de la gestión vial para resultados, brinda información para la programación multianual de intervenciones e instrumentaliza las políticas públicas.
- El proceso de planificación local vial es integral, permanente y participativo, reconoce y privilegia el papel de la sociedad civil organizada, de las ciudadanas y ciudadanos (actores) en su formulación; busca generar sinergias y líneas de complementación con iniciativas y esfuerzos de desarrollo local.
- Es materia del PVPP la infraestructura vial, conformada por caminos vecinales y de herradura que conectan centros poblados, centros de producción y de servicios, al interior de la provincia y con las provincias aledañas.
- Disponer del inventario vial provincial (IVPRO) actualizado según las normas establecidas por el MTC, como información técnica base para la elaboración del PVPP
- El PVPP considera como temas transversales:

    - La adaptación al cambio climático, asociado a la vulnerabilidad y riesgo de las poblaciones y vías ante fenómenos naturales y antrópicos, que implica proponer vías redundantes en algunos casos. Se localizan las zonas vulnerables y de riesgo en la provincia.
    - La conservación de los ecosistemas naturales (bajo una concepción de aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y en ése marco la preservación de los ecosistemas). Se localizan las áreas naturales protegidas (ANP) y sus zonas de amortiguamiento.
    - La equidad de género y respeto a las comunidades nativas e indígenas. Se localizan los ámbitos de CC y CCNN.
    - La seguridad vial, enfrentando la vulnerabilidad física de las vías con fines de prevención de accidentes y daños a la salud y protección de la carga.

Proceso Metodológico

En la Figura N° 02 se muestra la secuencia de pasos o momentos que se sigue para la elaboración del PVPP, identificando dos sub procesos principales: 1) Elaboración del diagnóstico vial provincial y 2) Elaboración de la propuesta de intervención vial provincial.

Figura Nº 02 Proceso de Elaboracióndel PVPP



Segunda Parte:

DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE RURAL

3

CAPITULO III.

CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DE LA PROVINCIA

3.1. Aspectos generales
3.2. Marco de desarrollo de la provincia
3.3. Aspectos físicos ambientales
3.4. Aspectos demográficos y sociales
3.5. Aspectos económicos

3.1. Aspectos Generales

Datos Generales de la Provincia

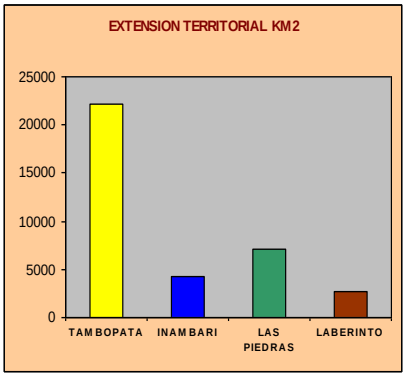
La Provincia de Tambopata-una de las tres con que cuenta el Departamento de Madre de Dios-se encuentra **ubicada** en la **región Selva**, cuya capital es la ciudad de **Puerto Maldonado**, es el principal centro económico, financiero y de servicios de la Región de Madre de Dios, es una ciudad que a mostrado en los últimos años mayor dinamismo y crecimiento urbano marcado y se proyecta en el mediano plazo a constituirse en el principal receptor de la población migrante, pudiendo aumentar sustantivamente su población actual, atraído por el boom de las inversiones que desarrolla el Gobierno Central, referidos a la carretera interoceánica y la interconexión al sistema hidroeléctrico de San Gaban, proyectos que al culminar su ejecución cambiaran diametralmente el modo de vida de la otrora ciudad de Puerto Maldonado.

Tambopata, se constituye en el centro principal de los flujos comerciales de la Región, influenciado básicamente por la mayor concentración poblacional, por su interconexión vial y fluvial, su diversificación económica y ser el centro con la mayor cantidad de servicios administrativos y sociales, por poseer la condición de capital departamental. La economía de la provincia está basada fundamentalmente en las relaciones comerciales de producción agropecuaria, extración minera, forestal y de servicios.

Políticamente está dividida en 4 distritos y tiene una extensión territorial aproximada de 36,268.49 Km^2, equivalente al 42.52 % de la extensión territorial departamental y al 2.82 % del territorio nacional.

El Distrito con mayor extensión territorial es Tambopata, el mismo que posee 22,218.56 Km^2, seguido del Distrito de las Piedras cuyo territorio abarca 7,032.21 Km^2, los Distritos de Inambari y Laberinto ocupan el tercer y cuarto lugar en extensión territorial con 4,256.82 Km^2 y 2,760.90 Km^2-respectivamente.

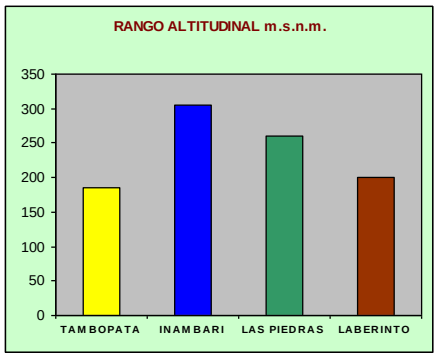
Gráfico N° 01



La provincia de Tambopata limita:

- **POR EL NORTE : Con la provincia de Tahuamanu**
- **POR EL ESTE : Con la República de Bolivia**
- **POR EL SUR : Con la Región Puno**
- **POR EL OESTE : Con la Provincia del Manu**

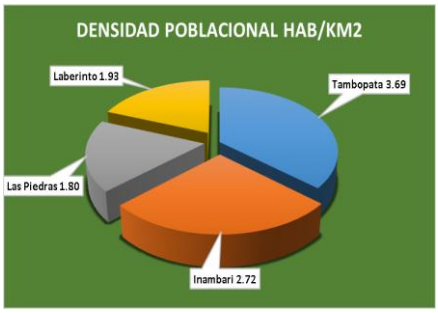
Gráfico N° 02



Su rango Altitudinal va desde los 186 m.s.n.m. (en el espacio que ocupa el Distrito de Tambopata) hasta los 305 m.s.n.m. –rango altitudinal en el Distrito de Inambari-, los Distritos de las Piedras y Laberinto poseen un rango altitudinal de 260 y 200 m.s.n.m.-respectivamente. Las altitudes donde se desarrolla el espacio de la provincia son propias de la **Selva Baja.**

La densidad poblacional (hab/km²) nos permite medir o conocer el número de habitantes que ocupan un espacio por km². De esta manera se infiere que a nivel provincial son 3.07 habitantes por km²; en el Distrito de Tambopata la densidad poblacional es de 3.69, seguido de Inambari donde 2.72 habitantes ocupan un Km² ; en Laberinto la densidad poblacional es de 1.93 y en menor proporción se da en el Distrito de Las Piedras donde se infiere un 1.80 habitante por Km² .

Gráfico N° 03



Cuadro Nº 01 Ubicación geográfica de los Distritos de la Provincia

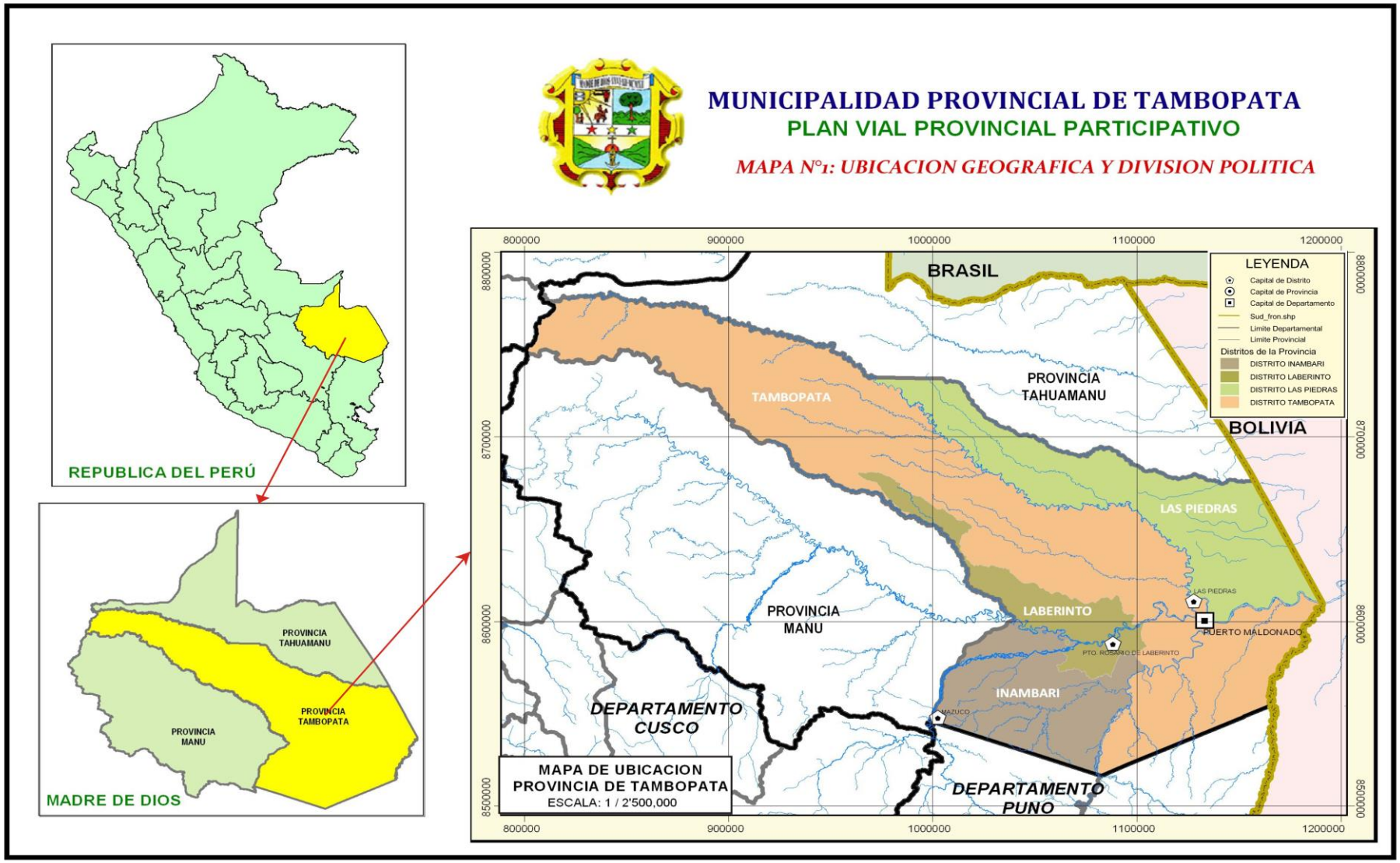
Distritos/ Provincia	Coordenadas		Rango Altitudinal		POBLACION 2017	Superficie (Km²)	Densidad poblacional (Hab./Km.)
	Latitud Sur	Longitud Oeste	m.s.n.m*	Region**			
1. TAMBOPATA	12°35'50''	69°11'15''	205	SELVA	81,925	22,218.56	3.69
2. INAMBARI	13°06'00''	70°22'04''	353		11,570	4,256.82	2.72
3. LAS PIEDRAS	12°16'41''	69°09'13''	248		12,644	7,032.21	1.80
4. LABERINTO	12°43'02''	69°35'24''	197		5,335	2,760.90	1.93
TOTAL PROVINCIA					**111,474**	**36,268.49**	**3.07**

*** Metros sobre el nivel del mar**
** Sierra, Costa o Selva
Fuente: Instituto Nacional de Estadística é Informática – Directorio Nacional de Municipalidades – Compendio Estadístico 2017
Elaboración Propia.-

Foto N° 01 Local de la Municipalidad Provincial

Foto N° 02 Plaza de Armas

Figura N° 03 Ubicación Geográfica y División Política de la provincia de Tambopata



Fuente: PVPP 2011-2020

3.2. Marco de Desarrollo de la Provincia

3.2.1 Desarrollo Provincial y Departamental

Cuadro Nº 02 Articulación de los Planes de Desarrollo en la Provincia de Tambopata

PLANES PROGRAMAS	VISION	OBJETIVOS	EJES ESTRATEGICOS DE DESARROLLO	PRIORIDAD OTORGADA A LAS INVERSIONES RURALES
PLAN DE DESARROLLO PROVINCIAL	TAMBOPATA, PROVINCIA DONDE LOS HABITANTES TIENEN MEJOR CALIDAD DE VIDA. LUGAR DONDE LA SOCIEDAD ES PACÍFICA, JUSTA E INCLUSIVA, SIN CORRUPCIÓN Y RESPETO POR LOS DERECHOS HUMANOS, TRADICIONES Y CULTURAS ANCESTRALES. UN TERRITORIO ORDENADO DONDE SE PROTEGE LA BIODIVERSIDAD, ECOSISTEMAS, PUEBLOS INDÍGENAS EN AISLAMIENTO VOLUNTARIO Y SE PROMUEVE EL DESARROLLO SOSTENIBLE FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO	➢ MEJORAR EL ACCESO A UNA EDUCACIÓN DE CALIDAD CON ENFOQUE INTERCULTURAL DE LA POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ MEJORAR EL ESTADO DE SALUD DE LA POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ GARANTIZAR EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE Y ACCESO A LOS SERVICIOS BÁSICOS DE LA POBLACIÓN DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ GARANTIZAR LAS CONDICIONES DE PROTECCIÓN SOCIAL DE LA POBLACIÓN MÁS VULNERABLE DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ DIVERSIFICAR LA OFERTA ECONÓMICA CON ENFOQUE DE CADENAS DE VALOR DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ APROVECHAR LA BIODIVERSIDAD DE FORMA SOSTENIBLE BAJO UN ENFOQUE AMBIENTAL DE BIENES Y SERVICIOS ECOSISTÉMICOS EN LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ REVALORAR LA DIVERSIDAD CULTURAL Y LOS MEDIOS DE VIDA TRADICIONALES DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS Y COMUNIDADES NATIVAS DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA. ➢ INCREMENTAR LA CAPACIDAD ADAPTATIVA PARA LA ACCIÓN ANTE LOS EFECTOS ADVERSOS Y OPORTUNIDADES DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA PROVINCIA DE TAMBOPATA.	➢ CALIDAD EDUCATIVA ➢ ESTADO DE SALUD DE LA POBLACION ➢ NIVEL DE SEGURIDAD CIUDADANA ➢ ACCESO A LOS SERVICIOS BASICOS ➢ GESTION DE LOS RESIDUOS SOLIDOS ➢ PROTECCION SOCIAL ➢ DIVERSIDAD PRODUCTIVA SOSTENIBLE ➢ APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE LOS BIENES Y SERVICIOS ECOSISTEMICOS ➢ DESARROLLO DE LOS PUEBLOS INDIGENAS U ORIGINARIOS ➢ GESTION DEL RIESGO DE DESASTRES	**SÓLO SE MENCIONA A LA VIALIDAD EN FORMA GENERAL.** **NO SE CONSIDERA PRIORIDAD A LAS INVERSIONES VIALES RURALES**
PLAN DE DESARROLLO DEL DEPARTAMENTO	MADRE DE DIOS AL 2021, SE ENCUENTRA FÍSICAMENTE ARTICULADA Y PLENAMENTE COMUNICADA, TANTO CON EL PAÍS COMO CON EL EXTERIOR; SUS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SOCIALES SE DESARROLLAN EN ARMONÍA CON LOS ECOSISTEMAS DE ALTA BIODIVERSIDAD QUE LO CARACTERIZA Y EN FUNCIÓN A UN ADECUADO ORDENAMIENTO DE SU TERRITORIO. LA ESPECIALIZACIÓN DE SU BASE PRODUCTIVA, RESULTADO DE SU MAYOR COMPETITIVIDAD, ESTÁ GENERANDO IMPORTANTES NIVELES DE EXPORTACIÓN, LO QUE SE REFLEJA EN MAYORES RECURSOS FINANCIEROS, LOS MISMOS QUE SON REINVERTIDOS EN FUNCIÓN AL MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS SOCIALES BÁSICOS E INFRAESTRUCTURA URBANA, MANTENIENDO LA ADECUADA CALIDAD DE VIDA DE SU POBLACIÓN. CUENTA CON UN SECTOR PÚBLICO REGIONAL Y LOCAL MODERNO, LIDERADOS POR PERSONAS CON CAPACIDAD DE CONCERTACIÓN Y CON UN DESEMPEÑO TRANSPARENTE Y EFECTIVO, Y CON LA CIUDADANÍA PARTICIPANDO ACTIVAMENTE EN LA GESTIÓN DE SUS INSTITUCIONES LOCALES Y REGIONALES.	➢ AL 2021 MADRE DE DIOS ES UNA REGIÓN PLURICULTURAL INTEGRADA E INCLUYENTE, EN EL MARCO DE LA INTERCULTURALIDAD, CON CAPITAL HUMANO COMPETITIVO Y LA POBLACIÓN TIENE ACCESO A LOS SERVICIOS SOCIALES CON CALIDAD, EQUIDAD Y SOSTENIBILIDAD. ➢ SE CUENTA CON UNA PLATAFORMA PRODUCTIVA, TRANSFORMADORA Y EXPORTADORA DE BIENES Y SERVICIOS CON ALTO VALOR AGREGADO, GENERANDO EMPLEO, VENTAJAS COMPETITIVAS Y POSICIONAMIENTO EN EL MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL. ➢ AL 2021, MADRE DE DIOS CONSOLIDA SU CONDICIÓN DE CAPITAL DE LA BIODIVERSIDAD DEL PERÚ, APROVECHANDO SOSTENIBLEMENTE SUS RECURSOS Y PRESENTANDO UN PATRÓN ORDENADO EN LA OCUPACIÓN DE SU TERRITORIO. ➢ AL 2021 MADRE DE DIOS TIENE ORGANISMOS PÚBLICOS, CON LIDERAZGO Y TRANSPARENCIA, AUTÉNTICAMENTE LEGITIMADOS Y UNA SOCIEDAD CIVIL, LA CUAL EN FORMA ORGANIZADA Y COORDINADA PARTICIPA ACTIVAMENTE EN LA GESTIÓN DEL DESARROLLO. ➢ GARANTIZAR LA PROTECCIÓN Y PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES SIN DISCRIMINACIÓN A TRAVÉS DE LA ATENCIÓN INTEGRAL EN LOS SERVICIOS SOCIALES A FIN DE MEJORAR LOS INDICADORES SOCIOECONÓMICOS.	➢ CALIDAD EDUCATIVA DE LA POBLACION ESTUDIANTIL. ➢ ESTADO DE SALUD DE LA POBLACION. ➢ NIVEL DE SEGURIDAD CIUDADANA. ➢ ACCESO Y CALIDAD DE LOS SERVICIOS BASICOS. ➢ NIVEL DE PROTECCION Y EQUIDAD SOCIAL. ➢ NIVEL DE DIVERSIFICACION PRODUCTIVA. ➢ ESTADO DE CONSERVACION Y APROVECHAMIENTO DE LA BIODIVERSIDAD. ➢ MEJORAR LOS NIVELES DE GESTION AMBIENTAL Y SU APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE LOS RR.NN.	CONSIDERA PRIORIDAD A LAS INVERSIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL PROPICIANDO SU INTERVENCION A NIVEL DE ASFALTADO, MEJORAMIENTO, REHABILITACION Y MANTENIMIENTO CON UNA ADECUADA INTERCONEXION DISTRITAL, PROVINCIAL.
PLAN BICENTENARIO	SOMOS UNA SOCIEDAD DEMOCRÁTICA EN LA QUE PREVALECE EL ESTADO DE DERECHO Y EN LA QUE TODOS LOS HABITANTES TIENEN UNA ALTA CALIDAD DE VIDA E IGUALES OPORTUNIDADES PARA DESARROLLAR SU MÁXIMO POTENCIAL COMO SERES HUMANOS. TENEMOS UN ESTADO MODERNO, DESCENTRALIZADO, EFICIENTE, TRANSPARENTE, PARTICIPATIVO Y ÉTICO AL SERVICIO DE LA CIUDADANÍA. NUESTRA ECONOMÍA ES DINÁMICA, DIVERSIFICADA, DE ALTO NIVEL TECNOLÓGICO Y EQUILIBRADA REGIONALMENTE, CON PLENO EMPLEO Y ALTA PRODUCTIVIDAD DEL TRABAJO. EL PAÍS FAVORECE LA INVERSIÓN PRIVADA Y LA INNOVACIÓN, E INVIERTE EN EDUCACIÓN Y TECNOLOGÍA PARA APROVECHAR COMPETITIVAMENTE LAS OPORTUNIDADES DE LA ECONOMÍA MUNDIAL. LA POBREZA Y LA POBREZA EXTREMA HAN SIDO ERRADICADAS, EXISTEN MECANISMOS REDISTRIBUTIVOS PARA PROPICIAR LA EQUIDAD SOCIAL, Y LOS RECURSOS NATURALES SE APROVECHAN EN FORMA SOSTENIBLE, MANTENIENDO UNA BUENA CALIDAD AMBIENTAL.	➢ PLENA VIGENCIA DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES Y EL RESPETO A LA DIGNIDAD DE LAS PERSONAS. ➢ ECONOMÍA COMPETITIVA BASADA EN LA GENERACIÓN MASIVA DE EMPLEOS CON ALTA PRODUCTIVIDAD. ➢ IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y ACCESO IRRESTRICTO A LOS SERVICIOS. ➢ UN CRECIMIENTO ECONÓMICO BASADO EN EL APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS NATURALES. ➢ DESARROLLO DE UNA INFRAESTRUCTURA ADECUADA Y DISTRIBUIDA ADECUADAMENTE ENTRE LAS REGIONES. ➢ LOGRAR DESDE EL ESTADO UNA GESTIÓN PÚBLICA EFICIENTE QUE FACILITE LA GOBERNABILIDAD Y LLEGUE A TODOS LOS SECTORES DE LA SOCIEDAD Y RINCONES DEL PAÍS.	➢ DERECHOS FUNDAMENTALES Y DIGNIDAD DE LAS PERSONAS. ➢ OPORTUNIDADES Y ACCESO A LOS SERVICIOS. ➢ ESTADO Y GOBERNABILIDAD. ➢ COMPETITIVIDAD Y EMPLEO. ➢ DESARROLLO REGIONAL E INFRAESTRUCTURA. ➢ RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE.	CONSIDERA PRIORIDAD A LAS INVERSIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL PROPICIANDO SU INTERVENCION A NIVEL DE ASFALTADO, MEJORAMIENTO, REHABILITACION Y MANTENIMIENTO CON UNA ADECUADA INTERCONEXION DISTRITAL, PROVINCIAL.

Fuente: Elaboración Propia.

3.3. Aspectos Físicos Ambientales

3.3.1 Características Geomorfológicas

El área donde se desarrolla la provincia -materia del estudio- tiene una gran importancia por la presencia de placeres auríferos, cuyos yacimientos son explotados desde épocas pasadas en forma artesanal. Las condiciones sedimentarias de la cuenca de Madre de Dios hacen también de ella un área interesante para la prospección del petróleo.

Geomorfológicamente, se presentan tres (3) unidades con rasgos bien definidos[7]:

- La Cordillera Oriental
- La Faja Sub-Andina, y
- El Llano de Madre de Dios

Esta última es una planicie por donde discurren los ríos con gran caudal y buen volumen de sedimentos, pero pausados y formando meandros. Esta llanura se extiende por las áreas donde discurren los ríos Inambari, Colorado y Tambopata. En su recorrido todos estos ríos forman a ambas márgenes terrazas con diferentes niveles y playas así como áreas inundables y aguajales debido a crecimientos periódicos o excepcionales de los ríos. Se forman también cochas o lagunas en meandros abandonados cuando el río tiende a enderezar su cause.

Los ríos Colorado é Inambari forman cursos anastomasados con canales entrelazados, mientras que los ríos Madre de Dios y Tambopata forman cursos meandriformes, donde su discurrir es lento debido a la poca gradiente.

Encontramos dentro de las Unidades Geomorfológicas Locales: las Terrazaqs Bajas, las que se ubican próximas a los cursos de los ríos principales como: Inambari, Colorado, Madre de Dios y Tambopata, conformando cerca de los causes pequeños barrancos. Estas terrazas, sobretodo las más bajas, son cubiertas por el agua en épocas de crecidas temporales, conformando parte de las llanuras de inundación a las que localmente se les llama aguajales o bajiales.

Los frentes activos de erosión se presentan en los taludes de las terrazas cercanas a los causes por erosión lateral de las riberas así como en la concavidad de los meandros (río Madre de Dios y Tambopata) formándose barrancos. Estos barrancos al formarse en las curvaturas de los meandros por erosión lateral de las riberas, tienden a colapsar estrangulando el meandro y por ende modificando el curso del río.

Su evolución geomorfológica presenta una configuración actual del terreno como resultado de los diferentes procesos de la geodinámica interna y externa a la que ha estado sometida la región. La evolución de estos procesos ha jugado un papel importante en la configuración de las geoformas y particularmente en el de la llanura aluvial, así como en la distribución de las gravas, arenas y por ende en los placeres auríferos.

La llanura aluvial es el resultado de varias etapas de acumulación, erosión y redepósito por rejuvenecimiento de los pprincipales ríos que drenan desde la Cordillera Oriental, las que a su vez están ligadas a los movimientos de levantamiento en dicha cordillera, con la consiguiente búsqueda de equilibrio dinánico.

[7] **Boletín N°81-Serie A: Carta Geológica Nacional del INGEMMET**

3.3.2 Clima Pluviosidad

El clima de Madre de Dios es de tipo tropical: cálido- húmedo y semi calido muy húmedo con precipitaciones superiores a 2000 m m.

La temperatura media anual en Puerto Maldonado, Capital del Departamento, es de 28º C. En los meses de agosto y setiembre el clima de Madre de Dios sufre a veces influencias de masas de aire frío que llegan desde el sureste del continente americano ocasionando sensibles bajas de temperatura que hacen bajar el termómetro hasta 8º C. Y que son conocidos localmente con los nombres de "surazo" o "friaje".

En la zona conocida como:

1. **La Cordillera Oriental-Faja Sub-andina** el clima es variado como por ejemplo zonas con clima Perhúmedo y en otras con clima Húmedo, caracterizado por su alta precipitación, que varía entre 3,000 y 6,000 m. m anuales.

2. **La Llanura de Madre de Dios**, el clima varía entre Húmedo y Subhúmedo, con precipitaciones que oscila entre 1,500 y 3,000 m. m anuales.

3.3.3 Hidrografía

Destacan dentro de la delimitación geográfica, una red de ríos importantes que son tributarios de la cuenca del río Madre de Dios, destacan los ríos Inambari, Tambopata, Palma Real por la margen derecha; los ríos Los Amigos, Las Piedras y Tahuamanu por la margen izquierda, que descargan sus aguas sobre el río Madeira, en el Brasil y este a su vez en la margen izquierda del rio Amazonas.

El sistema hídrico, lo constituye un conjunto de ríos y quebradas que cruzan el territorio provincial y se dirigen hacia territorio de Bolivia, siendo los principales de la red hidrográfica los ríos Inambari y Tambopata en la margen derecha y las Piedras y Tahuamanu en la margen izquierda del rio Madre de Dios (parte media de la cuenca del rio Madre de Dios), complementada por la existencia de numerosas quebradas y espejos de agua existentes en el ámbito provincial.

En este contexto, la hidrografía de los principales ríos y afluentes, está básicamente constituido por las cuencas de los ríos Los Amigos, Las Piedras, Tahuamanu, Inambari, Tambopata, Palma Real, Heath y Otros (parte media de la cuenca del rio Madre de Dios), que en conjunto abarcan un territorio de 3 591 294.27 has.

- **Cuenca del río Inambari.**

Nace en el nevado de Anauca del departamento del Cuzco. Sus principales afluentes por la margen derecha son los ríos Huyaqui y Guacamayo y, por la margen izquierda, el río Caychihue.

En los ríos Guacamayo y Caychihue existen una intensa explotación aurífera trayendo funestas consecuencias ambientales, debido a que el bosque amazónico ha sido erradicado totalmente de la cuenca quedando un paisaje deteriorado, sin cobertura vegetal y sin suelo. En el departamento, el río Inambari tiene una longitud de 126 Km con ancho máximo efectivo de 500 m cerca de su desembocadura.

En el sector bajo en el llano amazónico, dentro del departamento, el curso del río es de tipo trenzado, siendo en la zona de Cordillera de tipo meándrico. El área de su cuenca en la provincia de Tambopata presenta una extensión de 139,623.60 ha representando el 3.89 % del área total de la provincia.

- **Cuenca del río Tambopata.**

Se origina en el nevado de Shallullo, en el departamento del Cusco. Por su margen derecha los principales afluentes son los ríos Elías Aguirre, Villarreal y La Torre y, por la margen izquierda, el río Malinowski.

La densidad de drenaje de los ríos Inambari y Tambopata es de 0.34 Km/Km2, en general este valor es bajo y define a una cuenca con suelos de elevada permeabilidad, bajo una densa cubierta vegetal sobre relieves suaves (IMA 1997). Antes de su unión con el río Malinowski, el río Tambopata tiene el curso de agua trenzado, con ancho promedio de 200 m y máximo de 300 m, después de la unión con el mencionado río el ancho promedio es de 350 m, posteriormente el curso de agua se vuelve meándrico con amplios meandros.

El río Tambopata tiene una longitud de 171 Km en el área del departamento, en los meses de abril y mayo, presenta velocidad de corriente de tipo rápida (0.827 m/s de velocidad máxima), pero puede alcanzar mayores velocidades (1.456 m/s) como fue encontrado cerca de su desembocadura por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina en 1987. Su cuenca tiene una extensión de 570 987.77 ha representando el 15.90 % del área total de la provincia.

- **Cuenca del río Los Amigos.**

Es un río pequeño, meándrico con 330 Km de longitud y ancho promedio de 100 m. Adyacentes se encuentra lagunas pequeñas en forma de media luna.

Su cuenca tiene una extensión de 160 386.21 ha representando el 4.46 % del área total de la provincia.

- **Cuenca del río Las Piedras.**

Tiene una longitud aproximada de 500 Km y se origina en las áreas colinosas de piedemonte andino entre la divisoria de agua de las cuencas de los ríos Shepahua y Madre de Dios (IIAP 2000). Por la margen derecha recibe a los ríos Chanchamayo, San Francisco, Lidia, Curiyacu y Pariamanu, y por su margen izquierda, el río Huáscar.

La longitud del río de Las Piedras es de 790 km con ancho promedio de 150 m y máximo de 260 m cerca de su desembocadura. En la parte baja, el río presenta material de fondo con características arcillosas y pedregosas. La velocidad de corrientes es muy alta con niveles de velocidad media de 1.536 m/s y velocidad máxima de 1.731 m/s, durante los meses de abril y mayo de 1999 (IIAP 2000). Su cauce principal puede ser navegable con canoas, botes peque peque y deslizadores, el área de su cuenca es de 1 722 917.73 ha que representa el 47.97% del territorio de la provincia.

- **Cuenca del río Tahuamanu.**

El río Tahuamanu es afluente del rio Madre de Dios, desemboca por su margen izquierda, en territorio boliviano, luego de recorrer aproximadamente 402 Km, desde su nacimiento, el río Tahuamanu, nace en el sector occidental de la provincia de Tahuamanu, en complejo de colinas.

El río Tahuamanu tiene un recorrido con orientación NO-SE, en este sector su curso es meándrico presentando meandros pequeños y lagunas pequeñas originadas de meandros abandonados por la migración lateral del curso de agua. Las áreas de inundación no son muy amplias con valles en forma de “U” muy abiertas.

Al río Tahuamanu del sector estudiado llegan una serie de afluentes que forman subcuencas de diversa magnitud y forma. El río Tahuamanu tiene como principales afluentes a los ríos Titimanu y Santa Cruz, en territorio peruano, y el río Muymanu, que se origina en territorio peruano y desemboca en territorio boliviano (IIAP 2000).

La cuenca del río Tahuamanu tiene una extensión de 353,892.22 ha que representa el 9.85% del territorio del departamento. Su cauce principal puede ser navegable con canoas, botes peque peque y deslizadores.

- **Cuenca del río Palma Real.**

Esta cuenca se ubica en el sector Sur este de la provincia de Tambopata. El río Palma Real es uno de los afluentes, en territorio peruano, que desemboca por la margen derecha al río Madre de Dios.

Nace en zonas colinosas y tiene un recorrido SE-NE; el río Chandless presenta un cauce meándrico, con meandros pequeños.

En este sector existen escasas lagunas producto de los meandros abandonados debido a la dinámica lateral del curso del río. El área de su cuenca es de 109 690.93 has, que representan el 3.05 % del territorio de la provincia.

- **Cuenca del rio Heath.**

Su desemboca es por la margen derecha del río Madre de Dios y forma parte del límite natural entre Perú y Bolivia. En el departamento tiene una longitud de 123 Km con ancho de medio de 100 m y máximo de 150 m en su desembocadura. Su cuenca tiene una extensión de 53,505.18 ha representando el 1.49 % del área total del departamento.

- **Otras cuencas.**

Lo constituyen la cuenca medio y medio alto del río Madre de Dios, que en suma determinan una superficie de 480,290.62 has, que representan el 13.37% de la superficie de la Provincia en estudio. El río Madre de Dios, es afluente del río Madeiras, el cual desemboca en la margen derecha del río Amazonas en territorio brasilero.

Cuadro Nº 03 Cuencas Hidrográficas en la Provincia de Tambopata

CUENCAS HIDROGRAFICAS			
Cuencas	Sub-Cuencas	Area has.	%
rio Madre de Dios	Rio Inambari	139,623.6	3.89
	Río Tambopata	570,987.8	15.89
	Los amigos	160,386.2	4.47
	Las Piedras	1,722,917.7	47.97
	Tahuamanu	353,892.2	9.85
	Palma Real	109,690.9	3.05
	Heath	53,505.2	1.49
	Otros	480,290.6	13.37
Total		**3,591,294.2**	**100.00**

Fuente: PVPP 2011-2020.

3.3.4 Aspectos Ambientales e Históricos Culturales

Aspectos Ambientales

- **Vulnerabilidad de las Tierras**

Tierras con Leve Riesgo
Son aquellas tierras que por sus características físicas (litológicas, pendiente), ecológicas y de uso; permiten realizar actividades de desarrollo sin ocasionar el deterioro de su capacidad.

Aquí en estas condiciones las actividades tienen leves probabilidades de riesgo económico por causas naturales. Se debe preservar y elaborar actividades para mantener la estabilidad del ecosistema.

- ✓ ***Tierras con Ligero Riesgo***
  Son tierras que por sus características ecológicas, físicas (litológicas, pendiente) y uso; presentan ciertas limitaciones de uso para su capacidad productiva.

  Su pendiente es moderadamente inclinada, la estabilidad de los suelos es alterada por la actividad antrópica y se tiene bajas probabilidades de riesgo económico frente a causas naturales. Se debe efectuar actividades para atenuar el ligero riesgo de vulnerabilidad.

- ✓ ***Tierras con Moderado Riesgo***
  Son tierras con relieve disectado, su estabilidad geológica es variable, presenta procesos morfo dinámicos activos (erosión en surcos, cárcavas, deslizamientos), su clima es variado y su vegetación natural es variable.

  Su uso esta supeditado a la ejecución de prácticas de conservación de suelos. Comprenden tierras que tienen moderadas probabilidades de riesgo económico por causas naturales.

- ✓ ***Tierras con Alto Riesgo***
  Son tierras que presentan deterioro y degradación de suelos con un relieve fuertemente disectado y con altas precipitaciones y pendiente empinadas a escarpadas.

  Geológicamente son muy inestables, con procesos morfo dinámicos activos (erosión en surcos, cárcavas, deslizamientos), la vegetación es del tipo variable y deben utilizarse con fines de protección de cuencas, infraestructura y mitigación de desastres.

En el siguiente cuadro podemos apreciar que la Provincia-materia del estudio-posee tierras de tres niveles de vulnerabilidad, como son:

- ✓ Tierras con moderado Riesgo, que abarca el 38.55 % de su superficie.
- ✓ Tierras con Ligero Riesgo, que abarca el 36.64 % de sus superficie.
- ✓ Tierras con alto riesgo, que abarca el 24.81 % de su superficie.

Como vemos, este detalle es importante tenerlo en cuenta ya que las tierras con alto riesgo presentan deterioro y degradación de suelos, relieve fuertemente disectado, altas precipitaciones y pendientes empinadas a escarpadas. Geológicamente son muy inestables, con procesos morfodinámicos activos (erosión en surcos, cárcavas, deslizamientos), vegetación de tipo variable. La actividad antrópicas incrementa la inestabilidad, haciéndolas altamente vulnerables. Deben utilizarse con fines de protección de cuencas y planificar medidas de protección de cuencas, infraestructura y mitigación de desastres. Estas se presentan generalmente muy cerca a los ríos que surcan la provincia.

Cuadro Nº 04 Niveles de Vulnerabilidad - áreas - dentro de la provincia de Tambopata

UNIDAD	DESCRIPCION DE LA ZONA	SUPERFICIE	
		Has	%
TIERRAS CON MODERADO RIESGO	Tierras con relieve disectado. La estabilidad geológica es variable, presenta procesos, morfodinámicos activos (erosión en surcos, cárcavas, deslizamientos), clima variado, vegetación natural variable. Su uso está supeditado a la ejecución de prácticas de conservación de suelos. Comprende tierras que tienen moderadas probabilidades de riesgo económico por causas naturales.	1,398,140,72	38,55
TIERRAS CON LIGERO RIESGO	Tierras que por sus características ecológicas, físicas (litológicas, pendiente), y de uso, presentan ciertas limitaciones de uso de su capacidad productiva. Pendiente moderadamente inclinada. La estabilidad de estas tierras es alterada por la actividad antrópicas. Tienen bajas probabilidades de riesgo económico por causas naturales. Se debe efectuar actividades para atenuar el ligero riesgo de vulnerabilidad.	1,328,875,89	36,64
TIERRAS CON ALTO RIESGO	Tierras que presentan deterioro y degradación de suelos, relieve fuertemente disectado, altas precipitaciones y pendientes empinadas a escarpadas. Geológicamente son muy inestables, con procesos morfodinámicos activos (erosión en surcos, cárcavas, deslizamientos), vegetación de tipo variable. La actividad antrópicas incrementa la inestabilidad, haciéndolas altamente vulnerables. Deben utilizarse con fines de protección de cuencas y planificar medidas de protección de cuencas, infraestructura y mitigación de desastres.	899,832,39	24,81
TOTAL EN LA PROVINCIA		**3,626,849,00**	**100,00**

Fuente: INRENA – FONCODES

- **Riesgos Naturales**

El modelado del territorio actual, se debe a la acción de los procesos geodinámicos internos (endógenos) y externos (exógenos) ocurridos en determinadas épocas ó períodos.

La provincia de Tambopata, está expuesta al riesgo de origen natural, el cual influye en el desarrollo de las actividades humanas y económicas. Todos estos riesgos ocurren de distintas maneras, de acuerdo a peculiares características determinadas por rasgos geomorfológicos, tipo de suelo, etc.

Estos riesgos naturales están determinados por la ocurrencia de fenómenos de geodinámica externa, depende de la acción de agentes geodinámicos. Estos factores geodinámicos que condicionan la intensidad, magnitud y frecuencia de estos fenómenos se deben principalmente a causas de orden topográfico, hidrológico, estructural y climatológico; sumado a la exposición, fragilidad y/o resiliencia de la población, infraestructura, vías de comunicación, etc. Que agravan y/o reducen la condición de riesgo.

Existe la presencia de riesgos naturales en la provincia Tambopata, que pueden influir en el éxito de las actividades económicas; las ocurrencias se pueden dar en distintas unidades, dependiendo de la ocurrencia y localización fundamentalmente de los fenómenos naturales adversos.

- ***Inundaciones***

Ocurren durante los períodos de mayor precipitación, donde el nivel de los cauces fluviales, se eleva é inundan sectores normalmente cubiertos por vegetación. Estas inundaciones generalmente ocurren entre los meses de diciembre a marzo y cubre la mayor parte de las terrazas bajas inundables.

En años de precipitación excepcional, se producen crecidas bruscas de los niveles del río y pueden producir erosión lateral en las orillas y las aguas llegan a cubrir casi todas las terrazas bajas y el nivel de inundación puede sobrepasar los 5 m. de altura.

Este fenómeno, ocurre regularmente y afecta a las poblaciones asentadas en las orillas de los ríos, lo que origina pérdida de extensas áreas agrícolas, viviendas, infraestructura vial e inclusive pérdidas de vidas humanas. También debido al aumento de los volúmenes de agua, esta se torna turbia debido a los sedimentos que lleva y generalmente las crecidas están acompañadas de palizadas que dificultan la navegación.

Las inundaciones por lo general pueden por su periodicidad ser prevista por los lugareños, sin embargo pueden ser muy riesgosas para el caso de emplazamientos humanos poco aparentes.

De acuerdo al mapa de geomorfología y riesgos naturales, este fenómeno afecta a las partes bajas de los distritos de Inambari, Laberinto, Tambopata y Las Pierdas (ríos Madre de Dios, Tambopata, Las Piedras). El riesgo muy alto se encuentran próximos a los centros poblados que están dentro de la llanura de inundación de las los ríos. Se localizan en las proximidades de los centros poblados de kimiri, Mazuko, Puerto Punkiri, kotsimba, Jayave, Lagarto, Boca Inambari, Boca Unión, Fortuna, Puerto Águila, Boca Pariamanu, Alto Chorrillos, El Pilar, Pastora Grande, Cachuela Oviedo, Izuyama, Puerto Pardo, Lucerna, etc.

Como referencia histórica, en 1960, 1998 y 2002, se produjeron inundaciones considerables y últimamente en el año 2003, se produjo otro evento de inundación de magnitud, la crecida de los ríos Tambopata, afectó grandes áreas agrícolas y ganaderas.

- ✓ ***Deslizamientos***

Los deslizamientos son procesos distintos que se producen en las vertientes y consisten en bruscos movimientos de másа de diversa magnitud.

Se producen por acción de la gravedad y es relativamente frecuente al pie de los relieves de las terrazas, en el cual los ríos ejercen una acción de socavamiento; son también frecuentes en las colinas y en territorios montañosos, donde se hallan favorecidas por la inestabilidad de los taludes, fisuramiento y alteración de las rocas.

Los deslizamientos en las montañas, donde el agua es el agente generador son relativamente más frecuentes y voluminosos debido a que la constitución litológica de arenisca, lutitas fisuradas en una zona con abundantes precipitaciones y fuertes pendientes, favorece notablemente su desarrollo; Grandes y peligrosos deslizamientos pueden implicar remociones considerables.

De acuerdo al mapa de Geomorfología y Riesgos Naturales, este fenómeno afecta al sector sur de la provincia, específicamente al suroeste del distrito de Inambari, debido al relieve de tipo: relieve de colinas estructurales, relieves de colinas estructurales erosiónales y parte de la llanura fluvial, el factor desencadenante son las precipitaciones.

Los sectores calificados como riesgo muy alto se encuentran próximos a los centros poblados que están en el área de influencia al sector Suroeste del distrito de Inambari; centros poblados como Kimiri, Machiche, Mazuko (áreas próximás al distrito, debido al daño de la infraestructura vial), Santa Rosa, etc.

- ***Erosión y Sedimentación Fluvial***

La erosión fluvial, es el desgaste que producen las fuerzas hidráulicas de un rió en ambas márgenes y en el fondo de su cauce, cuya materia suspendida se deposita en el fondo de los cuerpos de agua, provocando que estos pierdan sus profundidades iníciales.

Estos procesos erosivos, ocurren en las riberas de los ríos por acción de las corrientes sobrecargadas de materiales. Se produce por desgaste de las orillas y posterior desplome de las porciones más altas; sus efectos son mayores en época de crecientes y afectan las terrazas conformadas por sedimentos poco consolidados. Este proceso produce un paulatino ensanchamiento del lecho de los ríos, y además produce la formación de lagunas debido principalmente a naturaleza de los ríos de la selva "ríos meandricos".

Este proceso se localiza a lo largo de los ríos Inambari, Madre de Dios con mayor intensidad, ocurriendo lo contrario con los ríos y/o quebradas de menor orden.

- ***Incendios Forestales***

Este fenómeno ocurre con mucha frecuencia en Madre de Dios sobre todo en épocas de secas donde una chispa puede originar un incendio de grandes proporciones sobre todo en las áreas rurales y urbanas en menor proporción.

Se inicia en vegetales combustibles y luego se propaga a través del monte siendo en viento el factor desencadenante. Como antecedentes se puede remembrar que en el año 1994, se produjo la quema de más de 18,000 plantones de cítricos, cacao, shiringa, miles de plantones de palmito y otras frutas.

En el año 2005, los incendios ocasionaron daños considerables: 564 has. De pastos, 444 has. De cultivos anuales y permanentes y 3,748 has. De bosques primarios y secundarios, además de 95 viviendas y en el año 2006, fueron afectadas por este fenómeno 11,890 has. De cultivos y 11 viviendas en todo el departamento.

En riesgo alto se encuentran próximo a los centros poblados que están dentro de la franja de climás más secos, de la provincia de Tambopata.

- ***Tormentas Eléctricas***

Son frecuentes en el departamento y son originadas por las precipitaciones pluviales, las mismás que van acompañadas de caídas de rayos; en ocasiones han causado la muerte de personas en las zonas mineras; también suceden en los campos ganaderos como el caso sucedido en el centro de desarrollo ganadero (2006) donde la descarga eléctrica de rayo, mató 64 cabezas de ganado vacuno.

- **Areas Naturales Protegidas**

El departamento de Madre de Dios tiene 06 áreas naturales protegidas por el Estado peruano: una Reserva Nacional, dos Reservas Comunales y tres Parques Nacionales.

✓ ***Reserva Nacional Tambopata***

La Reserva Nacional Tambopata (RNTMB) está ubicada al sur del río Madre de Dios en los distritos de Tambopata e Inambari de la provincia de Tambopata, departamento de Madre de Dios; y su extensión es de 274 690.00 hectáreas. La presencia de este importante espacio natural protegido busca conservar la flora, la fauna y los procesos ecológicos de una muestra de la selva húmeda tropical. Así también, la RNT genera procesos de conservación que aseguran el uso sostenible de los recursos naturales y del paisaje.

La cuenca del río Tambopata presenta uno de los mayores índices de diversidad biológica en el mundo. La RNT se ubica en la zona media y baja de esta cuenca, vecina a la ciudad de Puerto Maldonado. Entre sus ecosistemas más comunes se encuentran los aguajales, los pantanos, los pacales y los bosques ribereños, cuyas características físicas permiten a los pobladores locales el aprovechamiento de los recursos naturales.

Se ubica además de manera contigua al Parque Nacional Bahuaja Sonene que la rodea íntegramente por el sur, formando con este una unidad de protección de alta importancia para el país. La conectividad existente con las áreas naturales protegidas del departamento (la Reserva Comunal Amarakaeri y los parques nacionales Alto Purús y Manu) y los de la vecina Bolivia, sustenta la existencia del propuesto corredor biológico Vilcabamba – Amboró.

La RNTMB alberga hábitats principalmente acuáticos que son usados como paraderos de más de 40 especies de aves migratorias transcontinentales. En la reserva nacional se protege importantes especies consideradas en vías de extinción y le ofrece al turismo un destino privilegiado para la observación de la diversidad de flora y fauna silvestre.

En la zona de amortiguamiento se encuentran las comunidades nativas de Palma Real, Sonene e Infierno pertenecientes al grupo etnolingüístico Ese' Eja; y la comunidad nativa Kotsimba del grupo etnolingüístico Puquirieri.

Flora y Fauna

En la RNTMB se ha reportado la presencia de más de 632 especies de aves, 1,200 de mariposas, 103 de anfibios, 180 de peces, 169 de mamíferos y 103 de reptiles. EN su interior se encuentra hábitats saludables para la recuperación y refugio de poblaciones amenazadas de especies como el lobo de río (Pteronura brasiliensis), la nutria (Lontra longicaudis) y felinos como el yaguarundi (Herpailurus yagouaroundi), el puma (Puma concolor), el jaguar (Panthera onca), el ocelote o tigrillo (Leopardus pardalis) y el margay (Leopardus wiedii).

Entre las especies de primates se encuentra el maquisapa (Ateles chamek), el pichico (Saguinus fuscicollis), el pichico emperador (Saguinus imperator), el coto mono (Alouatta seniculus), el mono cabecinegro (Aotus nigriceps), el mono choro (Lagothrix lagotricha), el fraile (Saimiri boliviensis), el mono ardilla (Saimiri sciureus), el machín blanco (Cebus albifrons) y el machín negro (Cebus apella).

Otras especies de mamíferos que destacan entre la fauna silvestre son la sachavaca (Tapirus terrestris), la huangana (Tayassu pecari), el sajino (Tayassu tajacu), el venado colorado (Mazama americana), el venado gris (Mazama gouazoubira) y los perezosos de dos dedos (Choloepus hoffmanni) y de tres (Bradypus variegatus).

En cuanto a las aves destaca la presencia del águila harpía (Harpia harpyja), del águila crestada (Morphus guianensis), del paujil común (Mitu tuberosa), del paujil unicornio (Pauxi unicornis) y del paujil carunculado (Crax globulosa). En la RNTMB se encuentra casi la totalidad de especies de guacamayos que habitan en el Perú.

Los reptiles están representados principalmente por la boa esmeralda (Corallus caninus), el loro machaco (Bothrops bilineatus), la boa constrictora (Boa constrictor) y la shushupe (Lachesis muta). También es común observar al caimán negro (Melanosuchus niger), al caimán blanco (Caiman crocodylus) y a la taricaya (Podocnemis unifilis).

Los peces también presentan una gran variedad, entre ellos destaca el boquichico (Prochilodus nigricans), el zúngaro saltón (Brachyplatystoma filamentosum), el yahuarachi (Potamorrhyna latior), el dorado (Brachyplatystoma flavicans) y el paco (Piaractus brachipomun). Entre los peces no comerciales están el sábalo (Brycon spp.), la lisa (Schizodon fasciatus) y el bagre (Pimelodus sp.).
En la RNTMB existen diferentes tipos de vegetación, entre las principales asociaciones vegetales están los aguajales en las llanuras de sedimentación, los pacales, los bosques de terrazas y los bosques de galerías. Se ha identificado 17 asociaciones vegetales por tipo de bosque y un total de 1,255 especies de plantas.

Una especie muy importante que se conserva en la RNTMB es la castaña (Bertholletia excelsa), la cual crece en terrazas no inundables de la selva baja amazónica. En el Perú se ubica exclusivamente en la franja oriental del departamento de Madre de Dios y es la especie no maderable comercial más importante, con gran impacto en la economía local. Forma parte valiosa del hábitat de numerosas especies de mamíferos por constituir una fuente de alimento, así como de albergue para el anidamiento de aves rapaces.

- ✓ ***Reserva Comunal Amarakaeri***

La Reserva Comunal Amarakaeri (RCAM) está ubicada en los distritos de Fitzcarrald, Manú, Madre de Dios y Huepetuhe, provincia de Manú, departamento de Madre de Dios; y tiene una superficie de 402 335,62 hectáreas. Su establecimiento busca contribuir a la protección de las cuencas de los ríos Madre de Dios y Colorado, a fin de asegurar la estabilidad de las tierras y bosques para mantener la calidad y cantidad de agua, el equilibrio ecológico y un ambiente adecuado para el desarrollo de las comunidades nativas Harakmbut.

La RCAM es una de las más grandes reservas comunales del país. Posee una alta variedad fisiográfica, compuesta por terrazas, colinas y montañas, en diversos pisos de selva alta y baja, con una gran variedad de ecosistemas y microclimas que brindan refugio a un enorme número de especies de fauna y flora, muchas de ellas en situación amenazada.

La región amazónica de Madre de Dios alberga pueblos indígenas únicos en su diversidad cultural, creencias, organización social y sistemas económicos y políticos. En la reserva y en su zona de influencia están presentes las etnias Harakmbut, Yine y Matsiguenka, gestores, beneficiarios directos y guardianes de la conservación de esta importante área natural protegida.

Flora y Fauna

La RCAM alberga importantes especies de fauna silvestre entre las que destacan el oso de anteojos (Tremarctos ornatus), el lobo de río (Pteronura brasiliensis), el mono choro (Lagothrix lagotricha), la sachavaca (Tapirus terrestris), el puma (Puma concolor) y el jaguar (Panthera onca). Dentro de los reptiles amenazados se encuentra el jergón (Bothrops andianus), el caimán negro (Melanosuchus niger), la taricaya (Podocnemis unifilis) y el lagarto enano (Paleosuchus trigonatus).

Entre las aves amenazadas destaca la presencia del guacamayo rojo (Ara macao), del guacamayo verde (Ara militaris), del águila arpía (Harpia harpyja), del paujil (Mitu tuberosa) y de la pava (Pipile cumanenses).

Entre las especies de flora amenazadas que destacan se encuentra el cedro (Cedrela odorata), la caoba (Swietenia macrophylla), el sano sano (Cyathea caracasana), la sangre de grado (Croton sp.), la lupuna (Ceiba pentandra) y el ficus (Ficus sp.).

- ✓ ***Reserva Comunal Purús***

La Reserva Comunal Purús (RCP) está ubicada en el departamento de Ucayali y Madre de Dios tiene una extensión de 202,033.21 hectáreas. Su principal objetivo es conservar la diversidad biológica de la zona y fomentar el manejo sostenible de los recursos naturales para beneficio de las poblaciones locales. Además, la RCP conforma parte de la zona de amortiguamiento del Parque Nacional Alto Purús.

La RCP busca adicionalmente fortalecer las capacidades locales en la gestión del área, a fin de que las comunidades nativas se involucren plenamente en las actividades de manejo de los recursos naturales —también en el control y vigilancia, a través de un grupo de guardaparques comunales—. Así, se fomenta la reproducción de tortugas, el manejo del paiche (Arapaima gigas), la cosecha de semillas de caoba (Swietenia macrophylla), la reforestación con aguaje (Mauritia flexuosa), entre otras actividades que aseguran el manejo sostenible de la diversidad biológica.

Flora y Fauna

Las características biológicas de la RCP son muy similares a las del Parque Nacional Alto Purús ya que también alberga bosques húmedos desarrollados sobre terrazas inundables y no inundables con la presencia de más de 20 especies forestales con alturas promedio de 30 metros. Existe además grandes extensiones de los denominados pacales, dominados por varias especies de bambús leñosos como la paca (Guadua weberbaueri) y la marona (Guadua sarcocarpa). La RCP constituye probablemente el último refugio de extensas poblaciones de caoba.

✓ ***Parque Nacional Alto Purús***

El Parque Nacional Alto Purús (PNAP) está ubicado en la parte de la provincia de Purús, departamento de Ucayali y provincia de Tahuamanu perteneciente al departamento de Madre de Dios. Es el área natural protegida con la mayor extensión dentro del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SINANPE). Su extensión es de 2´510,694.41 hectáreas (equivalente casi al área del departamento de La Libertad).

El territorio del PNAP comprende principalmente la cuenca del río Purús y sus afluentes, los ríos Cújar, Curiuja y Curanja en la región Ucayali; en la zona este las cabeceras de los ríos Yaco, Chandless, Acre y Tahuamanu; y en la zona sur las cabeceras de los ríos Las Piedras y Lidia. En su interior se encuentra dos grandes paisajes: la llanura aluvional, constituida por la deposición de los materiales acarreados por los ríos y ubicadas en sus márgenes; y el paisaje de colinas, mayormente formado por sedimentos arcillosos del terciario continental, de topografía compleja, accidentada, erosionada y con alturas respecto a la base local menores a los 100 m.

Dado que el origen de esta cuenca no es andino, existen ecosistemas especiales dentro del PNAP con estructura y suelos diferentes al resto de la Amazonía que aún no han sido estudiados. Por sus grandes dimensiones y por la gran cantidad de bosques tropicales inalterados en su interior, el PNAP es una de las áreas prioritarias para la conservación en el Perú.

Su presencia garantiza la protección de numerosas especies en situación de riesgo en otras zonas, así como del territorio ancestral de numerosas comunidades nativas vecinas y de algunos grupos en aislamiento voluntario al interior del parque nacional.

Dentro de los objetivos del PNAP se encuentra el de conservar una muestra representativa del bosque húmedo tropical y sus zonas de vida transicionales, los procesos evolutivos que en ellas se desarrollan, así como especies de flora y fauna endémicas y amenazadas. Estas son: el lobo de río (Pteronura brasiliensis), la charapa (Podocnemis expansa), el águila arpía (Harpia harpyja) y el guacamayo verde cabeza celeste (Primolius couloni). Igualmente, se busca proteger una diversidad de especies de flora silvestre como la caoba (Swietenia macrophylla), el cedro (Cedrela odorata) y numerosas especies de importancia para la industria, medicina y la alimentación.

Flora y Fauna

La fauna dentro del PNAP es muy diversa (más de 900 especies registradas) e incluye a poblaciones saludables de especies silvestres que en otros lugares están en franco declive. Entre las especies de mamíferos destacan el otorongo (Panthera onca), el tigrillo (Leopardus pardalis), el huamburusho (Leopardus wieddii), el puma (Puma concolor), la nutria (Lontra longicaudis), el lobo de río (Pteronura brasiliensis), el oso hormiguero (Myrmecophaga tridactyla), el manco (Eira barbara), el perro de orejas cortas (Atelocynus microtis) y ardillas (Sciurus sp.). Destaca además la presencia del perro de monte (Speothos venaticus).

Otras especies importantes son: el perezoso (Bradypus variegatus), la huangana (Tayassu pecari), el bufeo negro (Sotalia fluviatilis) y el delfín rosado (Inia geoffrensis). Se encuentra además varios géneros de primates como el tití emperador o tamarino bigotudo (Saguinus imperator), el maquisapa negro (Ateles paniscus), el tocón cobrizo (Callicebus cupreus), el leoncito (Cebuella pygmaea), el machín blanco (Cebus albifrons) y roedores como la pacarana (Dinomys branickii).

Las aves tienen una diversidad muy alta. Se estima la presencia de cerca de 520 especies, dentro de las cuales destacan las grandes águilas, los guacamayos (Primolius couloni), el cóndor de la selva (Sarcoramphus papa), el jabirú (Jabiru mycteria) y el guacamayo verde vientre rojo (Ara manilata).

En cuanto a la flora se ha registrado la presencia de más de 2,500 especies, y todo indica que habría muchas más. En el PNAP se conservan aún extensos territorios con caobas y cedros, especies muy depredadas en la selva amazónica.

- ✓ ***Parque Nacional Bahuaja Sonene***

El Parque Nacional del Manu (**PNM**) está ubicado en las provincias de Paucartambo en el Cusco y Manú en Madre de Dios. Su extensión es de 1716295.22 hectáreas. Su establecimiento busca proteger una muestra representativa de la diversidad biológica, así como de los paisajes de la selva baja, de ceja de selva y de los Andes del suroriente peruano. Asimismo, en él se pretende fomentar el turismo sustentado en criterios ecológicos y culturalmente compatibles.

Por otro lado, el PNM busca también promover y facilitar la investigación, educación y recreación, así como contribuir a la preservación del patrimonio arqueológico. Su presencia contribuye al reconocimiento y protección de la diversidad cultural, así como a la autodeterminación de los pueblos indígenas del área.

El PNM protege una de las zonas más importantes del planeta en cuanto a la megadiversidad de especies biológicas. Su gran extensión atraviesa frígidas punas —que sobrepasan los 4,000 m.s.n.m—; agrestes montañas boscosas que dan origen a una multitud de pequeñas quebradas y valles; bosques nublados de selva alta y finalmente el llano amazónico. Este magnifico y único escenario incluye un amplio y complejo sistema hidrográfico y garantiza la presencia de una diversidad de ecosistemas poco intervenidos por el hombre.

En dichas circunstancias la diversidad biológica que alberga el PNM se manifiesta en todo su potencial en un paisaje único en el planeta. Los bosques tropicales del Manu han permitido que los procesos ecológicos y evolutivos se realicen casi sin la presencia del hombre, no obstante, en la zona existe también una enorme riqueza cultural, representada por las actuales poblaciones indígenas en diferentes niveles de contacto con el exterior, y un patrimonio arqueológico aún no revelado en toda su magnitud.

Desde 1977 el PNM ostenta el estatus de Reserva de Biosfera, el cual fue otorgado por UNESCO. En sus fronteras se encuentra la Reserva Territorial de los grupos étnicos Kugapakori y Nahua, el Santuario Nacional Megantoni y la Reserva Comunal Amarakaeri. A su vez, en 1987 fue declarado Patrimonio Natural de la Humanidad.

Gran parte del PNM es territorio indígena. Las comunidades de los Yora, Mashko-Piro, Matsiguenka, Harakmbut, Wachipaeri y Yine habitan ancestralmente entre los bosques y ríos de estas selvas. Las comunidades nativas de Tayakome y Yomibato son reconocidas dentro del área. Ambas se ubican en la zona alta del río Manu. En el sector suroeste existe una asociación de agricultores conocida como Callanga. Además, en el sector noroeste adyacente al PNM (y en el interior) existe un número no determinado de poblaciones indígenas en aislamiento voluntario.

Su visita es altamente recomendable, por no decir obligatoria.

Flora y Fauna

El PNM alberga una gran cantidad de especies de fauna silvestre. Se ha registrado cerca de 160 especies de mamíferos, más de 1,000 especies de aves (en su mayoría residentes), alrededor de 140 especies de anfibios, 50 especies de serpientes, 40 de lagartijas, 6 de tortugas, 3 de caimanes y 210 de peces.

Entre los mamíferos grandes destaca el otorongo (Panthera onca), el tigre negro (Felis yagouaroundi), la sachavaca (Tapirus terrestris), la huangana (Tayassu pecari), el sajino (Tayassu tajacu), el venado (Mazama americana), el venado cenizo (Odocoileus virginianus), el lobo de río (Pteronura brasiliensis), el ronsoco (Hydrochoerus hydrochaeris), el coto mono (Alouatta seniculus), el maquisapa negro (Ateles paniscus), mono choro (Lagothrix lagotricha), el mono machín blanco (Cebus albifrons) y el mono machín negro (Cebus apella).

Por otro lado, el número de insectos en el PNM es muy alto. Se calcula que existe cerca de 30 millones de especies. A su vez se ha registrado más de 1,300 especies de mariposas, 136 de libélulas, al menos 300 de hormigas (en un solo árbol se encontraron más de 40 especies) y más de 650 de escarabajos.

En lo que respecta a la flora del PNM, el número de especies vegetales es muy elevado. Los diversos registros indican que por lo menos existen 162 familias, 1,191 géneros y 4,385 especies identificadas. En una sola hectárea se llegó a encontrar hasta 250 variedades de árboles. Los bosques de aguajales son uno de los ecosistemas más resaltantes, donde las palmeras de aguaje (Mauritia flexuosa) y de huasaí (Euterpe precatoria) son las dominantes. Se desarrollan sobre áreas casi permanentemente inundadas, especialmente en la margen derecha del río Manu.

También destaca la presencia del cedro (Cedrela sp.), del cético (Cecropia sp.), del tornillo (Cedrelinga catenaeformis), de la castaña (Bertholletia excelsa), de la lupuna (Chorisia sp.) y del jebe (Hevea brasiliensis).

Aspectos Sociocultural e Histórico

El departamento de Madre de Dios, que antiguamente fue conocido como Mojos, resulto por mucho tiempo inaccesible. Los intentos de llegar a este lugar se hicieron por el Cuzco y luego por la zona Norte de Loreto. La historia de Madre de Dios se remonta a la época incaica.

La existencia de la provincia de Tambopata está ligada al proceso evolutivo de la selva del Perú, en cuyos territorios los primeros pobladores subsistieron de la pesca y caza de animales. Hacia el año 1200 a.c. este espacio estuvo conformado por los asentamientos dispersos, sin conexiones entre sí, localizados cerca de territorio de los

ríos que cruzan dicho espacio. En la etapa formativa este espacio desarrollo la pequeña agricultura, la caza silvestre y la recolección de frutos.

Según Garcilaso de la Vega, el inca Sinchi Roca penetró en la región de los antis hasta el río llamado Callahualla, conquistando los pueblos de la región, hoy provincia de Manu. Una de las mejores regiones del antisuyo era los Musus ó mojos, que el Inca Yupanqui se propuso conquistar, para tal fin organizó una expedición que pasó grandes penalidades hasta llegar al río Amarumayo, hoy río Madre de Dios, allí según el relato del cronista, cortaron gran cantidad de árboles con que pudieron fabricar suficientes balsas para transportar diez mil hombres que se embarcaron con sus alimentos y armás navegando por el gran río hasta llegar a la región que poblaban los Musus.

Pero sólo pudieron arribar a su destino unos mil hombres porque el ejército imperial fue diezmado en el camino por las tribus belicosas que no cesaron de atacarlos desde las riberas del río.

Al respecto dice el padre Aza, en sus “apuntes para la historia de Madre de Dios”, que el padre Cenitagoya, también misionero dominico, le informó sobre monumentos de respetable antigüedad encontrados en una expedición al río Pantiacoya, cuando se estableció la Misión que lleva el mismo nombre. Dichos restos consistían en inscripciones y figuras grabadas en rocas, en una extensión de once metros de largo por dos de ancho.

Manco Inca perseguido por los españoles, intentó internarse en las selvas de Madre de Dios, pero encontró una tenaz resistencia de los salvajes, que lo acosaron hasta ponerlo en fuga. El primer blanco del que se tiene noticias que haya intentado entrar en la región de este departamento, es Pedro de Candía, uno de los trece del Gallo. Inició su recorrido por Paucartambo y pasó verdaderas penalidades en las tupidas selvas por donde se internó con sus hombres, la mayoría de los cuales perecieron en la agreste zona.

Ante dificultades tan grandes y desorientadas sobre el lugar en que se encontraba, optó por regresar, saliendo con grandes esfuerzos por la zona de Carabaya, la expedición de Candía tuvo lugar en 1538. Siendo joven aún el héroe de Arica Francisco Bolognesi, se interesó por la cascarilla y realizó una expedición que siguió la ruta del Inambari. Con el mismo propósito se internó en la región un año más tarde el norteamericano Landener Gibbon.

En 1546, Diego Maldonado, apodado El Rico, obtuvo autorización de los funcionarios coloniales del Cuzco para explorar la parte oriental de ese departamento, llegando a internarse en lo que hoy es Madre de Dios, pero pereció trágicamente dejando trunca su expedición, que continuo Pedro Maldonado, probablemente su hijo o hermano, que también tuvo un fin desgraciado.
Otros intentaron también la misma empresa recordándose entre ellos a Hernández de Girón, Ñuño Chávez, Andrés Gastos, Diego Alemán, Gómez Tordoya y Gaspar Sotelo.

Diego Alemán, se había propuesto someter a los Mojos y cayó prisionero de una tribu salvaje que lo victimo a él y a todos sus acompañantes. Los primeros misioneros que ingresaron hasta el río Samo, denominado Heath, fueron los mercenarios del Cuzco, los que fundaron el pueblo de San Pedro de Samo, siendo hasta entonces los que más se habían aproximado a Madre de Dios, aún desconocido. Álvarez Maldonado, descubridor del rió Madre de Dios, relata que cuando realizó su expedición ya los misioneros estaban familiarizados con los salvajes y eran respetados por éstos. Gómez Tordoya había obtenido autorización en 1561 del Virrey Conde Nieva para viajar al lugar de los Mojos y conquistarlos, pero fue anulada después por el Gobernador Lope García de Castro para dársela a Gaspar Sotelo, al que también se la quitó después para finalmente concedérsela a Juan Álvarez Maldonado.

Era éste un hombre destacado del Cuzco que había prestado señalados servicios a la Corona de Europa y conocía a la ciudad imperial por sus grandes riquezas, preparó una expedición que terminaría con el descubrimiento del río Madre de Dios , este nombre se debe al hecho de haber encontrado en una palizada la imagen de una virgen. Dotado de grandes condiciones para estas clases de empresas, desplegó intensa actividad, ingresó en la enmarañada selva hasta el río Piñi Piñi, donde fundó una población a la que bautizó con el nombre de Vierzo.

Continuando su exploración llegó hasta el Alto Madre de Dios, donde fundó el Puerto Buenavista y estableció un astillero, donde construyó embarcaciones para recorrer todo el rió Madre de Dios, encomendando la primera expedición a su Capitán Manuel de Escobar, quien tuvo un fin desgraciado, pues fue exterminado por los aborígenes, después de sufrir los ataques del despechado Gómez Tordoya. La segunda expedición más numerosa, al mando de Álvarez de Maldonado, llegó hasta el río Tambopata, de donde retornaron exhaustos al Cuzco. Uno de los sueños de Álvarez de Maldonado había sido llegar a un lugar de riquezas fabulosas, llamado Paititi, sobre el que circulaban muchas leyendas, una de las cuales lo ubicaba cerca del río Inambari.

En 1623, Juan Recio de León, hizo una descripción fantástica de ese lugar (paititi), pero no dijo dónde estaba.

En 1661, Fray Domingo Álvarez de Toledo ingresó por Carabaya y llegó al país de los Toromosas, con los que tomó contacto.

En 1780, Tiburcio de la Landa obtuvo permiso del virrey Jáuregui para explorar la región, pero falleció sin poder cumplir su propósito. Son los misioneros los que hicieron varias entradas a la selva de Madre de Dios, con el deseo de poder catequizar a los infieles, muriendo algunos de ellos en manos de los naturales fracasando en su intento.

El inglés Clemens Markham, recorrió el Inambari y el Tambopata, también en busca de la cascarilla, que llevó a Europa. Pero la expedición más notable del siglo pasado es del Coronel Faustino Maldonado, que partiendo el cinco de febrero de 1861 del Piñi Piñi, con un grupo de compañeros de aventura, recorren por primera vez en toda su extensión el río Madre de Dios hasta que este se une con el Madeira en Brasil.

Posteriormente, se dieron acontecimientos que según Julio Lossio en su libro Plazas Centrales e Intermedias en Madre de Dios señala lo siguiente:

En 1852, se realizó la expedición del industrial Mandel Galdo, que en una balsa de goma de su invención intentó recorrer el rio Madre de Dios, siguió la ruta de Ayaviri, internándose en el Alto Perú, de donde llegó al pueblo de los mojos y luego recorrió el Beni en una expedición que se prolongó por cinco meses.

En 1888, en el Perú, las estadísticas aún no reflejaban la importancia del caucho, pues por entonces los principales productos de exportación eran la plata, el azúcar, las lanas, el algodón, la coca y los cueros.

En 1897, el auge del caucho motivó que se diera una ley que disponía el traslado de la capital del departamento de Loreto de Moyobamba a Iquitos (Bardella 1989: 58, 140, 141).

En 1890, Carlos Fermín Fitzcarrald, rico cauchero asentado en la desembocadura del río Tambo, sobre el Ucayali, decide trasladarse a las cabeceras del Purús. Así, empieza una serie de exploraciones hasta que en agosto de 1893 entra, dirigido por un grupo de nativos piros, al río Camisea (afluente del Urubamba), lo remonta hasta sus nacientes y, siguiendo a pie por un camino de indios, llega al Alto Manu, construye una balsa grande y llega hasta el Madre de Dios pensando que era el Purús, regresando inmediatamente a Iquitos (Faura 1969: 572).

En el mes de abril de 1894, sale Fitzcarrald de Iquitos con la lancha Contamina y emprende la aventura de llevar aquella embarcación por los pasos que había descubierto. A finales de 1894, mientras en el Perú se libraba una guerra civil entre montoneros pierolistas y caceristas, Fitzcarrald llega a la desembocadura del río Tambopata, donde encuentra, escrito en los troncos de los árboles, las iníciales del explorador Faustino Maldonado, quien había pasado por allí en 1861; solo entonces se dio cuenta de que no era el Purús sino el Madre de Dios.

Este lugar fue bautizado como “Puerto Maldonado” (Faura 1969: 572, 573).

En 1900, Madre de Dios no estaba creado, no habiendo por tanto presencia del Estado aquí.

En 1902, se funda la ciudad de Puerto Maldonado y se instala una comisaría, hecho que de alguna manera pone freno a las incursiones de los caucheros extranjeros.

J. Lossio, en su libro sobre plazas centrales e intermedias en Madre de Dios comenta lo siguiente: “El patrón de asentamiento que había dejado la economía del jebe, con Puerto Maldonado como plaza central de primer orden sin ninguna conexión con la región del norte, con trochas entre el Madre de Dios y el Manuripe y entre el Tahuamanu y el Acre, habiendo prácticamente desaparecido la dinámica de la zona más occidental del departamento, es la base sobre la cual se insertarán las actividades de las que dependería posteriormente el desarrollo del departamento, y es esa la imagen de Madre de Dios en el momento en que por primera vez se hace un censo en la región.

En 1910, su proporción descendió a 18% y luego siguió perdiendo importancia en los años sucesivos poniendo fin de manera gradual al boom del caucho cuya terminación oficial, atribuible al auge de las plantaciones asiáticas, se ubica en 1912 (Bardella 1989:141).

Una muestra de la rápida e inesperada caída de la economía del caucho, que debe haber ocasionado la primera crisis económica del departamento y por lo tanto una reestructuración de la ocupación del espacio en Madre de Dios, es la historia de la fracasada contratación de migrantes japoneses por la Rubber Co.

Delboy, señala que en 1912, había seis vapores peruanos navegando por el Rio Madre de Dios, de los cuales los más grandes serían los tres mencionados (de cincuenta toneladas la Inca y de diecisiete toneladas las otras dos), que fueron los primeros en llegar, lo que le dio un enorme impulso al comercio en la zona.

Formalmente perteneciente al departamento de Loreto, hasta entonces, se desagregó de éste en virtud de la Ley N° 1782 del 26 de diciembre de 1912, que crea el departamento de Madre de Dios, señalando que tendría por capital Puerto Maldonado, es una de las pocas leyes de creación de departamento que señala con toda precisión los linderos que entonces se fijaron al nuevo departamento y a cada una de sus provincias. Con tal motivo se establecieron las dependencias de prefectura, subprefectura, tesorería, aduana, correos, policía, sanidad, capitanía y servicios religiosos.

La vida del departamento, comenzó con un presupuesto de 13,195 libras peruanas, pero de las partidas expresadas por Ley del 26 de diciembre de 1912, no todas se cumplieron.

En 1913, fuimos visitados por el Coronel Portillo y el Capitán de Navío don Oscar Mavila, los mismos que recorrieron los ríos Manuripe, Muymanu y Tambopata, conservando como recuerdo de esta visita, la "Quebrada Mavila" en el Manuripe, y el Puerto de Portillo en el Muymanu.

El 12 de mayo de 1918, se juramentó al primer alcalde del Concejo Provincial de Tambopata, que fue don Carlos Briolo, pues los años anteriores era la prefectura del departamento la que se encargaba de este ramo, cediendo gratuitamente terrenos tanto urbano como de montaña para la agricultura, con el fin de aumentar su población.

Existía una guarnición de gendarmes dependiente de la prefectura del departamento; y era el prefecto el que intervenía directamente sobre ella, dando altas, ascensos, bajas y castigos.

En el año 1920, fue atacado el cuartel de la Gendarmería por don Alejandro de Vivanco, donde perdió la vida, estando de prefecto titular don Oswaldo Patiño Zamudio. En este año asume la alcaldía el prestigioso cauchero don Antonio Ipinza Vargas, propietario del fundo "Shiringayo", hombre dinámico y progresista y en cuyo desempeño de su cargo, construye un mercado de abasto con su peculio personal.

En el año de 1931, el 7 de Agosto la junta nacional, nombra una comisión para formular el ante-proyecto de constitución del Estado, integrada por 10 miembros, los mismos que dan término, el 7 de diciembre del mismo, y por el cual se hacía desaparecer este departamento, pasando la provincia de Tambopata a Puno, y las de Manú y Tambopata al Cuzco.

Según los historiadores, esta parte del Perú que ahora ocupa Madre de Dios, era cuatro o cinco veces más grande de lo que es ahora, el Perú llegaba hasta el río Madeira, los ríos Beni y Mamore. Es decir, teníamos un inmenso territorio, desgraciadamente ignorado por el Estado mismo.

En 1960, a raíz de las inundaciones, se crea la primera institución pública de desarrollo, mediante Ley Nº 13402 del 20 de diciembre del mismo año, la "junta departamental de rehabilitación económica y social de Madre de Dios" con el objetivo de apoyar a los damnificados de las inundaciones y ejecutar algunas obras de orden social. Posteriormente esta institución de desarrollo adopta diferentes denominaciones, pero conservando sus fines y objetivos de creación.

El 2 de junio de 1961, mediante Ley Nº 13656, se crea el distrito de Iberia en la provincia de Tambopata.

En 1966, se crea la "junta departamental de obras públicas de Madre de Dios" con sede en la ciudad de Puerto Maldonado.

En 1968, se instala en Puerto Maldonado, la oficina de servicios eléctricos nacionales, la que posteriormente adopta las denominaciones de Electro Perú y en 1982, de Electro Sur Este S.A.

En 1972, mediante Decreto Ley Nº 18896 y Decreto Supremo Nº.02-72-PCM, se crea como órgano desconcentrado, el "Sistema Nacional de Movilización Social" (SINAMOS) y se instala en Madre de Dios la "Oficina Zonal de Apoyo a la Movilización Social" (OZAMS), con sede en la ciudad de Puerto Maldonado.

El sector educación, hace presencia en el departamento de Madre de Dios, inicialmente como "Comisionado de Educación", posteriormente como "Inspectoría", "Jefatura Departamental", "Dirección Zonal de Educación", "Dirección Departamental de Educación" y últimamente como "Dirección Sub Regional de Educación".

En 1973, mediante Decreto Ley N° 17526, se crea el "Ministerio de Transportes y Comunicaciones" y mediante Decreto Supremo Nº OO1-73-TC, se crea la "V Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones" con sede en Cusco y con jurisdicción en los departamentos de Cusco, Apurímac, Madre de Dios y Puno.

En 1974, se crea la "Oficina Regional V de Pesquería" con sede en Puno y con jurisdicción en los 4 departamentos ya mencionados. Asimismo, se crea la "Jefatura V de Correos y Telégrafos" con sede en Cusco y en Puerto Maldonado, se crea la "Oficina Postal".

En 1975, se crea el centro asistencial de la seguridad social en Puerto Maldonado el que posteriormente, en 1985, se eleva a nivel de policlínico y un año después, se establece la gerencia zonal del IPSS en Madre de Dios. En este mismo año, se crea el "Comité de Desarrollo Regional del Sur Oriente" (CODERSO), mediante Decreto Supremo Nº 012-75-PM con comprensión de los departamentos de Cusco, Apurímac y Madre de Dios. Así mismo, mediante Decreto Ley Nº 20733, se crea la "Dirección Regional de Salud del Sur Oriente" con sede en Cusco y el "Área Hospitalaria de Puerto Maldonado". También se crea la "Dirección Zonal Agraria XI" con sede en Cusco y la "Sub Zona IV de Puerto Maldonado" y la "Jefatura Zonal de Comercio de Puerto Maldonado", mediante Decreto Supremo Nº 013-75-PM.

En 1976 el Gobierno Central presionado por los problemás socioeconómicos en el Departamento, designa una comisión multisectorial conformada por todos los ministros, con la finalidad de evaluar y efectuar las recomendaciones del caso. Se sabe que el segundo" boom" económico (oro) en el ámbito, se inicia en este período y Madre de Dios a partir de este repunte empieza a conocerse en el contexto nacional, como resultado de esta comisión, el gobierno de aquel entonces decide aplicar una estrategia más agresiva de presencia estatal.

En 1976, mediante Decreto Supremo N° 028-76-PM del 30 de noviembre, se crea en Madre de Dios el "Comité Departamental de Desarrollo de Madre de Dios" (CODEMA) el mismo que careció de autonomía, no obstante que la separación de Madre de Dios de CODERSO, obedeció a la peculiar situación de este departamento.

En 1977, se crea la "Oficina Zonal de Industria y Turismo", en este mismo año, se instala en Puerto Maldonado, la Compañía Peruana de Teléfonos (CPT), la que posteriormente se transforma en ENTEL PERU y en marzo de 1995, en Telefónica del Perú.

En 1978, mediante el Decreto Ley Nº 22213, se crea el "Organismo Regional de Desarrollo del Sur Oriente" (ORDESO) con jurisdicción en Cusco, Apurímac, y Madre de Dios, lo que significó un retroceso en cuanto a desconcentración administrativa, la que en cierta forma se había ganado con CODEMA. En este mismo año por Decreto Supremo Nº 011-78-TR, se crea la "Zonal Regional de Trabajo", así como la "Jefatura Regional de Minería"

En 1979, mediante Decreto Ley Nº 22772, se crea el "Organismo Departamental de Desarrollo de Madre de Dios" (ORDEMAD), el mismo que inicio sus funciones a partir de 1980.

En 1981, por Decreto Supremo Nº 020-81-PCM, se crea el Proyecto Especial 'Madre de Dios con la finalidad de formular y ejecutar un Programa Integral de Desarrollo en el departamento de Madre de Dios.

En 1981, mediante Decreto Supremo Nº 020-81-PCM del 4 de diciembre de 1981 se crea la Corporación de Desarrollo de Madre de Dios" (CORDEMAD). Esta inicia sus funciones a partir de 1982, pasando a constituir una entidad departamental de alto nivel administrativo, con autonomía y dependencia directa de la Presidencia del Consejo de Ministros.

En 1990, mediante Resolución Ejecutiva Regional, se crea la "Unidad Administrativa Transitoria" (UAT), como órgano responsable de conducir el proceso de transferencia de personal, recursos financieros, patrimoniales, materiales, acervo documentario y proyectos de inversión, de la CORDEMAD al Gobierno Regional.

En el año 1991, a través de la Ley Regional Nº 014 del 12 de febrero, en la segunda disposición complementaria transitoria y final de la mencionada Ley, se establece la creación de la "Oficina Sub Regional de Desarrollo de Madre de Dios " (OSDEMAD), en tanto se defina la delimitación Sub-Regional.

En 1992, mediante Decreto Ley Nº 25432 del 11 de abril, se disuelve las Asambleas y Consejos Regionales y se constituyen los "Consejos Transitorios de Administración Regional" (CTAR).

En 1993, mediante Resolución Ministerial Nº 032-93-PRES del 4 de marzo, se aprueba el Organigrama Estructural y el Reglamento de Organización y Funciones de los CTARs, en el que se establece, el Organigrama Estructural de las Gerencias Sub Regionales. De este modo, se crea la "Gerencia Sub Regional de Madre de Dios" (GESUREMAD).

El 8 de Setiembre de 1994, mediante Ley Nº 26349, se crea el distrito de Laberinto en la Provincia de Tambopata.

En 1998, la Ley N° 26922 - Ley Marco de Descentralización, del 03 de febrero, crea los Consejos Transitorios de Administración Regional, en cumplimiento del Mandato Constitucional. De esta forma el 01 de Julio de 1998, se crea el CTAR Madre de Dios, desligándonos del Cusco.

Este mismo año, mediante Decreto Supremo 010-98-PRES, se aprueba la Organización Estructural Básica y el Reglamento de Organización y Funciones de los Consejos Transitorios de Administración Regional.

El 10 de Junio de 2000, mediante Ley Nº 27285, Ley de Demarcación Territorial de la provincia de Manu, se crea el distrito de Huepetuhe en la provincia de Manu.

En el año 2002 y mediante Ley Nº 27867, Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales del 16 de Noviembre del 2002 y su modificatoria por Ley Nº 27902, del 01 de enero de
2003, se crea los Gobiernos Regionales, entre ellos el Gobierno Regional Madre de Dios, creándose con la finalidad de fomentar el desarrollo regional integral sostenible, promoviendo la inversión pública y por ende, el empleo y garantizar el ejercicio pleno de los derechos y la igualdad de oportunidades de los habitantes, de acuerdo con los planes y programás nacionales, regionales y locales de desarrollo.
El 01 de enero del año 2003, se instala el primer Gobierno Regional del departamento de Madre de Dios y con ello asume como primer Presidente del Gobierno Regional, el Sr. Rafael Edwin Ríos López.

El 03 de enero del año 2007, se instala el segundo Gobierno Regional del departamento de Madre de Dios y con ello asume como Presidente del Gobierno Regional, el CPC Santos Kaway Komory, quien ejerce actualmente su gobierno en esta institución.

En la actualidad, el Gobierno Regional Madre de Dios, continúa como la primera institución pública de desarrollo del departamento, encargado de conducir la gestión pública regional, de acuerdo a sus competencias y funciones establecidas en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Los primeros pobladores de Madre de Dios

De la "Memoria del Coronel Pedro Portillo", publicado el año 1914, en el Boletín de la Sociedad Geográfica del Perú, correspondiente al trimestre I y II, página 79. Se extrae referencias sobre los primeros pobladores de Madre de Dios:

"… Sabemos todos que Fitzcarrald fue el primer comerciante y explorador peruano que se estableció en Madre de Dios en 1893, donde llegó después de abrirse paso por el entonces ignorado divortium aquarum que separa las aguas que corren hacia el Ucayali y las que vienen del Madre de Dios.

Este arriesgado explorador, abrió pues la comunicación del departamento de Loreto con las entonces poco exploradas regiones que forman el hoy departamento de Madre de Dios.

Vino enseguida en 1900, el señor Ernesto Laureano Rivero, que entró a Madre de Dios, por el río Serjali y Alto Manú y regresó a Iquitos atravesando la montaña hasta el Acre y siguiendo el curso de éste, hasta el Purús y el Amazonas. (En su primer viaje).

Tenemos después a Alcibíades Torres y a Rafael de Souza, quienes llegaron, este último con un personal de 70 hombres en 1901; Carlos Morey en 1904; Carlos Scharff en 1905, quien hizo su traslado al Madre de Dios, desde el Purús, abriendo el paso o varadero que lleva su nombre y que comunica ese río con el Alto Piedras. En el mismo año Manuel Varela Vidaurre, que se estableció en el Alto Acre y Antonio Ipinza Vargas y Máximo Rodríguez, que se establecieron en el Madre de Dios. Como se ve han sido caucheros de Loreto, los que han abierto el comercio y a la civilización estos inmensos territorios. Posteriormente han ido llegando a esta región gran número de caucheros traídos generalmente por los anteriores y multitud de personas que se han esparcido en toda la región.

La Provincia Tambopata

La provincia Tambopata nace en la época de la República, de acuerdo a los siguientes acontecimientos:

Con Ley Nº 1782 del 26 de diciembre de 1912, se creó el departamento de Madre de Dios, se asigna como su capital Puerto Maldonado en reconocimiento a Don Juan Álvarez de Maldonado, quién en 1567 exploró la región del rió Amarumayo, hoy rió Madre de Dios.

Así mismo se crean con esta misma Ley, la provincia Tambopata con los distritos con los distritos Tambopata, Las Piedras e Inambari. El 07 de setiembre de 1994, mediante Ley Nº 26349, se crea el distrito de Laberinto en la provincia de Tambopata.

Inicio de la Provincia de Tambopata

- El 26 de diciembre de 1912, siendo presidente de la República, don Guillermo Billinghurst, promulga la Ley Nº 1782, aprobado por el Congreso de la República, que crea el departamento de Madre de Dios, con tres provincias; Manu, su capital Puerto Manu; Tahuamanu con su capital Iñapari, hasta antes se llamaba Puerto Tacna y Tambopata con su capital Puerto. Maldonado.

- El 7 de setiembre de 1994, mediante Ley Nº 26349, se crea el distrito de Laberinto en la provincia Tambopata, del departamento de Madre de Dios, cuya capital será el centro poblado Puerto Rosario de Laberinto, la misma que se eleva a categoría de Villa.

Hablar de la historia de la provincia Tambopata, es hablar de la historia de sus principales poblados, que hoy la constituyen y que desde un inicio fueron parte de su territorio:

Creación de la ciudad de Laberinto

El 07 de setiembre de 1994, mediante Ley Nº 26349, se crea el distrito de Laberinto en la provincia de Tambopata, en el gobierno Presidente de la República Ing. Alberto Fujimori Fujimori, y estando como encargado de la Presidencia de Consejo de Ministros Sr. Dante Córdoba Blanco.

3.4. Aspectos Demográficos y Sociales

3.4.1 Población

Al año 2007 el tamaño de la población de la Provincia de Tambopata alcanzaba los 78,523 habitantes (XI Censo de Población y VI de Vivienda 2007-INEI), siendo el Distrito de Tambopata el de mayor población (60,214 habitantes) y representando el 76.68% de la población total, con una tasa de crecimiento intercensal de 4.22%; como segundo distrito más poblado es Inambari que cuenta con 8,038 habitantes, lo que significa el 10.24% de la población provincial y con una tasa de crecimiento intercensal del 3.48%. Las Piedras y Laberinto ocupan el tercer y cuarto lugar en número de habitantes. Al haberse creado recién en 1994 el Distrito de Laberinto no se cuenta con información intercensal.

Los resultados del Censo del 2017 muestran que la Provincia cuenta con 111,474 habitantes, donde la población urbana es de 102,117 habitantes y la población rural es de 9,357 habitantes; asimismo el Distrito de Tambopata es el de mayor población (81,925 habitantes) y representando el 73.49 % de la población total, con una tasa de crecimiento intercensal de 3.13%; como segundo distrito más poblado es Inambari que cuenta con 11,570 habitantes, lo que significa el 10.38% de la población provincial y con una tasa de crecimiento intercensal del 3.71%. Las Piedras cuenta con 12,644 habitantes con una tasa de crecimiento intercensal de 8.70% y Laberinto cuenta con 5,335 habitantes y con una tasa de crecimiento intercensal de 1.10%.

La población proyectada para el año 2025 se estima colocaría a la provincia con aproximadamente 147,542 habitantes y con el mismo orden de población por distritos- vale decir que Tambopata seguiría con la mayor cantidad de población (104,807 hab.), seguido de Las Piedras con Inambari con 15,484 habitantes, los distritos con menos habitantes seguirían siendo Las Piedras (5,920 hab) y Laberinto (5,192 hab).

Cuadro Nº 05 Población total y tasas de crecimiento

Distritos	Población				Tasa de Crecimiento (*)	Población Proyectada	
	2007	%	2017	%		2020	%
1.TAMBOPATA	60,214	76.68	81,925	73.49	3.13	104,807	79,97
2.INAMBARI	8,038	10.24	11,570	10.38	3.71	15,484	10,09
3.LAS PIEDRAS	5,491	6.99	12,644	11.34	8.70	24,642	5,30
4.LABERINTO	4,780	6.09	5,335	4.79	1.10	5,825	
Provincia	**78,523**	**100.00**	**111,474**	**100.00**	**3.57**	**147,542**	**100.00**
DPTO.	109,555	100.00	141,070	100.00	2.56	172,694	100.0

(*) Intercensal-/
[1] %Prov. Respecto al Dpto. - [2] %Prov. Respecto al País
Fuente: Instituto Nacional de Estadística é Informática – Censo 2017

3.4.2 Conectividad

El sistema de transporte en el departamento de Madre de Dios, históricamente ha estado muy restringido, especialmente el transporte mediante el modo carretero, debido a la configuración geográfica y las características del medio ambiente, con periodos intensamente lluviosos combinado con las altas temperaturas. A estas condiciones, se agregó las características técnicas de la infraestructura existente básicamente afirmada en su totalidad, con obras de arte deficientes y con mantenimiento sólo de emergencia. Esta configuración ha mantenido alejado al departamento con los centros de desarrollo de importancia regional y nacional.

En el ámbito de Madre de Dios, el transporte tanto de pasajeros como de mercancías, se desarrolla a través de los modos de transporte terrestre, aéreo y fluvial, siendo de mayor relevancia, el modo terrestre, destacando el rol fundamental de la carretera interoceánica, por constituir el eje del transporte por el sector sur este del departamento (eje transversal).

El transporte terrestre, está caracterizado por los caminos existentes estructurados por las zonas productivas del departamento, debido a que Madre de Dios es una zona donde prevalece la actividad castañera, forestal, minera y también agrícola, de tal manera que las vías que utilizan para realizar el transporte tanto de otros departamentos así como de la capital, se realiza mediante los modos aéreo y terrestre. Asimismo, dentro del departamento el transporte se realiza mediante las vías terrestre y fluvial, de esta manera se utiliza la red vial como infraestructura de apoyo para el intercambio comercial entre los pueblos, actuando como un elemento dinamizador del comercio, entre los centros de producción y los centros de consumo.

Debido al carácter exportador de las principales actividades productivas que se desarrollan en la Región, las actividades comerciales se centralizan en la zona transversal del departamento, entre otros factores, por la mayor comunicación con los grandes mercados nacionales e internacionales, lo que pone en desventaja a los pueblos del interior del Departamento, ubicados en la zona central hacia el lado de la faja sub andina, acentuándose la pobreza en aquellos pueblos a los que el acceso se torna difícil, con grandes impedimentos de carácter básicamente físico.

Los volúmenes de carga movilizados mensualmente por la región, tanto salidas como ingresos, según modos de transporte, se estiman en el cuadro siguiente, donde el modo carretero ocupa el primer lugar con el 74.7% del volumen de carga transportado, el modo fluvial alcanza el 24.9% y el modo aéreo no pasa del 0.5%.

Cuadro Nº 06 Volúmenes de carga movilizados según modo de transporte

Modo	Cantidad (Tm/mes)	
	Absoluto	Relativo
Terrestre	14,628	75.57
Fluvial	4,649	24.02
Aéreo	81	0.42
TOTAL	**19,358**	**100.00**

Fuente: Plan Vial Departamental de Madre de Dios 2010-2020

i. Transporte Aéreo

En lo que respecta al transporte aéreo, la rapidez del mismo, permite una mayor fluidez del tránsito de pasajeros y mercancías, básicamente hacia fuera de la Región, lo que permite acortar el tiempo y facilita la integración dinámica entre las diversas regiones del país. De otro lado, la escasa infraestructura de aeropuertos en el departamento, limita el desarrollo fluido de este medio hacia el interior de la Región.

La Región Madre de Dios cuenta con un aeropuerto internacional declarado con la categoría de "Cielo Abierto" con una pista de concreto de 3500 Mts, de largo por 45 Mts. de ancho, cuenta además con instalaciones de balizaje y radioforo y con un moderno terminal que tiene diecinueve años de funcionamiento. Dicha infraestructura nos permite realizar vuelos nocturnos con la mayor facilidad, como sucede con el Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" de la ciudad de Lima.

El tráfico aéreo de pasajeros entre Puerto Maldonado - Cusco - Lima es diario con 2 compañías aéreas, Latam Perú y Sky Airlines, los cuales prestan servicio con dos y un vuelo diario respectivamente. La mayoría de pasajeros son turistas procedentes de Europa y Estados Unidos, que llegan generalmente procedentes de Lima y Cusco.

ii. Transporte Terrestre

Anteriormente Madre de Dios no se encontraba físicamente articulada y las relaciones mercantiles con los diferentes departamentos obstaculizaban el desarrollo de la Región, de tal manera que el avance y gestiones de las autoridades a hecho que poco a poco se articule con los demás tanto en el ámbito externo como en el interno, debido a la construcción de la carretera Interoceánica Sur, vía de carácter nacional que es el acceso principal a Puerto Maldonado y al departamento en general. Cabe mencionar que a pesar que se mantienen los volúmenes de producción de diversos productos forestales, agrícolas, minerales, y el comercio de productos especialmente insumos y víveres. De esta manera el sistema carretero tiene el predominio, apoyando el incremento de las relaciones comerciales, contribuyendo al desarrollo de la Región.

El departamento de Madre de Dios cuenta con una Red Vial muy reducida, si consideramos la gran extensión Territorial que tiene, es el tercer departamento en extensión (6.66%), después de Loreto y Ucayali. Siendo este un factor limitante en la articulación espacial, considerándose que las carreteras están localizados en la parte Sur Este del territorio, particularmente muy cercano a las fronteras con las regiones de Cusco, Puno y los países de Brasil y Bolivia. En la parte central y Noreste de la Región no existen vías de comunicación terrestre, a pesar de la existencia de un considerable número de concesiones forestales maderables y no maderables, tampoco existen centros poblados relevantes en estos sectores.

Según el diagnóstico del Plan Vial Provincial Participativo de Tambopata, en el año 2010 se tenía en la provincia de Tambopata 1,129.59 kilómetros de vías, entre aquellas de carácter nacional (258.99), departamental (7.11) y vecinal (863.49). Con tan solo 265.41 km asfaltados. Asimismo, el sistema de vías de la provincia de Tambopata muestra un notorio desarrollo en calidad, lo que constituye un factor positivo para el desarrollo de la provincia, ya que se tiene mas del 36% de vías que comprende la provincia en un nivel de afirmado oscilando entre bueno a regular y que requieren sus respectivos niveles de mantenimiento para preservarlos. Existe además otro 36% de vías que se encuentran en superficie sin afirmar entre regulares a malo y que requieren intervenciones por rehabilitación.

Cuadro Nº 07 Clasificación de la Red Vial Nacional, Regional y Provincial

Ámbito / Red Vial	Longitud (Km.)	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura							
		Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha	
		Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%
Perú	**78127.00**	**10189.00**	**13.04**	**18533.00**	**23.72**	**13809.00**	**17.68**	**35596.00**	**45.56**
Nacional	16967.00	8141.00	10.42	6640.00	8.50	1860.00	2.38	326.00	0.42
Departamental	14251.00	1106.00	1.42	6015.00	7.70	4291.00	5.49	2839.00	3.63
Vecinal	46909.00	942.00	1.21	5878.00	7.52	7658.00	9.80	32431.00	41.51
Madre de Dios	**1634.14**	**410.54**	**25.12**	**594.48**	**36.38**	**525.36**	**32.15**	**103.76**	**6.35**
Nacional	404.12	404.12	24.73	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Departamental	178.78	1.36	0.08	122.53	7.50	28.28	1.73	26.61	1.63
Vecinal	1051.24	5.06	0.31	471.95	28.88	497.08	30.42	77.15	4.72
Tambopata	**1129.59**	**265.41**	**23.50**	**411.15**	**36.40**	**409.79**	**36.28**	**43.24**	**3.83**
Nacional	258.99	258.99	22.93	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Departamental	7.11	1.36	0.12	5.75	0.51	0.00	0.00	0.00	0.00
Vecinal	863.49	5.06	0.45	405.40	35.89	409.79	36.28	43.24	3.83
Vecinal Registrada	538.01	5.06	0.45	304.18	26.93	211.66	18.74	17.11	1.51
Vecinal no Registrada	325.48	0.00	0.00	101.22	8.96	198.13	17.54	26.13	2.31

Fuente: Plan Vial Provincial Participativo de Tambopata 2010-2020.

iii. Transporte Fluvial

El transporte fluvial, está constituido por los ríos y quebradas que drenan el ámbito departamental, los cuales constituyen importantes vías de articulación:

- ✓ Ruta del río Madre de Dios: Puerto Maldonado – Puerto Pardo – Heath – Ribera alta.
- ✓ Ruta del río Tahuamanu: Iberia – San Lorenzo – Porvenir.
- ✓ Ruta del río Manuripe: Alerta – Porvenir.
- ✓ Ruta del río Acre: Iñapari – Cobija (Bolivia) – Brasilea (Brasil).

Existen aproximadamente 14 puertos fluviales, en la provincia de los cuales, solo de Puerto Maldonado, cuenta con infraestructura portuaria adecuada para embarque y desembarque de carga y pasajeros.

Cuadro Nº 08 Principales Puertos Fluviales de la provincia de Tambopata

Puerto	Ubicación (Distrito)	Ubicación coordenadas UTM	
		Este (m) E	Norte (m) N
Maldonado	Tambopata	480991	8608182
Pardo	Tambopata	577185	8617963
Mazuko	Inambari	349361	8552727
Alianza	Inambari	409877	8635449
Victoria	Inambari	428763	8536796
Lagarto	Laberinto	409742	8601563
Lamal	Inambari	387328	8585377
Fortuna	Laberinto	430912	8595726

Quebrada Boca Unión	Laberinto	426955	8595055
Rio MDD Boca Unión	Laberinto	427622	8595350
Boca Inambari	Laberinto	420136	8593936
Horacio Zevallos	Laberinto	419290	8595193
Capitanía Laberinto	Laberinto	436019	8593899
Laberinto	Laberinto	435873	8612386

Fuente: Estudio de Diagnóstico y Zonificación de la provincia de Tambopata – GOREMAD.

El transporte fluvial constituye el principal medio de conexión entre los centros poblados de la Provincia Tambopata, que en su mayoría se encuentran asentados en la margen de los ríos y quebradas.

Los ríos y quebradas conectan a aproximadamente el 40% de los centros poblados de la provincia; los principales ríos son el Inambari, Tambopata, Los Amigos, Las Piedras, Palma Real, Heath. El transporte fluvial es un servicio dinamizador del desarrollo económico productivo de la provincia y se presta en dos modalidades: transporte de pasajeros y carga.

La navegabilidad en los ríos de la provincia se realiza en época de creciente con embarcaciones medianas y pequeñas, tornándose dificultosa en época de vaciante, utilizando para ello embarcaciones pequeñas como botes y canoas.

Extensión de redes fluviales y terrestres.

La extensión de redes fluviales de la provincia Tambopata son las siguientes:

- Río Las Piedras con 500 kilómetros de longitud.
- Río Tambopata con 163 kilómetros de longitud.
- Río Inambari con 110 kilómetros de longitud.
- Río Madre de Dios con 250 kilómetros de longitud

La navegabilidad de los ríos presenta características diferentes durante todo el año, por ejemplo en épocas de intensas lluvias (meses de enero a marzo), aumenta el caudal de los ríos, lo que permite el desplazamiento de embarcaciones de toda potencia, variando desde pequeñas canoas movidas a remos, (vehículo que es usado principalmente por el poblador rural para el transporte de sus productos agrícolas, pesca, entre otros), hasta botes de madera impulsados por motores denominados “peque-peque” y por motores fuera de borda que son usados para el transporte de pasajeros y carga.

En los ríos importantes en época de crecida el transporte se realiza en embarcaciones mayores, con capacidad de 20 a 25 toneladas. La navegabilidad de las embarcaciones de gran calado se presenta sin restricciones en la estación creciente

3.4.3 Accesibilidad a Servicios Básicos: Salud y Educación

i. Educación

Teniendo en consideración que la infraestructura vial debe servir a la población para su desplazamiento o su traslado a los centros laborales, de estudios, de salud, productivos y favorecer al flujo comercial, esta se constituye en el caso que nos ocupa en un elemento o valor importante, ya que a través de ella los docentes, los estudiantes, los padres de familia, el cuerpo administrativo y auxiliar, así como los enfermos, los profesionales de la salud, entre otros beneficiarios, usan las vías, para un adecuado y oportuno desplazamiento.

Es de destacar que en la Provincia de TAMBOPATA las vías permiten, el acceso adecuado a las Instituciones educativas y de salud, ya que los usuarios, se sirven principalmente de la carretera Interoceánica así como de las vías vecinales y con servicio de transporte público fluido, en condiciones de transitabilidad, el mismo que se da basicamente en motocar y motos lineales, los mismos que se estiman en 10,000 entre formales, informales y particulares. En cambio en el ámbito rural las vías vecinales no permiten un adecuado desplazamiento de la población escolar así como tampoco de los educadores y de la misma población, ya que en su mayoría se encuentran en mal estado y con escaso transporte público, en algunos distritos y en otros prácticamente no existe este servicio. En dichos distritos la masa educativa (profesores, alumnos) y la población en general se tienen que desplazar a pié y muy ocasionalmente en vehículos motorizados (motos); esta situación se agrava más en épocas de lluvia, ya que al no existir el servicio de transporte público, con frecuencia son suspendidas las clases o simplemente los alumnos y personal docente no asisten a sus centros educativos.

Aspecto similar sucede con el acceso a los servicios de salud, ya que son pocos los distritos con vías en regular estado de conservación y con servicio de transporte para acceder a los Centros de Salud.

Para el año 2020 se matricularon un total de 42,977 alumnos en Educación Básica Regular a cargo de 2,169 profesores y 302 personal no docente. Es de destacar que toda esta población vinculada a la educación se sirven de las vías para llegar a sus Instituciones educativas, es por ello la importancia y necesidad de poseer en buenas condiciones de trasitabilidad las vias así como el de contar con un buen servicio de transporte.

Cuadro Nº 09

Provincia: Tambopata MATRÍCULA EBR POR NIVEL EDUCATIVO Y ESTRATEGIA O FORMA DE ATENCIÓN, SEGÚN Distrito, TOTAL 2020

Distrito	Total Básica Regular	Inicial ciclo I (0-2 años) 1/	Inicial ciclo II (3-5 años)	Primaria				Secundaria			
		Total	Total	Total	Polidocente Completo	Polidocente Multigrado	Unidocente Multigrado	Total	Presencial	A distancia	En alternancia
Total	**42,977**	**328**	**8,744**	**21,086**	**18,921**	**1,428**	**737**	**12,819**	**12,819**	**0**	**0**
Tambopata	30,387	287	6,033	14,455	13,363	931	161	9,612	9,612	0	0
Inambari	6,046	0	1,282	3,246	2,681	442	123	1,518	1,518	0	0
Las Piedras	3,970	41	919	1,995	1,724	28	243	1,015	1,015	0	0
Laberinto	2,574	0	510	1,390	1,153	27	210	674	674	0	0

Nota: La matrícula en Educación Inicial excluye a los participantes en Ludotecas y PAIGRUMA.
Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar.

Para el año 2020 se matricularon un total de 38,460 alumnos en Educación Básica Regular de Gestión Pública en la provincia de Tambopata.

Cuadro Nº 10

Provincia: Tambopata MATRÍCULA EBR POR NIVEL EDUCATIVO Y ESTRATEGIA O FORMA DE ATENCIÓN, SEGÚN Distrito, GESTIÓN PÚBLICA 2020

Distrito	Total Básica Regular	Inicial ciclo I (0-2 años) 1/	Inicial ciclo II (3-5 años)	Primaria				Secundaria			
		Total	Total	Total	Polidocente Completo	Polidocente Multigrado	Unidocente Multigrado	Total	Presencial	A distancia	En alternancia
Total	**38,460**	**328**	**7,915**	**18,517**	**16,903**	**877**	**737**	**11,700**	**11,700**	**0**	**0**
Tambopata	26,666	287	5,396	12,355	11,657	537	161	8,628	8,628	0	0
Inambari	5,333	0	1,096	2,832	2,424	285	123	1,405	1,405	0	0
Las Piedras	3,970	41	919	1,995	1,724	28	243	1,015	1,015	0	0
Laberinto	2,491	0	504	1,335	1,098	27	210	652	652	0	0

Nota: La matrícula en Educación Inicial excluye a los participantes en Ludotecas y PAIGRUMA.
Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar.

Para el año 2020 se matricularon un total de 4,517 alumnos en Educación Básica Regular de Gestión Privada en la provincia de Tambopata.

Cuadro Nº 11

Provincia: Tambopata MATRÍCULA EBR POR NIVEL EDUCATIVO Y ESTRATEGIA O FORMA DE ATENCIÓN, SEGÚN Distrito, GESTIÓN PRIVADA 2020

Distrito	Total Básica Regular	Inicial ciclo I (0-2 años) 1/	Inicial ciclo II (3-5 años)	Primaria				Secundaria			
		Total	Total	Total	Polidocente Completo	Polidocente Multigrado	Unidocente Multigrado	Total	Presencial	A distancia	En alternancia
Total	**4,517**	**0**	**829**	**2,569**	**2,018**	**551**	**0**	**1,119**	**1,119**	**0**	**0**
Tambopata	3,721	0	637	2,100	1,706	394	0	984	984	0	0
Inambari	713	0	186	414	257	157	0	113	113	0	0
Las Piedras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laberinto	83	0	6	55	55	0	0	22	22	0	0

Nota: La matrícula en Educación Inicial excluye a los participantes en Ludotecas y PAIGRUMA.
Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar.

Para el año 2020 se matricularon un total de 34,119 alumnos en Educación Básica Regular en el Area Urbana de la provincia de Tambopata.

Cuadro Nº 12

Provincia: Tambopata MATRÍCULA EBR POR NIVEL EDUCATIVO Y ESTRATEGIA O FORMA DE ATENCIÓN, SEGÚN Distrito, ÁREA URBANA 2020

Distrito	Total Básica Regular	Inicial ciclo I (0-2 años) 1/	Inicial ciclo II (3-5 años)	Primaria				Secundaria			
		Total	Total	Total	Polidocente Completo	Polidocente Multigrado	Unidocente Multigrado	Total	Presencial	A distancia	En alternancia
Total	**34,119**	**288**	**6,677**	**16,241**	**15,788**	**453**	**0**	**10,913**	**10,913**	**0**	**0**
Tambopata	29,059	263	5,694	13,688	13,294	394	0	9,414	9,414	0	0
Inambari	2,003	0	383	949	890	59	0	671	671	0	0
Las Piedras	1,378	25	338	673	673	0	0	342	342	0	0
Laberinto	1,679	0	262	931	931	0	0	486	486	0	0

Nota: La matrícula en Educación Inicial excluye a los participantes en Ludotecas y PAIGRUMA.
Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar.

Para el año 2020 se matricularon un total de 8,858 alumnos en Educación Básica Regular en el Area Urbana de la provincia de Tambopata.

Cuadro Nº 13

Provincia: Tambopata MATRÍCULA EBR POR NIVEL EDUCATIVO Y ESTRATEGIA O FORMA DE ATENCIÓN, SEGÚN Distrito, ÁREA RURAL 2020

Distrito	Total Básica Regular	Inicial ciclo I (0-2 años)	Inicial ciclo II (3-5 años)	Primaria				Secundaria			
		Total	Total	Total	Polidocente Completo	Polidocente Multigrado	Unidocente Multigrado	Total	Presencial	A distancia	En alternancia
Total	**8,858**	**40**	**2,067**	**4,845**	**3,133**	**975**	**737**	**1,906**	**1,906**	**0**	**0**
Tambopata	1,328	24	339	767	69	537	161	198	198	0	0
Inambari	4,043	0	899	2,297	1,791	383	123	847	847	0	0
Las Piedras	2,592	16	581	1,322	1,051	28	243	673	673	0	0
Laberinto	895	0	248	459	222	27	210	188	188	0	0

Nota: La matrícula en Educación Inicial excluye a los participantes en Ludotecas y PAIGRUMA.
Fuente: MINISTERIO DE EDUCACIÓN - Censo Escolar.

ii. Salud

De la Información proporcionada por la Dirección Regional de Salud y ESSALUD de TAMBOPATA, podemos observar en el siguiente cuadro el detalle de los establecimientos de salud, la Localidad donde están ubicadas y el Distrito al cual pertenecen.

De esta forma se registra 66 establecimientos de salud distribuidos en los cuatro distritos: 28 en Tambopata, donde existen dos hospitales, tres C.S. y 23 P.S; Inambari cuenta con 16 establecimientos de salud, no posee hospital, pero si un C.S. y 15 P.S; Las Piedras tampoco cuenta con hospital, pero posee 2 C.S. y 12 P.S; finalmente Laberinto posee un C.S. y 7 P.S.

Al igual que la población del sector educación, los enfermos, las emergencias, el personal de salud se desplazan a dichos estableciminetos de salud a través de las vías; y, al encontrarse muchas de ellas en mal estado su traslado se hace dificil ocasionando en muchos casos graves situaciones de salud por la pérdida de tiempo en su recorrido. Por todo ello se hace imperiosa la intervención de las vías para facilitar el acceso a los establecimientos de salud en forma oportuna y que a la postre minimice los riesgos en la salud de la población.

Cuadro Nº 14 Centros Poblados con Establecimientos de Salud

DISTRITO	CCPP (LUGAR)	HOSPITAL	C.S.	P.S.	TOTAL
TAMBOPATA		**2**	**3**	**23**	**28**
	TAMBOPATA	**2**			**2**
	C.S. JORGE CHAVEZ		**1**		**1**
	C.S. NUEVO MILENIO		**1**		**1**
	C.S. PUERTO MALDONADO		**1**		**1**
	P.S. PUERTO PARDO			**1**	**1**
	P.S. LA CACHUELA			**1**	**1**
	P.S. TRES ISLAS			**1**	**1**
	P.S. EL PRADO			**1**	**1**
	P.S. LOERO			**1**	**1**
	P.S. LA JOYA			**1**	**1**
	P.S. BAJO TAMBOPATA			**1**	**1**
	P.S. ALTA PASTORA			**1**	**1**
	P.S. PALMA REAL			**1**	**1**
	P.S. JORGE CHAVEZ			**1**	**1**
	P.S. SONENE			**1**	**1**
	P.S. FITZCARRALD			**1**	**1**
	P.S. PARIAMARCA			**1**	**1**
	P.S. PLAYA ALTA			**1**	**1**
	P.S. AA.HH. SANTA ROSA			**1**	**1**
	P.S. SAN BERNARDO			**1**	**1**
	P.S. AA.HH. LA UNION			**1**	**1**
	P.S. INFIERNO			**1**	**1**
	P.S. PUERTO UNION			**1**	**1**
	P.S. LA TORRE.			**1**	**1**
	P.S. CHONTA			**1**	**1**
	P.S. MONTE SALVADO			**1**	**1**
	P.S. OTILIA			**1**	**1**
INAMBARI		**0**	**1**	**15**	**16**
	C.S. MAZUCO		**1**		**1**
	P.S. SANTA RITA			**1**	**1**
	P.S. JAYAVE			**1**	**1**
	P.S. MALINOWSKY			**1**	**1**
	P.S. YARINAL			**1**	**1**
	P.S. VILLA SANTIAGO			**1**	**1**
	P.S. PUENTE INAMBARI			**1**	**1**
	P.S. SARAYACU			**1**	**1**
	P.S. SANTA ROSA			**1**	**1**
	P.S. UNION PROGRESO			**1**	**1**
	P.S. ALTO LIBERTAD			**1**	**1**
	P.S. LAGO INAMBARILLO			**1**	**1**
	P.S. AMARACAYRE			**1**	**1**
	P.S. PRIMAVERA BAJA			**1**	**1**
	P.S TUMI			**1**	**1**
	P.S. AMAYTUS/ACEPON			**1**	**1**
LAS PIEDRAS			**2**	**12**	**14**
	C.S. PLANCHON		**1**		**1**
	C.S. MAVILA		**1**		**1**
	P.S. EL TRIUNFO			**1**	**1**
	P.S. PIÑAL			**1**	**1**
	P.S. ALEGRIA			**1**	**1**
	P.S. LAGO VALENCIA			**1**	**1**
	P.S. SABALUYOC			**1**	**1**
	P.S. LUCERNA			**1**	**1**
	P.S. SUDADERO			**1**	**1**
	P.S. MIRAFLORES			**1**	**1**

	P.S. TIPISHCA			1	1
	P.S. NUEVO SAN JUAN			1	1
	P.S. BAJO ALEGRIA			1	1
	P.S. LORETO			1	1
LABERINTO			1	7	8
	C.S. LABERINTO		1		1
	P.S. LAS MERCEDES			1	1
	P.S. LAGARTO			1	1
	P.S. BALTIMORI			1	1
	P.S. FORTUNA			1	1
	P.S. BOCA UNION			1	1
	P.S. HORACIO CEVALLOS GAMEZ			1	1
	P.S. VIRGENES DEL SOL			1	1
TOTAL		**2**	**7**	**57**	**66**

Fuente: DIRESA – Madre de Dios

Seguidamente se presenta el cuadro de la infraestructura educativa y de salud por rutas y CCPP, donde se detalla el nivel de las Instituciones Educativas por cada ruta o ya se encuentren muy cerca de ellas.

De igual forma se indica los Establecimientos de Salud ubicados en las rutas o muy cerca de ellas.

Cuadro Nº 15 Infraestructura Educativa y de Salud por Rutas y Centros Poblados

N°	Código de Ruta	Categoría Red Vial	Nombre del Centro Poblado	Instituciones Educativas ***				Establecimientos de Salud			
				1	2	3	Total	Hospital	Centro	Posta	Total
1	MD-515	Vecinal	La Cachuela	1			1			1	1
2	MD-515	Vecinal	Alto Cachuela	1			1				
3	MD-515	Vecinal	Puerto Arturo	1			1				
4	MD-516	Vecinal	El Prado	1			1			1	1
5	MD-516	Vecinal	Centro Cachuela	1			1				
6	MD-517	Vecinal	Otilia	2			2			1	1
7	MD-518	Vecinal	Tres Islas	2	1		3			1	1
8	MD-518	Vecinal	Tupac Amaru	1			1				
9	MD-518	Vecinal	Chorrillos								
10	MD-518	Vecinal	Centro Pastora	1			1				
11	MD-521	Vecinal	Infierno	1	1		2			1	1
12	MD-521	Vecinal	Izuyama	1			1				
13	MD-521	Vecinal	Chonta	1			1			1	1
14	MD-521	Vecinal	Shajao								
15	MD-523	Vecinal	Puerto Maldonado	1	1	1	3	1	1		2
16	MD-523	Vecinal	La Joya								
17	MD-526	Vecinal	Nueva San Juan	1			1				
18	MD-526	Vecinal	Piñal	1			1			1	1
19	MD-527	Vecinal	Laberinto	2	1		3			1	1
20	MD-528	Vecinal	Santa Rosa							1	1
21	MD-528	Vecinal	Puerto Carlos								
22	MD-531	Vecinal	San Bernardo	1	1		1			1	1
23	MD-531	Vecinal	Aguas Negras								
24	MD-532	Vecinal	Lago Valencia	2			2			1	1
25	MD-532	Vecinal	Sudadero	2	1		3			1	1
26	MD-532	Vecinal	Los Angeles								
27	MD-532	Vecinal	Fundo Limón								
28	MD-533	Vecinal	Colpayoc	1			1				
N°	**Código de Ruta**	**Categoría Red Vial**	**Nombre del Centro Poblado**	**Instituciones Educativas *** **				**Establecimientos de Salud**			
				1	2	3	Total	Hospital	Centro	Posta	Total
29	MD-534	Vecinal	Planchon	2	1		3		1		1
30	MD-534	Vecinal	Bajo Botijon								
31	MD-535	Vecinal	Varsovia	1			1				
32	MD-535	Vecinal	Lucerna								
33	MD-536	Vecinal	Nueva Vista	1			1				
34	MD-536	Vecinal	Miraflores	1			1			1	1
35	MD-537	Vecinal	Bajo Alegría								
36	MD-539	Vecinal	El Triunfo								
37	MD-540	Vecinal	Cachuela	1			1			1	1
38	MD-540	Vecinal	Cachuela Oviedo	1			1				
39	MD-540	Vecinal	Cachuela Margen Izquierda								
40	MD-541	Vecinal	Los Cedros								
41	MD-543	Vecinal	Alto Loboyoc								
42	MD-544	Vecinal	Los Manantiales								

43	MD-546	Vecinal	Villa Rosita								
44	MD-546	Vecinal	Alto Dos de Mayo	**1**			**1**				
45	MD-547	Vecinal	Santa Teresa	**1**			**1**				
46	MD-547	Vecinal	Madama								
47	MD-550	Vecinal	Sabaluyoc	**1**			**1**			**1**	**1**
48	MD-552	Vecinal	Alegría	**1**	**1**		**2**			**1**	**1**
49	MD-552	Vecinal	Virgen Del Carmen								
50	MD-553	Vecinal	Dos De Mayo	**2**			**2**				
51	MD-554	Vecinal	Santa Rita Baja	**1**			**1**			**1**	**1**
52	MD-554	Vecinal	Centromin								
53	MD-555	Vecinal	Puerto Águila								
54	MD-556	Vecinal	Santa Rosa	**2**	**1**		**3**				
55	MD-558	Vecinal	Sarayacu	**2**	**1**		**3**			**1**	**1**
56	MD-558	Vecinal	Virgen De La Candelaria	**1**			**1**				
57	MD-559	Vecinal	Monte Sinaí	**1**			**1**				
58	MD-561	Vecinal	Tnte. Acevedo								
59	MD-562	Vecinal	La Pastora	**2**	**1**		**3**			**1**	**1**
60	MD-564	Vecinal	Ponal	**1**			**1**				
61	MD-564	Vecinal	Nuevo San Juan Grande								
62	R-01	Vecinal	Mavila	**2**	**1**		**3**		**1**		**1**
63	R-01	Vecinal	Aposento	**1**			**1**				
64	R-02	Vecinal	Colpac	**1**			**1**				
65	R-03	Vecinal	Monterrey	**1**			**1**				
66	R-03	Vecinal	Bajo Monterrey								
67	R-04	Vecinal	Triunfo	**2**	**1**		**3**			**1**	**1**
68	R-05	Vecinal	San Francisco								
69	R-06	Vecinal	Bajo San Francisco								
70	R-07	Vecinal	Nueva Alianza	**1**			**1**				
71	R-08	Vecinal	Bajo Madre de Dios	**1**			**1**				
72	R-10	Vecinal	Loero	**1**			**1**			**1**	**1**
73	R-11	Vecinal	Bajo Loboyoc								
74	R-13	Vecinal	Jorge Chávez	**1**			**1**				
75	R-15	Vecinal	Cascajal								
76	R-16	Vecinal	Ulises López								
77	R-20	Vecinal	Progreso Verde								
78	R-31	Vecinal	Tahuantinsuyo	**1**			**1**				
79	R-33	Vecinal	Florida Baja	**1**			**1**				
80	R-33	Vecinal	Filadelfia	**1**			**1**				
81	R-37	Vecinal	Santo Domingo	**2**	**1**		**3**				
82	R-38	Vecinal	Cachuela baja								
83	R-38	Vecinal	Rompeolas								
84	R-39	Vecinal	Florida Alta	**1**			**1**				
85	R-41	Vecinal	San Juan	**1**	**1**		**2**				
86	R-43	Vecinal	Unión Progreso	**1**			**1**			**1**	**1**
87	R-44	Vecinal	Loreto							**1**	**1**
88	R-44	Vecinal	Lucerna							**1**	**1**
89	R-47	Vecinal	Vírgenes Del Sol	**1**			**1**			**1**	**1**
90	R-51	Vecinal	San Francisco	**1**			**1**				
91	R-55	Vecinal	San Carlos								

Fuente: DIRESA y DRE – Madre de Dios

(***) 1: Primario 2: Secundario 3: Otras Instituciones Educativas (Técnicas o Superiores).

3.4.4 Pobreza

- **Pobreza Monetaria**

La provincia de Tambopata cuenta con una población proyectada al 2020 de 140,387 habitantes, donde el porcentaje de la pobreza monetaria total varía entre 3.6 y 6.6, donde la ubicación de pobreza monetaria total es de 191 a nivel provincial.

Cuadro Nº 16 Perú: Población, Pobreza Monetaria Total, Ubicación de la Pobreza Total, según Provincia y Distrito, 2018.

Departamento, provincia, distrito	Población proyectada 2020	Intervalo de confianza al 95%		Ubicación pobreza monetaria total
		Inferior	Superior	
Madre de Dios	**173,811**	**3.9**	**6.7**	
Tambopata	**140,214**	**3.6**	**6.6**	**191**
Tambopata	100,011	3.1	6.4	1813
Inambari	15,132	3.3	8.1	1798
Las Piedras	18,553	2.5	7.2	1812
Laberinto	6,518	5.2	14.7	1732

Fuente: Mapa de Pobreza Monetaria Provincial y Distrital 2018 – INEI.

- **Indice de Desarrollo Humano**

La relación entre la actividad productiva y el desarrollo humano puede ser vista a través de la mediación del territorio. Ello remite al examen de las formas en que un sector productivo, partiendo de sus propias características, modela el territorio e incide sobre el entorno físico, social e institucional donde se asienta la producción (Massey, 1995). El uso de los recursos, las condiciones ambientales, la operación de los mercados, el perfil del empleo y de los ingresos, y la disponibilidad de los servicios básicos son todos elementos del espacio que quedan sujetos, en diverso grado, a la interferencia e impacto de la actividad productiva. Pero estos elementos son precisamente los que, en sentido amplio, constituyen satisfactores o condiciones del desarrollo humano. En este contexto, se presenta enseguida la evolución del IDH en los departamentos y su relación con las condiciones productivas.

Se distinguen algunos departamentos que tienen cambios en su posición dentro del ranking durante este periodo 2003-2019. En el grupo alto, es el caso de Moquegua, Madre de Dios y Tacna, notablemente influenciados por la minería, que tienden a progresar en el periodo estudiado. En Madre de Dios, su predominancia sería el resultado de actividades ilegales extendidas, lo cual suele dar lugar a críticas sobre la importancia del ingreso monetario como medida del desarrollo. Son estables el primer puesto de Lima y el séptimo de Tumbes. También en menor grado, con débil variación, La Libertad y Arequipa, ambos departamentos con economías relativamente grandes y fuertes en el contexto regional.

En el grupo medio de los IDH, tienen comportamientos variados y con altibajos los departamentos de Ucayali, Junín y Cusco. Se destaca que estos tres poseen zonas de selva, que en el caso de Ucayali abarca a todo el departamento, y exhiben mejoras en el periodo. En el caso de Cusco, sin embargo, sería clara la influencia del turismo, aunque tendrían creciente protagonismo sus cultivos de exportación. Se notan también mejoras de posicionamiento en Ancash, principalmente por la minería, y en San Martín por el notable crecimiento exportador del café y el cacao. En cambio, hay estabilidad en Piura y en Loreto.

En el tercio inferior del IDH, Huánuco mejora notoriamente, Cajamarca y Puno presentan descensos, y Amazonas, Ayacucho y Huancavelica aparecen relativamente estables. Este último departamento ha figurado durante todo el periodo en el final de esta tabla.

Figura Nº 04 IDH por Departamentos, Evolución del 2003 al 2019

TABLA 7

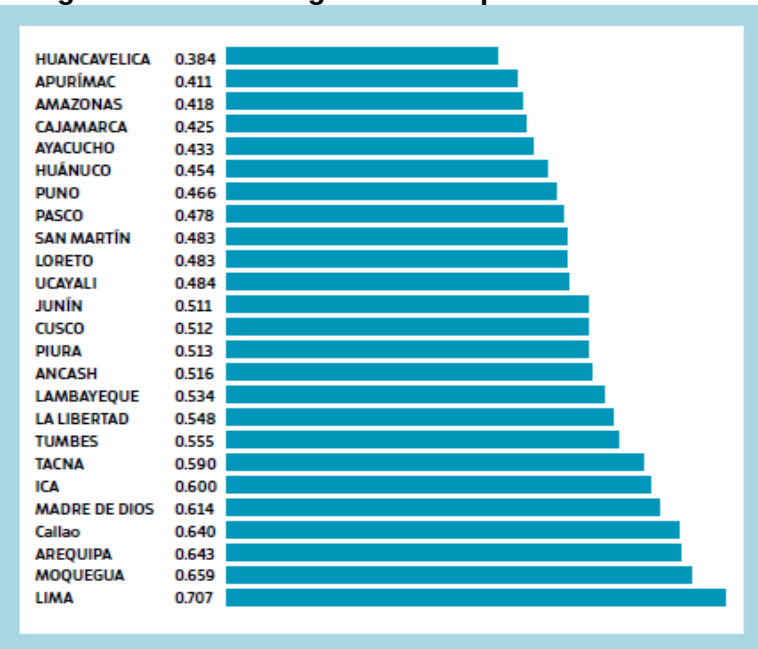
IDH por departamentos
Evolución del 2003 al 2019

DEPARTAMENTO	Indice de Desarrollo Humano (IDH)										Indicadores Estabilidad		
	2003		2007		2012		2017		2019				
	IDH	ranking	IDH	ranking	IDH	ranking	IDH	ranking	IDH	ranking	Promedio del ranking 2003-2019	CV IDH	CV Ranking
PERÚ	**0.3657**		**0.3952**		**0.5063**		**0.5723**		**0.5858**				
LIMA	0.5138	1	0.4901	1	0.6341	1	0.7157	1	0.7073	1	1	0.17	0.00
AREQUIPA	0.4267	3	0.4534	2	0.5783	3	0.6345	3	0.6425	3	2.8	0.10	0.16
MOQUEGUA	0.4061	5	0.4312	4	0.6221	2	0.6387	2	0.6589	2	3	0.12	0.47
TACNA	0.4672	2	0.4421	3	0.5555	5	0.6070	5	0.5900	6	4.2	0.07	0.34
ICA	0.4108	4	0.4205	5	0.5356	6	0.6121	4	0.6000	5	4.8	0.10	0.19
MADRE DE DIOS	0.3332	10	0.4083	6	0.5584	4	0.5619	6	0.6136	4	6	0.12	0.37
TUMBES	0.3615	7	0.4065	7	0.5193	7	0.5597	7	0.5552	7	7	0.09	0.00
LAMBAYEQUE	0.3797	6	0.3583	10	0.4619	9	0.5395	8	0.5343	9	8.4	0.08	0.18
LA LIBERTAD	0.3333	9	0.3906	8	0.4656	8	0.5388	9	0.5482	8	8.4	0.09	0.07
JUNÍN	0.3384	8	0.3399	13	0.4542	10	0.4954	10	0.5107	13	10.8	0.08	0.17
PIURA	0.3056	11	0.3515	11	0.4383	14	0.4797	12	0.5130	11	11.8	0.09	0.10
ANCASH	0.2825	14	0.3449	12	0.4435	12	0.4884	11	0.5159	10	11.8	0.10	0.10
UCAYALI	0.2759	17	0.3623	9	0.4328	15	0.4710	13	0.4835	14	13.6	0.09	0.22
CUSCO	0.2771	16	0.3141	17	0.4444	11	0.4701	14	0.5121	12	14	0.10	0.16
PASCO	0.2875	12	0.3180	15	0.4122	16	0.4607	16	0.4785	17	15.2	0.09	0.11
LORETO	0.2799	15	0.3243	14	0.3979	17	0.4549	17	0.4834	15	15.6	0.09	0.09
SAN MARTÍN	0.2561	19	0.3157	16	0.4410	13	0.4680	15	0.4832	16	15.8	0.10	0.14
PUNO	0.2845	13	0.2934	18	0.3947	18	0.4278	19	0.4656	18	17.2	0.08	0.15
AMAZONAS	0.2708	18	0.2811	21	0.3849	19	0.4175	20	0.4177	22	20	0.07	0.06
HUÁNUCO	0.1968	23	0.2720	22	0.3751	21	0.4285	18	0.4537	19	20.6	0.11	0.11
CAJAMARCA	0.2367	20	0.2831	20	0.3777	20	0.4011	23	0.4251	21	20.8	0.08	0.08
APURÍMAC	0.2330	21	0.2860	19	0.3454	22	0.4167	21	0.4109	23	21.2	0.08	0.05
AYACUCHO	0.2330	22	0.2701	23	0.3343	23	0.4096	22	0.4327	20	22	0.09	0.02
HUANCAVELICA	0.1725	24	0.2147	24	0.2978	24	0.3357	24	0.3838	24	24	0.09	0.00
CV	**0.2529**		**0.1819**		**0.1847**		**0.1706**		**0.1545**				
Lima Metropolitana	0.5122		0.4965		0.6421		0.7203		0.7221				
Callao	0.4967		0.4822		0.5885		0.6663		0.6402				
Lima Provincias	0.4464		0.3869		0.5192		0.6307		0.6211				

Fuente: PNUD Perú -2019

A fin de comprender la intensidad de los cambios en el conjunto de los departamentos, conviene apreciarlos en tres grandes grupos. El primero, con los IDH más altos, incluye a los 9 departamentos comprendidos entre Lima y La Libertad, que son los de mejor ubicación en el ranking del 2019. El grupo intermedio va con los siguientes ocho departamentos, de Junín a San Martín. Finalmente, el grupo de bajo IDH, abarca los últimos 7, los que se encuentran entre Puno y Huancavelica.

Figura Nº 05 Ranking del IDH Departamental 2019.



Fuente: PNUD Perú -2019

3.5. Aspectos Económicos de la Provincia

3.5.1 Contexto Departamental

En el cuadro siguiente, se aprecia la participación del Producto Bruto Interno - PBI del departamento de Madre de Dios respecto al Producto Bruto Interno - PBI Nacional en el periodo 2007 al 2019, en miles de soles y a precios constantes del año 2007. Durante todo el período la participación va desde el 0.58% al 0.39%, obteniendo ésta mayor participación (0.60%) en el año 2011, lo cual refleja que el departamento no tiene una participación significativa en el PBI Nacional, a pesar de ser el tercer departamento más extenso del país, lo cual lo identifica como un departamento de escaso desarrollo.

Cuadro Nº 17 Producto Bruto Interno a precios constantes de 2007 (Miles de soles)

AÑOS	PERU	MADRE DE DIOS	PBI REG./ PBI NAC.
2007	319,693,315	1,864,543	0.58
2008	348,869,894	1,902,177	0.55
2009	352,693,089	2,033,411	0.58
2010	382,081,458	2,229,180	0.58
2011	406,256,316	2,454,999	0.60
2012	431,198,717	1,950,139	0.45
2013	456,434,771	2,240,082	0.49
2014	467,307,969	1,923,155	0.41
2015	482,506,365	2,346,810	0.49
2016	501,581,474	2,663,699	0.53
2017	514,215,094	2,409,050	0.47
2018	534,665,471	2,248,767	0.42
2019	546,160,822	2,121,201	0.39

Fuente: INEI - Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.
Nota: Con información disponible al 15 de junio del 2020.

En el gráfico siguiente, se aprecia la tendencia de la participación del Producto Bruto Interno - PBI del departamento de Madre de Dios respecto al Producto Bruto Interno - PBI Nacional en el periodo 2007 al 2019, en miles de soles y a precios constantes del año 2007.

Figura Nº 06 Tendencia del Producto Bruto Interno a precios constantes de 2007 (Miles de soles)

Fuente: INEI - Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.
Nota: Con información disponible al 15 de junio del 2020.

La tasa de crecimiento del PBI que presenta la economía nacional y regional difieren sustancialmente durante el periodo del 2008 – 2019, mientras que a nivel nacional las tasas registran una variación moderada, con una tendencia creciente, el PBI regional presenta variaciones abruptas, incluyendo una caída hasta el nivel 0.44%, y elevaciones muy por encima de la media nacional, este comportamiento básicamente se ve influenciado por la variación del comportamiento internacional (demanda y precio) en lo que se refiere a sus dos actividades representativas de esta región la minera aurífera y la forestal, cuya producción que se destina al mercado extraregional e internacional. La variabilidad de las tasas registradas, originan el requerimiento de un mayor análisis en los planes de desarrollo departamental.

Cuadro Nº 18 Tasa de Crecimiento del PBI Nacional y Regional (a precios constantes de 2007)

AÑOS	PERU	MADRE DE DIOS
2007		
2008	9.13%	2.02%
2009	5.03%	4.43%
2010	6.12%	6.13%
2011	6.17%	7.12%
2012	6.17%	0.90%
2013	6.11%	3.11%
2014	5.57%	0.44%
2015	5.28%	2.92%
2016	5.13%	4.04%
2017	4.87%	2.60%
2018	4.79%	1.72%
2019	4.56%	1.08%

Fuente: INEI - Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.
Nota: Con información disponible al 15 de junio del 2020.

Cuadro Nº 19 Variación del PBI Departamental por Actividades Económicas a precios constantes de 2007 (a miles de soles)

Actividad Económica / AÑO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Administración Pública y Defensa	53,810	58,953	68,536	75,126	79,299	84,471	86,921	89,280	95,800	103,724	109,164	112,922	123,452
Alojamiento y Restaurantes	42,482	47,151	45,388	47,045	51,718	55,632	60,214	62,082	64,439	68,525	69,666	73,235	75,709
Comercio, Mantenimiento y Reparación de Vehículos Automotores y Motocicletas	167,858	188,274	190,997	215,113	226,794	249,442	263,690	266,559	276,201	279,537	283,647	290,772	298,918
Construcción	77,347	82,942	136,116	158,234	140,560	134,189	135,682	157,354	153,006	177,588	172,233	184,525	175,196
Electricidad, Gas y Agua	16,566	19,433	11,713	11,922	13,100	14,174	15,396	16,101	16,983	17,994	19,290	20,527	21,819
Extracción de Petróleo, Gas, Minerales y servicios conexos	989,015	958,364	1,023,665	1,116,187	1,314,597	744,292	975,072	615,044	988,031	1,236,796	938,915	713,871	535,221
Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura	100,040	112,010	121,319	132,752	124,301	132,554	149,433	139,935	152,036	160,054	175,944	183,151	193,220
Manufactura	120,977	126,243	111,591	120,576	125,780	130,013	128,294	127,508	121,925	120,721	120,137	124,448	129,948
Otros Servicios	212,981	217,543	228,680	244,131	259,867	280,114	291,623	311,487	333,071	345,111	358,222	376,594	394,266
Pesca y Acuicultura	1,473	1,504	1,179	1,212	1,311	1,465	1,615	1,468	1,833	1,407	1,267	1,291	358
Telecomunicaciones y Otros Servicios de Información	16,837	20,527	22,465	25,459	28,640	32,956	35,942	38,154	42,094	46,441	48,428	49,280	52,302
Transporte, Almacenamiento, Correo y Mensajería	65,157	69,233	71,762	81,423	89,032	90,837	96,200	98,183	101,391	105,801	112,137	118,151	120,792

Fuente: INEI - Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.
Nota: Con información disponible al 15 de junio del 2020.

La composición del Producto Bruto Interno - PBI del departamento de Madre de Dios, según estadísticas correspondientes al año 2019, identifican a las cinco primeras ramas de actividad, en el siguiente orden de importancia, Minería, Otros Servicios, Comercio, Agricultura Caza y Silvicultura y Construcción, las mismas qué en conjunto alcanzan el 75.28% del Producto Bruto Interno Departamental, destacando la Minería con el 25.23%.

3.5.2 Estrategia de Desarrollo Económico

3.5.2.1 Areas Diferenciadas por Tipo de Producción

De acuerdo al grado de participación en las actividades económicas, se ha elaborado el cuadro de "zonificación por especialización productiva" del departamento, observando que el sub espacio "Llanura de Madre de Dios" integrado mayormente por los distritos de las provincias de Tambopata y Tahumanú, los que concentran los mayores volúmenes de producción en las actividades económicas de agricultura, pecuario, minero, comercio, otros servicios y turismo.

De acuerdo a esta zonificación, el sub espacio Cordillera Oriental o Faja Subandina.- no tiene mayor relevancia, desde este punto de vista, a excepción de la producción agrícola en el distrito de Huepetuhe. Debemos tomar en consideración, que este subespacio alcanza tan sólo el 20% de la superficie del departamento.

La región presenta áreas de producción claramente diferenciadas a lo largo del corredor económico, qué está directamente vinculado a la vía interoceánica, la zona sur-oeste y sur este de la región, la cual corresponde a los distritos de Huepetuhe, Madre de Dios, Laberinto y Inambari. Estos distritos, se caracterizan por su condición minera aurífera aluvial, pequeña, artesanal e informal, actividad realizada en las márgenes de los ríos Inambari y Madre de Dios. Coexisten con esta actividad, la explotación extractiva forestal maderable, que representa la segunda actividad en importancia y se realiza a lo largo del corredor económico de la región, atravesando las provincias del Manu, Tambopata y el Tahuamanu. Esta actividad, se explota principalmente a ambas márgenes de la carretera interoceánica, por las facilidades de accesibilidad que representa, que le permite destinar la producción a los mercados extraregionales y externos. La explotación forestal también se apoya en caminos vecinales, trochas carrozables, ejecutadas por los "empresarios madereros" a partir de la carretera interoceánica o de las vías fluviales.

Otra de las actividades representativas, es la recolección de la castaña, esta se realiza principalmente en la zona nor este y oeste de la región, correspondiente a los distritos de las Piedras, Tambopata, Tahuamanu, Iñapari e Iberia; su explotación está condicionada fundamentalmente a las áreas forestales donde se sitúa este tipo de vegetación; acceden a los espacios de explotación a través de caminos vecinales, caminos peatonales y la vía fluvial.

La actividad turística, viene constituyéndose en un sector dinámico y con perspectivas de desarrollo, dada las condiciones de biodiversidad que presenta la región. En los últimos años, se ha registrado un flujo importante de turista nacionales y extranjeros, esta actividad fundamentalmente se desarrolla en los distritos de Tambopata, Manu y Fitzcarrald, donde se hallan situados los parques nacionales y reservas, en Manu, Bahuaja Sonene, Amarakaere, y Tambopata se accede vía aérea a la región, conectándose a los espacios turístico a través de vías carrozables y vías fluviales.

La actividad agrícola y pecuaria es de reciente introducción, se realiza en los paralelos de la vía interoceánica, se caracteriza por el predominio del sistema tradicional y migratorio con un inadecuado manejo de labores culturales (roce, tumba, quema, uso de semilla común, siembra y cosecha) sujeto a las condiciones climatológicas del medio (cultivos de secano), fragilidad del suelo, escasez de insumos y servicios agrícolas (semilla certificada, maquinaria agrícola, asistencia y capacitación técnica, investigación), En la actividad pecuaria, el sistema predominante de crianzas es extensivo (bovina, ovina, porcina, aves de corral).

La actividad comercial fundamentalmente se centraliza en la ciudad de Puerto Maldonado, donde se concentran tanto los flujos de productos de destino local así como aquellos insumos destinados para las distintas actividades que se realizan. Su área de influencia lo constituye todo el corredor económico regional. Asimismo, en menor medida encontramos a las ciudades de Mazuko, Boca Colorado, Huepetuhe e Iberia; las 3 primeras su comercio está vinculado fundamentalmente a la actividad minera, convirtiéndose en centros de aprovisionamiento de víveres e insumos y servicios de los asentamientos mineros que se encuentran en sus áreas de influencia. En cambio Iberia, se caracteriza como un centro de acopio y aprovisionamiento de víveres e insumos para la actividad forestal.

Finalmente los servicios gubernamentales se centralizan principalmente en la ciudad de Puerto Maldonado, concentra tanto instituciones de carácter nacional, regional, su ámbito de influencia es regional, en menor medida se sitúan las ciudades de Iberia y Salvación donde se encuentra las sedes de la sub regiones del Manu y el Tahuamanu y de algunas agencias gubernamentales desconcentradas.

Cuadro Nº 20 Areas de Especialización Productiva por Sub Espacios y Distritos

SUB ESPACIOS	PROVINCIAS	DISTRITOS	AGRICULTURA	PECUARIO	MINERÍA	COMERCIO	FORESTAL	SERVICIOS GUBERNAMENTALES	OTROS SERVICIOS	TURISMO
CORDILLERA ORIENTAL O FAJA SUBANDINA	Tambopata	Inambari								
	Manu	Manu	X			X		X		
	Manu	Huepetuhe								
	Manu	Fitzcarrald								
	Manu	Madre de Dios								
LLANURA MADRE DE DIOS	Tambopata	Tambopata	X	X	X	X	X	X	X	X
	Tambopata	Las Piedras	X	X			X			
	Tambopata	Laberinto			X					X
	Tahuamanu	Iñapari		X		X	X			
	Tahuamanu	Iberia	X	X			X	X		
	Tahuamanu	Tahuamanu					X			
	Tambopata	Inambari	X	X		X	X	X	X	
	Manu	Manu								X
	Manu	Huepetuhe			X					
	Manu	Fitzcarrald								X
	Manu	Madre de Dios		X	X		X			

Fuente: PVDP – Madre de Dios 2010.

De acuerdo a la importancia por áreas de especialización productiva, según sus niveles de producción, a nivel regional tenemos a la provincia de Tambopotata en primer lugar seguida por la provincia del Manu y finalmente la provincia del Tahuamanu.

La provincia de Tambopata concentra el mayor número de actividades económicas de la región, y proporcionalmente están referidas al sector de servicios, donde las más representativas es el sector otros servicios (que comprende las actividades: Financiero y Seguros, Alquiler de Vivienda, Servicios Prestados a las Empresas, Servicios Mercantes y No Mercantes Prestados a los Hogares, Salud y Educación Privada), seguido de comercio, servicios gubernamentales y los servicios de apoyo al turismo. Otra de las actividades importante es la actividad forestal maderable y no maderable y finalmente se encuentra las actividades de minería. El ámbito de influencia correspondiente a los servicios es el mercado local y regional; en cambio las actividades productivas tienen un carácter extraregional y de exportación.

En segundo lugar se encuentra la provincia del Manu, su aporte es significativamente relevante en la participación porcentual del PBI regional, a través de la actividad minera constituida en el sustento económico y a su vez en la primera actividad en la región. Le siguen en importancia, las actividades de comercio, turismo, forestal, agricultura, otros servicios y servicios gubernamentales.

En tercer lugar, está la provincia de Tahuamanu con una vocación eminentemente forestal maderable y no maderable, destacando en esta última la recolección de la castaña. La actividad forestal es de primera importancia a nivel de la región. Le siguen en importancia agricultura y servicios gubernamentales.

Cuadro Nº 21 Areas de Especialización Productiva por Orden de Importancia

PROVINCIAS EN ORDEN DE IMPORTANCIA DEL PBI	SUB ESPACIO	PRODUCCIÓN EN ORDEN DE IMPORTANCIA	GRADO DE IMPORTANCIA PROVINCIAL	GRADO DE IMPORTANCIA DEPARTAMENTAL	MERCADO PRINCIPAL AL QUE SE DESTINA
TAMBOPATA	LLANURA MADRE DE DIOS	Otros servicios	1	1	Local, Región
		Comercio	2	1	Local, Región
		Forestal	3	2	Local, Extraregional y Exportación
		Servicios Gubernamentales	4	1	Local, Región
		Transportes y Comunicaciones	5	1	Local, Región
		Turismo	6	1	Extrarregional, Exportación
		Agricultura	7	1	Local
		Minería	8	2	Extrarregional, Exportación
MANU	LLANURA MADRE DE DIOS	Minería	1	1	Extrarregional, Exportación
		Comercio	2	2	Local, Región
		Turismo	3	2	Extrarregional, Exportación
		Forestal	4	3	Extrarregional, Exportación
		Agricultura	5	3	Local
		Otros servicios	6	2	Local
		Servicios Gubernamentales	7	2	Local
TAHUAMANU	LLANURA MADRE DE DIOS	Forestal	1	1	Extrarregional, Exportación
		Agricultura	2	2	Local
		Servicios Gubernamentales	3	2	Local

Fuente: PVDP – Madre de Dios 2010.

3.5.2.2 Areas Diferenciadas por Servicios a la Producción

Respecto a la presentación de servicios en apoyo a la producción agroforestal y minera se manifiesta de manera diferenciada, tanto por la forma, cantidad y complejidad de los mismos, asimismo, por su rol en la dinamización de los circuitos económicos y su asignación de funciones a los centros en los cuales se localizan. En el departamento se pueden distinguir las siguientes formas y localización espacial de los servicios en apoyo a la producción.

- **Centros de acopio.-**
  Asentamientos cuya actividad básicamente está referida a la captación de productos para su selección, envase, transporte, comercialización, transformación y distribución al mercado. A nivel del departamento se pueden considerar como centros principales de acopio forestal a los siguientes. Centro Poblado de Iñapari y la ciudad de Puerto Maldonado, las mismas que cuenta con infraestructura y tecnología para la transformación de la madera, aserramiento, secado y tableado dimensionado, cuya distribución está orientada a los mercados extraregionales y la exportación; Centro de Beneficio de Ganado situado en la ciudad de Puerto Maldonado el mismo que es distribuido y comercializado en el mercado local.

- **Centros de servicio y distribución para la producción.-**
  Son asentamientos para brindar servicios a la producción como alquiler de maquinaria, repuestos, venta de insumos y productos varios. A nivel departamental encontramos con mayor oferta de servicios para la minería que influyen en el dinamismo de su áreas de influencia a la ciudad de Puerto Maldonado, Mazuko, Huepetuhe y Boca Colorado, caracterizada por servicios en el mantenimiento de equipos, oferta de insumos para minería y combustibles. También es conveniente señalar, como aspecto positivo, el funcionamiento de institutos formadores de mano de obra de mando medio, como el SENATI y SENCICO y el apoyo del Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana - IIAP en los aspectos de investigación aplicada. Finalmente, la existencia de servicios financieros, con la participación de agencias de 3 bancos y 4 Cajas Municipales.

3.5.2.3 Areas Diferenciadas por su Dinamismo

Por las características de la configuración geopolítica de los centros urbanos del departamento se observa 2 tipos de zonas:

i. Zonas Dinámicas

Constituidas por las provincias localizadas en el corredor económico regional, con una dinámica de creciente desarrollo y con tasas de crecimiento poblacional por encima de la media nacional. Sustentan su crecimiento en el desarrollo de actividades terciarias de servicios varios (como las más importantes), seguidas de comercio, turismo y manufacturera, así como actividades primarias extractivas como la minera aluvial y extracción forestal.

En este contexto, destaca fundamentalmente la ciudad de Puerto Maldonado como el centro de mayor dinamismo en términos relativos, concentra la mayor parte de las actividades de prestación de servicios, tiene como ámbito de influencia todo la región de Madre de Dios y se interrelaciona fluidamente con las regiones de la marco región sur, principalmente Cusco y Puno.

En segundo orden de importancia, pero similarmente dinámicas (en términos relativos) se encuentran las ciudades de Mazuko y Boca Colorado, como centros de apoyo a los ámbitos de extracción minera tanto en la provisión de servicios para esta actividad, así como de víveres; su influencia abarca principalmente la zona de Huepetuhe y los asentamientos mineros aledaños.

En esta zona, pero en menor orden de importancia, se encuentra la ciudad de Iñapari en cuyo ámbito de influencia destaca la actividad forestal, incluyendo valor agregado a través del tratamiento inicial de la madera y su potencial interacción comercial con las zonas fronterizas de Brasil y Bolivia finalmente se encuentra la última ciudad (de las áreas consideradas dinámicas) Salvación, caracterizada por la explotación frutícola, forestal y turística, cuyo intercambio se da a través de la ciudad de Cusco, por cuanto carece de articulación con el resto de provincias del departamento.

ii. Zonas Estancadas

En la Región, se pueden identificar zonas que presentan condición de estancadas, las mismas que se encuentran vinculadas a actividades de extracción mineral aluvial y forestal (ambas en declinación) y el desarrollo de la actividad agropecuaria básicamente para autoconsumo. El ámbito de influencia se encuentra básicamente localizado en los asentamientos y centros poblados que hasta algunos años tuvieron su apogeo en el desarrollo de estas actividades. Es el caso de Puerto Rosario, que tiene como base económica la actividad de extracción aurífera aluvial en declinación; en el caso de Iberia basa su economía en la extracción forestal maderable y no maderable y que presenta una tasa de crecimiento poblacional menor al promedio regional, aunque aun así es mayor a la media nacional.

Cuadro Nº 22 Áreas Diferenciadas por su Dinamismo

ZONAS	PROVINCIAS	AREAS DE INFLUENCIA	ACTIVIDAD ECONÓMICA	CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCIÓN
DINAMICA	TAMBOPATA	Toda la región Cusco Puno	Otros servicios Comercio Forestal Servicios Gubernamentales Transportes y Comunicaciones Turismo Agricultura	Puerto Maldonado Mazuko Planchon Cusco Puno
	MANU	Salvación Boca Manu Cusco	Minería Comercio Turismo Forestal Agricultura Otros servicios Servicios Gubernamentales	Salvación Cusco
	TAHUAMANU	Puerto Maldonado Iñapari San Lorenzo CCNN Belgica Frontera con Brasil Frontera con Bolivia	Forestal Agricultura Servicios Gubernamentales	Puerto Maldonado Iñapari
ESTANCADA	TAMBOPATA	Puerto Rosario	Minería aurifera en declive	Puerto Maldonado
	MANU	Cachiwe	Agropecuaria (autoconsumo)	Mazuko
	TAHUAMANU	Iberia	Forestal Agropecuaqria	Puerto Maldonado Iberia

Fuente: PVDP – Madre de Dios 2010.

De otro lado, las actividades económicas que se realizan en la región se sitúan principalmente en la llanura amazónica que representa el 80% del territorio regional, el territorio restante correspondiente a cordillera oriental o faja sub andina y constituyen parte de la Reserva Comunal de Amarakaeri y del Parque Nacional del Manu. Las características generales por áreas diferenciadas y por subespacios se aprecian en el cuadro siguiente:

Cuadro Nº 23 Sub Espacios y Áreas Diferenciadas

SUB ESPACIOS	AREAS DIFERENCIADAS	CARACTERISTICAS GENERALES
LLANURA DE MADRE DE DIOS	TAMBOPATA (Puerto Maldonado)	**Zona de importancia regional, de centros de acopio y de servicios diversos** Puerto Maldonado alcanza el 51% de la población total de la Región y constituye el principal centro dinamico regional. Dispone de los principales servicios de apoyo a la producción, como es talleres para reparción de maquinaria, centros de acopio, facilidades financieras, seguros, salud y educación entre las principales. Concentra la totalidad de instituciones del estado Presenta una alta tasa de crecimiento poblacional. Potencial desarrollo turistico.
	MANU	**Zonas de importancia rural** Zona mas alejada del corredor económico de la región y de dificil acceso Coexistencia de los modos de transporte terrestre (través de Cusco) y el fluvial. Potencial desarrollo turistico
	TAHUAMANU	**Zonas de centros de acopio y de importancia rural** Potencial desarrollo forestal Zona de frontera con Brasil y Bolivia y con expectativas de desarrollo, en función a la implementación de la estrategia de desarrollo de fronteras.
CORDILLERA ORIENTAL O FAJA SUBANDINA	TAMBOPATA	No es representativa, sólo alcanza el 20% del territorio y en su ámbito, no se desarrollan actividades económicas significativas.
	MANU	No es representativa, sólo alcanza el 20% del territorio y en su ámbito, no se desarrollan actividades económicas significativas.

Fuente: PVDP – Madre de Dios 2010.

3.5.3 Articulación Económica

3.5.3.1 Sector Agropecuario

La producción agropecuaria se expandió 7,4 por ciento en diciembre, explicado por una mayor producción del subsector agrícola (12,0 por ciento) y pecuario (2,9 por ciento). Con ello, la producción agropecuaria creció 4,1 por ciento en 2019 respecto a 2018.

La expansión del subsector agrícola (12,0 por ciento) se debió a la mayor producción orientada al mercado interno (14,4 por ciento), atenuada por la menor producción destinada al mercado externo y agroindustria (-12,5 por ciento). En el primer grupo, se registró una mayor producción de papaya (42,6 por ciento), yuca (20,0 por ciento) y plátano (8,9 por ciento); por el contrario, en el segundo grupo disminuyó la producción de cacao (-60,4 por ciento) y maíz amarillo duro (-14,1 por ciento). Así, en 2019, la actividad agrícola registró un incremento de 4,0 por ciento, asociada a la mayor producción de yuca (22,8 por ciento), plátano (18,6 por ciento), cacao (11,6 por ciento) y maíz amarillo duro (3,7 por ciento).

La expansión del subsector pecuario (2,9 por ciento) fue reflejo de la mayor producción de carne de porcino (9,3 por ciento), carne de vacuno (6,9 por ciento) y carne de ave (2,3 por ciento). Asimismo, la actividad pecuaria creció 4,4 por ciento en 2019, debido a la mayor producción de carne de porcino (16,4 por ciento), carne de vacuno (5,1 por ciento) y carne de ave (4,3 por ciento).

Cuadro Nº 24 Sector Agropecuario
(Miles de Toneladas)

Subsectores	Estructura Porcentual 2017 2/	Diciembre				Enero - Diciembre			
		2018	2019	Var.%	Contribución al crecimiento 3/	2018	2019	Var.%	Contribución al crecimiento 3/
AGRÍCOLA	**58,2**			**12,0**	**5,9**			**4,0**	**2,4**
Orientada al mercado externo y agroindustria 2/	**11,6**			**-12,5**	**-0,5**			**6,7**	**0,9**
Cacao	3,4	0,1	0,0	-60,4	-1,3	1,1	1,2	11,6	0,4
Maíz amarillo duro	7,6	0,2	0,2	-14,1	-0,2	19,2	19,9	3,7	0,3
Caña de azúcar	0,1	0,1	0,2	7,4	0,0	1,6	1,6	2,9	0,0
Mango	0,1	0,0	0,1	65,0	0,1	0,3	0,3	20,9	0,0
Palta	0,4	0,1	0,2	131,8	0,8	0,5	0,6	19,3	0,1
Achiote	0,0	0,0	0,0	-	-	0,0	0,0	16,7	0,0
Café	0,0	0,0	0,0	-	-	0,0	0,0	53,8	0,0
Orientada al mercado interno 2/	**46,6**			**14,4**	**6,5**			**3,2**	**1,5**
Brachiaria	19,9	81,4	90,8	11,5	2,7	870,8	895,9	2,9	0,6
Papaya	9,4	2,3	3,3	42,6	2,3	44,4	36,0	-19,0	-1,6
Yuca	3,2	1,5	1,7	20,0	0,8	14,7	18,0	22,8	0,7
Plátano	6,5	2,8	3,0	8,9	0,7	28,9	34,3	18,6	1,2
Sandía	0,1	0,0	0,1	827,3	0,3	0,5	0,9	97,4	0,1
Coco	0,1	0,0	0,1	31,0	0,0	0,6	0,6	15,2	0,0
Piña	1,2	0,5	0,5	-3,3	0,0	5,6	5,8	4,9	0,1
Arroz cáscara	3,4	0,3	0,3	-9,3	-0,2	6,9	6,7	-4,0	-0,2
PECUARIO	**41,8**			**2,9**	**1,5**			**4,4**	**1,8**
Carne de ave 4/	23,5	1,1	1,2	2,3	0,8	9,3	9,7	4,3	1,0
Carne de vacuno 4/	7,8	0,2	0,2	6,9	0,5	2,3	2,4	5,1	0,3
Carne de porcino 4/	2,2	0,1	0,1	9,3	0,2	0,9	1,1	16,4	0,4
Carne de ovino 4/	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Leche fresca	0,9	0,1	0,1	8,8	0,1	1,5	1,7	10,6	0,1
Huevos	7,3	0,2	0,2	-1,8	-0,1	3,5	3,5	-0,3	0,0
SECTOR AGROPECUARIO	**100,0**			**7,4**	**7,4**			**4,1**	**4,1**

Fuente: MINAGRI – BCRP 2020.

Las siembras entre agosto y diciembre de la campaña agrícola 2019/2020 alcanzaron 8 716 hectáreas, extensión inferior en 11,4 por ciento respecto a similar periodo de la campaña anterior. Esta disminución estuvo asociada a una menor superficie sembrada de cultivos transitorios como: arroz (-23,0 por ciento) y maíz amarillo duro (-7,3 por ciento); asimismo, en los cultivos permanentes y semipermanentes se redujo la instalación de cacao (-84,9 por ciento), brachiaria (-44,5 por ciento) y plátano (-34,0 por ciento).

Cuadro Nº 25 Superficie Sembrada
(Hectáreas)

	Campaña agrícola 2/		Variación	
	2018/2019	2019/2020	Absoluta	Porcentual
CULTIVOS TRANSITORIOS	**8 471**	**7 629**	**- 842**	**-9,9**
Arroz	2 022	1 557	- 465	-23,0
Maíz amarillo duro	5 948	5 511	- 437	-7,3
Sandía	4	3	- 1	-25,0
Caigua	0	0	0	-
Col	0	0	0	-
Frijol caupi grano seco	0	0	0	-
Tomate	0	0	0	-
Zapallo	0	0	0	-
Camote	18	24	6	33,3
Uncucha	16	24	8	50,0
Yuca	463	510	47	10,2
Otros	0	0	0	-
CULTIVOS PERMANENTES Y SEMIPERMANENTES	**1 363**	**1 087**	**- 276**	**-20,2**
Brachiaria	775	430	- 345	-44,5
Plátano	418	276	- 142	-34,0
Cacao	86	13	- 73	-84,9
Achiote	0	180	180	-
Otros	84	188	104	123,8
Total	**9 834**	**8 716**	**-1 118**	**-11,4**

Fuente: MINAGRI – BCRP 2020.

3.5.3.2 Sector Pesca

En el último mes de 2019, la actividad pesquera mostró un crecimiento de 5,5 por ciento interanual, resultado de un mayor desembarque de doncella (76,4 por ciento) y zungaro (10,6 por ciento); asimismo, por la mayor producción de paco (26,7 por ciento). Durante esta época, la crecida del río Madre de Dios permite la migración estacional de especies hacia la zona del bajo Madre de Dios, lo cual genera un mayor volumen de pesca.

En el mismo sentido, la actividad pesquera aumentó 22,1 por ciento en 2019, explicado por un aumento en la producción de gamitana (120,2 por ciento) y paco (57,2 por ciento), y un mayor desembarque de zungaro (12,1 por ciento).

Cuadro Nº 26 Sector Pesca
(En Toneladas)

Subsectores	Diciembre			Enero - Diciembre		
	2018	2019	Var. %	2018	2019	Var. %
Consumo Humano Directo (CHD)						
Fresco	50	52	4,9	458	562	22,6
SECTOR PESCA 2/			**5,5**			**22,1**

Fuente: PRODUCE – BCRP 2020.

3.5.3.3 Sector Minería

La producción minera se contrajo en 30,4 por ciento interanual en diciembre. La producción de oro que en gran medida es minería artesanal ascendió a 17 771 onzas troy. Durante este mes las autoridades continuaron con las interdicciones extendidas en el distrito de Quince Mil (Cusco); en donde se destruyeron maquinarias, motores y campamentos.

En el mismo sentido, la producción descendió 30,4 por ciento en 2019, explicado por una menor extracción de oro.

Cuadro Nº 27 Sector Minería

Mineral	Estructura Porcentual 2017 2/	Diciembre				Enero - Diciembre			
		2018	2019	Var.%	Contribución 3/	2018	2019	Var.%	Contribución 3/
Oro (Onzas troy)	100,0	25 516	17 771	-30,4	-30,4	326 772	227 408	-30,4	-30,4
SECTOR MINERÍA 2/	**100,0**			**-30,4**	**-30,4**			**-30,4**	**-30,4**

Fuente: MINEM – BCRP 2020.

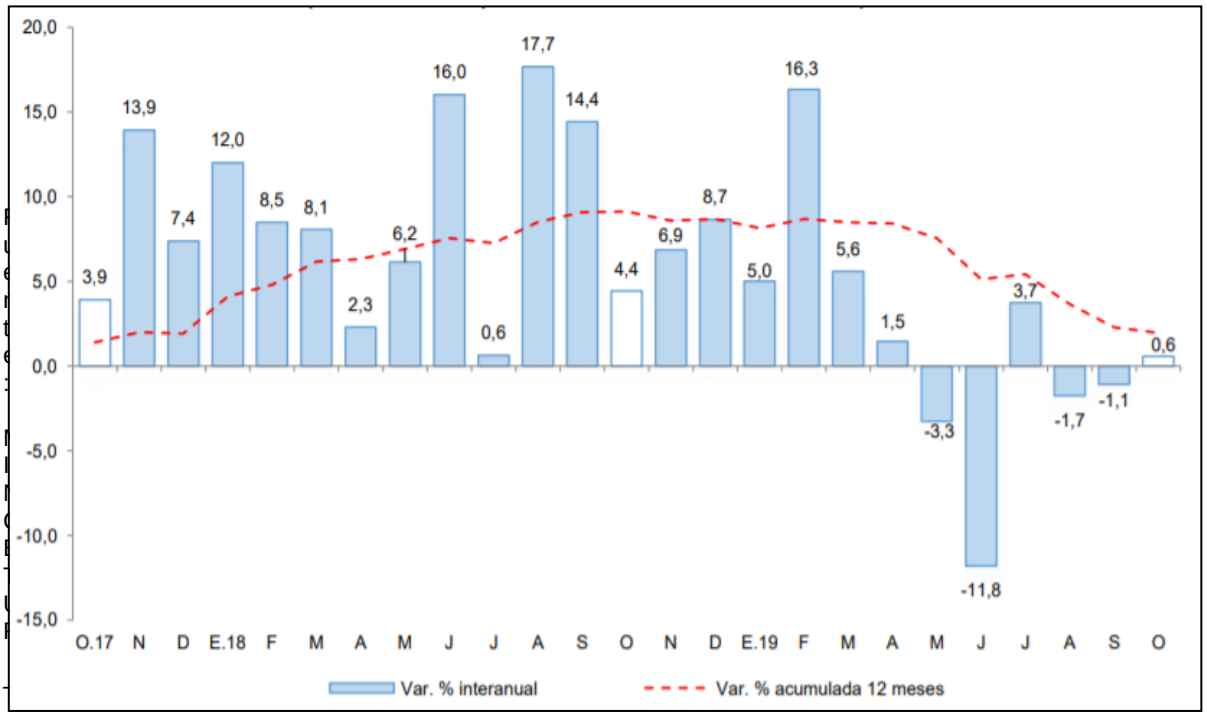
3.5.3.4 Arribos a los Establecimientos de Hospedaje

Los arribos de turistas a los establecimientos de hospedaje de Madre de Dios, alcanzaron los 41 455 visitantes, levemente superior (0,6 por ciento) a lo registrado en diciembre del año previo. Los visitantes extranjeros se incrementaron en 1,2 por ciento, y los visitantes nacionales en 0,4 por ciento.

De acuerdo a su procedencia, la expansión en los arribos extranjeros se debió principalmente a las mayores visitas procedentes de Francia (77,5 por ciento), Canadá (46,2 por ciento), Brasil (42,4 por ciento) y Estados Unidos (5,9 por ciento); a su vez, el incremento de visitantes nacionales fue explicado por el mayor flujo proveniente de Apurímac (53,2 por ciento) y, Lima Metropolitana y El Callao (14,3 por ciento).

En ese sentido, en enero - octubre de 2019, los arribos a la región se incrementaron en 0,9 por ciento con respecto al mismo periodo de 2018.

Figura Nº 07 Evolución de Arribos a Establecimientos de Hospedaje (Variación % respecto a similar mes del año anterior)



BCRP 2020.

3.5.3.5 Exportaciones

Las exportaciones de Madre de Dios totalizaron US$ 5,3 millones en diciembre, inferior en 13,9 por ciento interanual. Este resultado se debió a la menor exportación de productos no tradicionales (-33,1 por ciento) y tradicionales (-8,6 por ciento).

Las exportaciones no tradicionales (US$ 882 mil) se contrajeron en 33,1 por ciento, debido a los menores envíos de nueces del Brasil, madera moldurada, madera aserradas y, tablillas y frisos para parquet. De igual manera, las exportaciones de productos tradicionales (US$ 4,5 millones) disminuyeron 8,6 por ciento debido al menor envió de oro.

En 2019, las exportaciones (US$ 51,0 millones) disminuyeron 29,6 por ciento respecto a 2018, debido a las menores exportaciones de productos no tradicionales (-30,8 por ciento) y tradicionales (-29,0 por ciento).

Los principales destinos de las exportaciones en 2019 fueron: India (45,1 por ciento), Emiratos Árabes Unidos (20,8 por ciento) y Corea del Sur (11,2 por ciento). El principal producto exportado a los primeros dos países fue oro, y al último fue nueces del Brasil.

Cuadro Nº 28 Exportaciones por Grupo de Productos
(Valor FOB en miles de US$)

	Estructura %	Diciembre		Enero - Diciembre	
	2017	2018	2019	2018	2019
Productos tradicionales	**79,2**	**4 871**	**4 451**	**48 334**	**34 316**
Mineros	79,2	4 871	4 451	48 334	34 316
Productos no tradicionales	**20,8**	**1 319**	**882**	**24 057**	**16 657**
Agropecuarios	18,5	741	473	18 871	9 823
Maderas y papeles	2,3	579	408	5 111	6 808
Metal-mecánicos	0,0	0	0	73	4
Minerales no metálicos	0,0	0	0	0	0
Pesqueros	0,0	0	0	2	0
Químicos	0,0	0	0	0	22
Sidero-metalúrgicos y joyería	0,0	0	0	0	0
Textiles	0,0	0	0	0	0
Resto	0,0	0	0	0	0
TOTAL EXPORTACIONES	**100,0**	**6 191**	**5 333**	**72 391**	**50 973**

Fuente: SUNAT – BCRP 2020.

3.5.3.6 Importaciones

Las importaciones de Madre de Dios (US$ 3,2 millones) se incrementaron en 38,1 por ciento en diciembre, debido a las mayores adquisiciones de bienes de consumo (120,6 por ciento) e insumos (99,1 por ciento), siendo contrarrestadas parcialmente por las menores importaciones de bienes de capital (-64,0 por ciento).

Las mayores importaciones de bienes de consumo se debieron a las mayores compras de productos alimenticios elaborados (aceite de soya); asimismo, en insumos fue explicada por las mayores adquisiciones de productos agropecuarios no alimenticios semi elaborados, elaborados y productos mineros elaborados.

Las importaciones (US$ 22,9 millones) disminuyeron 22,3 por ciento en 2019, como resultado de las menores importaciones de bienes de capital (-60,9 por ciento) y bienes de consumo (-19,2 por ciento), siendo contrarrestado por las mayores adquisiciones de insumos (29,0 por ciento).

Según origen, en 2019, el 94,6 por ciento de las importaciones provinieron de Brasil. Los principales bienes importados fueron aceite de soya, nueces de Brasil con cáscara y electrodos recubiertos, los cuales representan el 11,9; 11,6 y 10,2 por ciento, respectivamente del total importado.

Cuadro Nº 29 Importaciones según Uso o Destino Económico
(Valor FOB en miles de US$)

GRUPO	Estructura %	Diciembre		Enero - Diciembre	
	2016	2018	2019	2018	2019
I. BIENES DE CONSUMO	**26,3**	**790**	**1 743**	**16 876**	**13 639**
No duradero	25,1	741	1 742	16 707	13 553
Duradero	1,2	49	1	169	86
II. INSUMOS	**22,4**	**546**	**1 087**	**4 844**	**6 250**
Combustibles, lubricantes y conexos	0,0	0	5	53	70
Materias primas para la agricultura	0,9	12	73	79	304
Materias primas para la industria	21,5	534	1 009	4 712	5 876
III. BIENES DE CAPITAL	**51,2**	**965**	**347**	**7 825**	**3 059**
Materiales de construcción	34,8	124	234	2 338	2 016
Para la agricultura	0,8	153	26	592	494
Para la industria	9,0	667	87	1 396	503
Equipos de transporte	6,6	21	0	3 499	46
TOTAL IMPORTACIONES	**100,0**	**2 301**	**3 177**	**29 545**	**22 948**

Fuente: SUNAT – BCRP 2020.

3.5.3.7 Transporte de Carga y Pasajeros

Los servicios de transporte en la región Madre de Dios, tanto de pasajeros como de productos, se desarrollan en función al comportamiento de las actividades productivas y extractivas, por tanto tienen sus propias características y los servicios son los siguientes:

i. Servicio de Transporte de Pasajeros

Este servicio, presenta un movimiento semanal de 11,501 pasajeros, de los cuales 5999 corresponden al movimiento intradepartamental (entre sus provincias y distritos), lo que representa el 52% del total, denotando una mayor relevancia respecto al movimiento interdepartamental, que alcanza 5502 pasajeros/semana lo que representa el 48% del movimiento total de pasajeros. Una característica particular del movimiento de pasajeros intradepartamental es que todos giran alrededor de la ciudad de Puerto Maldonado, lo cual confirma la hegemonía de la capital departamental y el rol dinamizador que posee. Otro aspecto relevante, es que en todos los casos utilizan la carretera interoceánica (de carácter nacional) complementada con carreteras de carácter departamental y vecinal. Asimismo, Laberinto y Mazuko son 2 ciudades que presentan los más altos flujos de pasajeros en el ámbito interno. Las unidades de transporte utilizadas, corresponden a automóviles y combis, constituidas generalmente en asociaciones de transportistas.

En cambio, en el ámbito interdepartamental, las ciudades de Cusco y Juliaca son las que mayores flujos presentan y en el año que pasó, se ha iniciado un servicio para movimiento de pasajeros con la ciudad de Río Branco en Brasil. Los vehículos utilizados, pertenecen a empresas legalmente constituidas, con una capacidad promedio de 40 pasajeros.

Cuadro Nº 30 Rutas de Transporte Terrestre de Pasajeros y Frecuencias de Viajes

Rutas (Origen y Destino)	N° de Empresas	Frecuencia de viajes/semana	N° de Pasajeros / viaje	Pasajeros / semana	Orden de Importancia
Interdepartamentales (Nacionales)	**16**	**140**		**5502**	
Pto Maldonado - Cusco	11	84	38	3192	1
Pto Maldonado - Juliaca	4	42	40	1680	2
Pto Maldonado - Río Branco	1	14	45	630	3
Intradepartamental (provincial)	**11**	**1379**		**5999**	
Pto Maldonado - Laberinto	1	441	4	1764	1
Pto Maldonado - Mazuko	2	385	4	1540	2
Pto Maldonado - Km 110	1	175	4	700	3
Pto Maldonado - Santa Rosa	1	175	4	700	4
Pto Maldonado - Iñapari	2	77	5	385	5
Pto Maldonado - Iberia	2	77	5	385	6
Pto Maldonado - Mazuko	1	7	45	315	7
Pto Maldonado - Alerta	1	42	5	210	8
TOTAL	27	1519		11501	

Fuente: PVDP – Madre de Dios 2010.

ii. Servicio de Transporte de Mercancías

El transporte de mercancías de carácter extraregional, está vinculada principalmente a productos forestales maderables y no maderables. La madera se constituye en el principal producto que se transporta hacia mercados de Lima, Cusco, Puno y Arequipa, en ese orden de importancia, alcanzando un movimiento de 3657 toneladas/semana, copando Lima el 52.5% de los movimientos, seguido por Cusco (22.6%) y en menor medida Juliaca y Arequipa, ambos con alrededor del 5.5% cada uno y finalmente otros con 9.8%. Respecto a las mercaderías que ingresan a la región, principalmente están referidas a víveres, combustible, electrodomésticos, unidades móviles (motos), productos finales e insumos para las diversas actividades que se desarrollan en la región.

Un considerable porcentaje del flujo de mercancía transportada, se realiza a través del servicio de carga brindado por transportistas en forma individual, ofertando menores precios y acopiando la mercancía de los distintos lugares a pie de la carretera, lo que dificulta su estimación. En el siguiente cuadro, se presenta los volúmenes semanales de mercadería.

Cuadro Nº 31 Rutas de Transporte Terrestre de Mercaderías y Frecuencias de Viajes

Rutas (Origen y Destino)	N° de Empresas (1)	Frecuencia de viajes/semana	Capacidad de carga/ viaje (En TM)	Carga / semana (En TM)	Orden de Importancia
Interdepartamentales (Nacionales)	13			3657	
Pto Maldonado - Lima	4	24	20	1920	1
Pto Maldonado - Cusco	3	18	18	972	2
Pto Maldonado - Juliaca - Puno	1	15	15	225	3
Pto Maldonado - Arequipa	1	10	18	180	4
Otros*	4	6	15	360	5

Fuente: PVDP – Madre de Dios 2010.

El flujo vehicular para el transporte de mercancías, al igual que el de pasajeros, se realiza principalmente a través de la vía interoceánica. Con el asfaltado de esta vía, se han registrado cambios sustanciales tanto cualitativos como cuantitativos, incrementándose el servicio de empresas de transporte de pasajeros tanto a nivel provincial como departamental; se cuenta en la actualidad con 16 empresas que interconectan Puerto Maldonado con las ciudades de Cusco, Juliaca, Puno, Arequipa, hasta Rio Branco en Brasil. Asimismo, el incremento de empresas, que prestan sus servicios a diferentes centros poblados al interior de la región, ha beneficiado a la población con una mayor oferta de transporte, propiciando una reducción significativa en los costos de transporte.

4

CAPITULO IV.

DEMANDA VIAL

4.1. Integración al Mercado Asociada a Corredores Logísticos - Competitividad

4.2. Accesibilidad de la Población a Servicios de Educación y Salud

4.1. Integración al Mercado Asociada a Corredores Logísticos – Competitividad

Los agentes económicos de la provincia demandan caminos por ausencia o caminos adecuados para integrar su producción local al mercado. Los caminos, en especial como parte de corredores logísticos, contribuyen a la competitividad de las actividades económicas y al desarrollo de cadenas productivas y cadenas de valor; influyen principalmente en la reducción de costos de transporte, ahorro en tiempo de viaje y en la reducción de pérdidas y mermas.

La integración al mercado y el desarrollo de cadenas de valor puede restringirse por carencia o limitaciones de acceso vial, presentándose dos situaciones de demanda vial:

- Por carencia de vías para integración al mercado.
- Por inadecuadas vías para integración al mercado.

4.1.1 Demanda por carencia de vías para integración al mercado

La Demanda Vial en la provincia de Tambopata, se encuentra asociada a la integración al mercado asociada a vías alimentadoras y estas a su vez a corredores logísticos. También podemos hallar vías en mal estado para la integración al mercado, convirtiédose estas también en Demanda Vial.

En la provincia de Tambopata se han identificado localidades (centros poblados con zonas de producción) que no cuentan con acceso y por lo tanto requieren de apertura de Vías Vecinales, cuyo sustento está avalado por la cadena productiva priorizada a nivel nacional, como son los productos agrícolas y forestales.

Del estudio efectuado y las coordinaciones realizadas con las autoridades locales, se ha establecido solo dos vías como Demandas para la integración al mercado, que por un lado faciliten la integración de centros poblados y por otro permitan, en menor tiempo, la accesibilidad para el traslado de sus productos agrícolas.

Se ha establecido como Demanda Vial, una vía del distrito de Tambopata y una vía del distrito de Laberinto de la provincia de Tambopata, los cuales de detallan de la siguiente manera:

✓ **Tramo hacia el Lago Sandoval**

El Lago Valencia es considerado como atractivo turístico en la región de Tambopata, para llegar a este el único medio es el río Madre de Dios y hay que hacerlo en embarcaciones.

De existir esta vía el turismo regional se incrementaría y facilitaría el traslado de los visitantes.

La Demanda Vial para construcción asciende a 15 Km.

✓ **Tramo Vírgenes del Sol - Amarakaeri**

La demanda del camino vecinal en mención, permitirá a las localidades de Amarakaeri y Vírgenes del Sol, trasladar en menor tiempo sus productos con la Vía Nacional PE-30C (Carretera Interoceánica Sur).

La Demanda Vial para construcción asciende a 19 Km.

4.1.2 Demanda por inadecuadas vías para integración al mercado.

Una gran mayoría de Vías Vecinales (Registradas y No Registradas), en la Provincia, materia del estudio, se encuentran en mal estado; y, por ende, precisan ser intervenidas para facilitar la integración al mercado y de esta manera aprovechar los recursos agropecuarios (cadenas de valor) así como otros recursos con los que cuenta la provincia. Las vñias vecinales de la provincia se interconectan a Vías Departamentales, a Vías Nacionales y al principal Corredor Logístico del departamento PE-30C (Carretera Interoceánica Sur).

La demanda por inadecuados caminos para integración al mercado y al desarrollo de cadenas de valor, se puede ver con más detalles en el siguiente cuadro, donde se puede evidenciar las principales VIAS REGISTRADAS Y NO REGISTRADAS en mal estado; por otro lado, también se han listado las vías vecinales con menos de 2 km. También se detalla el ámbito de influencia y la conexión vial de los caminos vecinales registrados y no registrados.

Cuadro Nº 32 Características de los Caminos Vecinales por Distritos

Nº	Distrito	Código de Ruta	Nombre de los Caminos Vecinales	Característica de la Vía			Ámbito de Influencia	Conexión Vial
				Longitud (Km)	Superficie	Estado Transita-bilidad		
Red Vial Vecinal Registrada								
1	INAMBARI	MD-513	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Rio Inambari	2.98	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
2	INAMBARI	MD-514	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Kotsimba	7.96	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
5	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	11.74	Trocha	Malo	Distrital	Nacional
6	INAMBARI	MD-519	Emp. MD-518 (Centromin) - Pto. Centromin.	0.89	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
7	INAMBARI	MD-520	Emp. PE-30C (Virgen de la Candelaria) - Sarayacu.	10.63	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
9	INAMBARI	MD-530	Emp. PE-30 C (Florida Baja) - Dv. Progreso Verde - Filadelfia.	18.03	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
10	INAMBARI	MD-531	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	5.74	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
11	INAMBARI	MD-532	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	7.20	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
12	LABERINTO	MD-522	Emp. PE-30 C - Río Malinowsky.	2.62	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
13	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	2.76	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
14	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	3.25	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
15	LABERINTO	MD-524	Emp. PE-5S (San Juan) - Pta. Carretera.	4.35	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
17	LABERINTO	MD-526	Emp. PE-30C (Florida Alta) - Pta. Carretera.	4.26	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
19	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	0.38	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
20	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	1.85	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
22	LABERINTO	MD-533	Emp. PE-30 C (Tahuantinsuyo) - Pta. Carretera.	3.35	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
23	LABERINTO	MD-534	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	12.31	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
24	LABERINTO	MD-535	Emp. PE-30 C (Huantupa) - Pta. Carretera.	11.56	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
25	LABERINTO	MD-536	Emp. PE-30C - Los Cedros	3.89	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
26	LABERINTO	MD-537	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.60	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional

27	TAMBOPATA	MD-538	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	2.32	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
28	TAMBOPATA	MD-539	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	3.70	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
31	TAMBOPATA	MD-542	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	2.32	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
32	TAMBOPATA	MD-543	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	1.56	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
33	TAMBOPATA	MD-544	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	3.73	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
34	TAMBOPATA	MD-545	Emp. MD-544 - Pta. Carretera.	1.88	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
36	TAMBOPATA	MD-547	Emp. PE-30C - Monte Sinai - Pta. Carretera.	11.76	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
37	TAMBOPATA	MD-548	Emp. MD-547 - Ulises Lopez.	4.28	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
38	TAMBOPATA	MD-549	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	11.27	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
39	TAMBOPATA	MD-550	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	0.95	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
40	TAMBOPATA	MD-551	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	4.17	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
41	TAMBOPATA	MD-552	Emp. PE-30C - Castañal.	3.24	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
43	TAMBOPATA	MD-554	Emp. MD -553 - Pta. Carretera.	8.02	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
45	TAMBOPATA	MD-556	Emp. MD-558 (Chorrilllos) - Pta. Carretera.	0.59	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
46	TAMBOPATA	MD-557	Emp. PE-30C - Aeropuerto	1.41	Asfaltado	Regular	Distrital	Nacional
47	TAMBOPATA	MD-558	Emp. PE-30 C - La Pastora Margen Derecha.	4.56	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
48	TAMBOPATA	MD-559	Emp. MD-558 (Dv. Pto. Pastora) - Pta. Carretera.	2.16	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
49	TAMBOPATA	MD-560	Emp. PE-30 C - Dv. Rompe Olas - Otilia - Pta. Carretera.	10.97	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
50	TAMBOPATA	MD-561	Emp. MD-560 - Rompe Olas.	4.00	Afirmado	Malo	Distrital	Vecinal
51	TAMBOPATA	MD-562	Emp. MD-560 - Alta Cachuela - Emp. MD-560.	18.37	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
52	TAMBOPATA	MD-563	Emp. MD-562 - El Prado - Centro Cachuela - Emp.MD-562.	7.97	Afirmado	Malo	Distrital	Vecinal
53	TAMBOPATA	MD-564	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	2.67	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
54	TAMBOPATA	MD-565	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	1.73	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
56	TAMBOPATA	MD-567	Emp. MD-557 - Emp. MD-566 - Cantera	1.73	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
57	TAMBOPATA	MD-568	Emp. MD-102 - Dv. Shajao - Emp. MD-566 (Dv. Bajo Tambopata).	6.01	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
58	TAMBOPATA	MD-569	Emp. MD-102 (Shajao) - Emp. MD-568.	4.27	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal

59	TAMBOPATA	MD-571	Emp. MD-102 (Loero) - Pta. Carretera.	2.94	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
60	LAS PIEDRAS	MD-572	Emp. PE-30C - Rimac Parque El Triunfo - Dv. Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	10.65	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
61	LAS PIEDRAS	MD-573	Emp. MD-572 - Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	6.54	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
62	LAS PIEDRAS	MD-574	Emp. PE-30C - Cachuela - Cachuela Margen Izquierda - Pta. Carretera.	15.58	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
63	LAS PIEDRAS	MD-575	Emp. MD-574 - Pta. Carretera.	1.92	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
64	LAS PIEDRAS	MD-576	Emp. PE-30C (Santa Teresa) - Madama - Pta. Carretera.	21.00	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
65	LAS PIEDRAS	MD-577	Emp. PE-30 C (Bello Horizonte) - Bajo Loboyoc.	14.95	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
67	LAS PIEDRAS	MD-579	Emp. MD-578 (Alto Loboyoc) - Pta. Carretera.	0.58	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
68	LAS PIEDRAS	MD-580	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.69	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
69	LAS PIEDRAS	MD-581	Emp. PE-30 C - Nueva Alianza - Pta. Carretera.	10.48	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
70	LAS PIEDRAS	MD-583	Emp. PE-30 C (San Francisco) - Pta. Carretera.	7.66	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
71	LAS PIEDRAS	MD-584	Emp. PE-30 C (Dv. San Francisco) - Bajo San Francisco.	3.98	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
72	LAS PIEDRAS	MD-585	Emp. MD-584 (Dv. Bajo San Francisco) - Pta. Carretera.	3.06	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
73	LAS PIEDRAS	MD-586	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	4.50	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
74	LAS PIEDRAS	MD-587	Emp. PE-30 C - Dv. Saballuyoc - Colpayoc - Pta. Carretera.	10.31	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
75	LAS PIEDRAS	MD-588	Emp. MD-589 - Saballuyoc.	4.22	Afirmado	Malo	Distrital	Vecinal
76	LAS PIEDRAS	MD-589	Emp. PE-30 C (Las Piedras Planchón) - Pta. Carretera.	7.37	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
77	LAS PIEDRAS	MD-591	Emp. MD-105 - Lucerna - Loreto.	21.79	Trocha	Regular	Distrital	Vecinal
78	LAS PIEDRAS	MD-592	Emp. PE-30 C (Monterrey) - Bajo Monterrey.	13.87	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
79	LAS PIEDRAS	MD-593	Emp. PE-30 C (Alegria) - San Carlos - Filadelfia - Pta. Carretera	27.92	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
80	LAS PIEDRAS	MD-594	Emp. MD-105 (Varsovia) - Emp. MD-593 (Dv. San Carlos).	3.87	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
81	LAS PIEDRAS	MD-595	Emp. PE-30 C - Bajo Alegría.	31.47	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
83	LAS PIEDRAS	MD-597	Emp. MD-596 (Dv. Virgen del Carmen) - El Triunfo - Pta. Carretera.	8.56	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
84	LAS PIEDRAS	MD-598	Emp. PE-30 C (Dv. Piñal) - Piñal - Nuevo San Juan - Aposento - Emp. PE-30 C (Mávila).	44.74	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
86	LAS PIEDRAS	MD-600	Emp. MD-599 - Colpac - Pta. Carretera.	0.95	Trocha	Regular	Distrital	Vecinal
TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA				**746.07**				

(*) Fuente: Inventario Vial Georeferenciado – 2020.

Nº	Distrito	Código Provisional	Nombre de los Caminos Vecinales	Longitud (Km)	Superficie	Estado Transita-bilidad	Ambito de Influencia	Conexión Vial
Red Vial Vecinal No Registrada								
1	INAMBARI	R170107	Emp. PE-30C (Fundo Sta Teresa)	5.24	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
2	INAMBARI	R170109	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.69	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
3	INAMBARI	R170111	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.57	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
4	INAMBARI	R170113	Emp. PE-30C (Union Progreso)	6.91	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
5	INAMBARI	R170115	Emp. PE-30C (Km 121)	3.42	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
6	INAMBARI	R170116	Emp. PE-30C (Santa Rita Alta)	2.61	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
7	INAMBARI	R170117	Emp. PE-30C (Km 126)	4.47	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
8	INAMBARI	R170119	Emp. PE-30C (Km 133.5)	5.69	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
9	INAMBARI	R170122	Emp. MD-517 (Puerto Trujillo)	11.54	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
10	INAMBARI	R170123	Emp. MD-101 (Km 5.0)	2.54	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
11	INAMBARI	R170126	Emp. MD-518 (Km 5.0)	4.99	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
12	INAMBARI	R170128	Emp. MD-518 (Km 11.5)	8.96	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
13	INAMBARI	R170130	Emp. MD-517 (Km 2.5) Asoc. Agric. Nueva Unión	4.55	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
14	INAMBARI	R170132	Emp. MD-517 (Km 4.0) Asoc. Agric. Quebrada Arenales	3.58	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
15	INAMBARI	R170134	Emp. MD-517 (Km 6.0) Asoc. Agric. Nueva Generación	4.07	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
16	INAMBARI	R170136	Emp. MD-517 (Km 6.5) Asoc. Caucateros	2.53	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
17	INAMBARI	R170137	Emp. MD-521 (Km 2.0)	8.84	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
18	INAMBARI	R170138	Emp. R170109 (Km 4.0)	2.67	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
19	INAMBARI	R170139	Emp. R170117 (Km 1.2)	8.62	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
20	INAMBARI	R170140	Emp. R170119 (Km 2.5)	1.33	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
21	INAMBARI	R170142	Emp. R170134 (Km 1.5) Asoc. Villa Real - Santa Rosa	1.91	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal

22	INAMBARI	R170143	Emp. R170128 (Km 7.0)	2.75	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
23	LABERINTO	R170105	Emp. PE-30C (Santo Domingo)	11.39	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
24	LABERINTO	R170135	Emp. MD-525 (Pta Carretera)	44.74	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
25	LAS PIEDRAS	R170101	Emp. PE-30C (Villa de Voy 1)	7.28	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
26	LAS PIEDRAS	R170102	Emp. PE-30C (Cafetal)	8.05	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
27	LAS PIEDRAS	R170104	Emp. PE-30C (Qda Mavila)	12.14	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
28	LAS PIEDRAS	R170106	Emp. PE-30C (Monterrey)	3.97	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
29	LAS PIEDRAS	R170108	Emp. PE-30C (Loboyoc Chico)	4.69	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
30	LAS PIEDRAS	R170110	Emp. PE-30C (La Bonita)	2.37	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
31	LAS PIEDRAS	R170112	Emp. PE-30C (Loboyoc)	3.57	Sin Afirmar	Bueno	Distrital	Nacional
32	LAS PIEDRAS	R170114	Emp. PE-30C (Bello Horizonte)	1.04	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
33	LAS PIEDRAS	R170118	Emp. MD-106 (Km 1.6)	2.53	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
34	LAS PIEDRAS	R170120	Emp. MD-106 (Km 2.0)	4.26	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
35	LAS PIEDRAS	R170121	Emp. MD-106 (Km 4.0)	0.95	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
36	LAS PIEDRAS	R170124	Emp. MD-577 (Km 9.5)	5.34	Sin Afirmar	Bueno	Distrital	Vecinal
37	LAS PIEDRAS	R170125	Emp. MD-572	10.43	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
38	LAS PIEDRAS	R170127	Emp. MD-596 (Virgen del Carmen)	3.89	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
39	LAS PIEDRAS	R170131	Emp. MD-597 (El Triunfo)	5.38	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
40	LAS PIEDRAS	R170133	Emp. MD-587 (Colpayoc)	11.46	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
41	LAS PIEDRAS	R170141	Emp. R170124 (Km 1.1)	4.47	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
42	TAMBOPATA	R170103	Emp. PE-30C (San Bernardo)	17.51	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
43	TAMBOPATA	R170129	Emp. MD-547 (Monte Sinai)	3.50	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal

TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL NO REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA	**281.42**

(*) Fuente: Inventario Vial Georeferenciado – 2020.

4.2. Accesibilidad de la Población a Servicios de Educación y Salud

4.2.1 Demanda de centros poblados sin acceso vial a servicios de educación y salud

La provincia de Tambopata, cuenta con vías que permiten el acceso a todos los servicios de Educación y Salud; valiéndose los alumnos, profesores, auxiliares, médicos, enfermeros y pacientes de las vías Nacionales, Departamentales y Vecinales para acceder a dichas instituciones y establecimientos.

Las vías vecinales, cuya gestión le corresponde la Municipalidad Provincial de Tambopata en su mayoría se encuentran en mal estado; razón por la cual se considera la correspondiente INTERVENCION vial.

5

CAPITULO V.

OFERTA VIAL

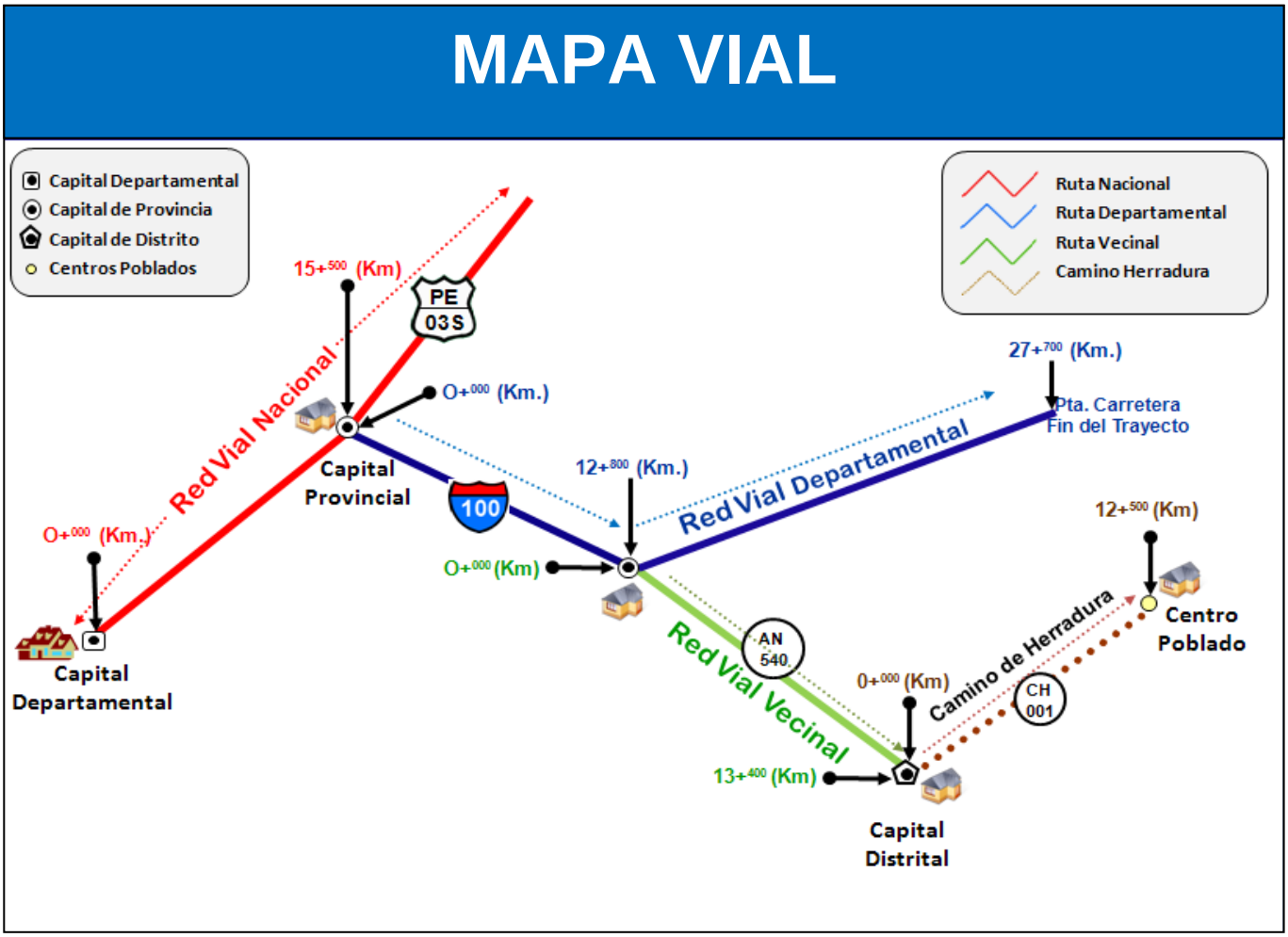
5.1. Principales Ejes Viales que Atraviesan la Provincia
5.2. Distancia Entre las Principales Localidades de la Provincia
5.3. Situación Actual de la Infraestructura Vial Provincial
5.4. Tipo de Intervención en los Caminos Vecinales
5.5. Principales Caminos de Herradura e Infraestructura Fluvial

La Oferta Vial de la provincia se desarrolla en base al Inventario Vial Georeferenciado de la provincia de Tambopata, con la información de los caminos concernientes a la ubicación, clasificación o jerarquización, longitud, características geométricas, tipo de superficie de rodadura y estado funcional general, para efectos de la planificación vial y toma de decisión sobre vialidad.

En base a ello, se identifican los caminos que integran la Red Vial de la Provincia, el estado de transitabilidad y el tipo de INTERVENCION requerido (Rehabilitación, Mejoramiento o Mantenimiento).

En la siguiente figura, de manera simplificada, se presentan los tres tipos de redes viales que existen en la provincia y la relación que existe entre ellas.

Figura Nº 08 Mapa Vial



Fuente: Guía Metodológica para elaboración de Planes Viales.

5.1. Principales Ejes Viales que Atraviesan la Provincia

La provincia de Tambopata, se articula a través de su Red Vial Nacional PE-30 (Carretera Interoceánica Sur), que cruza el territorio de la provincia de Tambopata transversalmente, iniciando su recorrido para el caso de la provincia en el Puente Inambari prolongándose hasta el Puente Mavila.

Se hace evidente que la infraestructura vial y de transporte terrestre de la provincia Tambopata, está articulada a la carretera interoceánica, existen flujos de transporte de carácter menor hacia los centros poblados al interior de la Provincia tales como: carretera a CC.NN Infierno, Laberinto, Puerto Carlos, Tres Islas, Lago Valencia, Centromin que son los más representativos en accesibilidad con otros distritos.

a) Ruta Empalme PE-30C – Virgen de la Candelaria – Sarayacu

Une los poblados ubicados en la margen derecha del rio Inambari, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 10.63 Km. de vía afirmada, actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Sarayacu y Virgen de la candelaria – distrito Inambari.

Foto Nº 03

Centro Poblado Virgen de la Candelaria	Centro Poblado Sarayacu

Fuente: Elaboración Propia

b) Ruta Empalme PE-30C – Santa Rita Baja – Ponal

Une los centros poblados ubicados en la margen izquierda del rio Inambari, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 12.13 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Santa Rita Baja y Ponal, distrito Inambari, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Inambari, con la carretera interoceanica sur.

Foto Nº 04

Centro Poblado Santa Rita Baja	Centro Poblado Ponal

Fuente: Elaboración Propia

c) Ruta Empalme PE-30C – Unión Progreso – Huacamayo Bajo

Une los centros poblados ubicados en la margen derecha del rio Inambari, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 15.21 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Unión Progreso y Huacamayo Bajo, distrito Inambari, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Inambari, con la carretera interoceanica sur.

Foto Nº 05

Centro Poblado Unión Progreso	Centro Poblado Huacamayo Bajo

Fuente: Elaboración Propia

d) Ruta Empalme PE-30C – Vírgenes del Sol – Boca Unión

Une los centros poblados ubicados en la margen izquierda del rio Madre de Dios, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 11.59 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Vírgenes de Sol y Boca Unión, distrito Laberinto, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Madre de Dios, con la carretera interoceanica sur.

Foto Nº 06

Centro Poblado Vírgenes del Sol	Centro Poblado Boca Unión

Fuente: Elaboración Propia

e) Ruta Empalme PE-30C – San Bernardo – San Jacinto

Une los centros poblados ubicados en la margen izquierda del rio Madre de Dios, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 12.94 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de San Bernardo, Aguas Negras y San Jacinto, distrito Tambopata, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Madre de Dios, con la carretera interoceanica sur.

Foto Nº 07

Centro Poblado San Bernardo	Centro Poblado San Jacinto

Fuente: Elaboración Propia

f) Ruta Empalme PE-30C – Chorrillos – Tres Islas

Une los centros poblados ubicados en la margen izquierda del rio Madre de Dios, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 19.70 Km. de vía afirmada actualmente en regular estado de conservación, conecta a los centros poblados de Tupac Amaru, Chorrillos, Tres Islas y Palmichal, distrito Tambopata, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Madre de Dios, con la carretera interoceanica sur.

Foto Nº 08

Centro Poblado Chorrillos	Centro Poblado Tres Islas

Fuente: Elaboración Propia

g) Ruta Empalme PE-30C – Santa Rosa – Miraflores

Une los centros poblados ubicados en la margen derecha del rio Mavila, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 29.64 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Santa Rosa, Nuevo Bethel, Nueva Vista y Miraflores, distrito Las Piedras, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Mavila, con la carretera interoceanica sur.

Foto Nº 09

Centro Poblado Santa Rosa	Centro Poblado Miraflores

Fuente: Elaboración Propia

h) Ruta Empalme PE-30C – Piñal – Aposento

Une los centros poblados ubicados en la margen derecha del rio Mavila, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 44.74 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Piñal, Nuevo San Juan, San Juan de Aposento y Aposento, distrito Las Piedras, así mismo conecta a la poblaciones dispersa ubicadas en las márgenes del rio Mavila, con la carretera interoceanica sur.

FotoNº 10

Centro Poblado Piñal	Centro Poblado Aposento

Fuente: Elaboración Propia

i) Ruta Empalme PE-30C – Bello Horizonte – Bajo Loboyoc

Une los centros poblados ubicados en la margen derecha del rio Mavila, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 14.95 Km. de vía afirmada actualmente en buen estado de conservación, conecta a los centros poblados de Bello Horizonte y Bajo Loboyoc, distrito Las Piedras.

Foto Nº 11

Centro Poblado Bello Horizonte	Centro Poblado Bajo Loboyoc

Fuente: Elaboración Propia

j) Ruta Empalme PE-30C – Alegría – Bajo Alegría

Une los centros poblados ubicados en la margen derecha del rio Mavila, con la carretera interoceánica sur, cuenta con una longitud de 31.47 Km. de vía afirmada actualmente en regular estado de conservación, conecta a los centros poblados de Alegría y Bajo Alegría, distrito Las Piedras.

Foto Nº 12

Centro Poblado Alegría	Centro Poblado Bajo Alegría

Fuente: Elaboración Propia

5.2. Distancia Entre las Principales Localidades de la Provincia

La distancia entre centros poblados es un indicador significativo de la accesibilidad que tiene el centro poblado respecto a su capital de distrito, provincia y región.

La ciudad de Puerto Maldonado, capital del distrito de Tambopata y capital de la provincia Tambopata, se articula con los demás centros poblados rurales de su circunscripción, a través de la interoceánica sur y vía red vecinal ubicada a ambas márgenes de la vía principal, la carretera asfaltada interoceánica Sur, que cruza el territorio provincial de Sur a Norte.

Su topografía, es plana y regularmente el desplazamiento de la población es empleando vehículos motorizados menores como las motos lineales, autos y camionetas. La existencia de muchas vías pertenecientes a la red vecinal, permite la integración entre los diferentes poblados al interior del territorio provincial.

Cuadro Nº 33 Distancia entre las principales localidades desde Puerto Maldonado a Puente Inambari
(En Kilómetros)

Puente Inambari	Mazuko	Santa Rosa	Primavera Alta	Nueva Arequipa	Unión Progreso	Laberinto	Puerto Maldonado	Principales localidades	N°
187	172	143	123	110	83	50		Puerto Maldonado	1
137	122	93	73	60	33		50	Laberinto	2
104	89	60	40	27		33	83	Unión Progreso	3
77	62	33	13		27	60	110	Nueva Arequipa	4
64	49	20		13	40	73	123	Primavera Alta	5
44	29		20	33	60	93	143	Santa Rosa	6
15		29	49	62	89	122	172	Mazuko	7
	15	44	64	77	104	137	187	Puente Inambari	8

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro Nº 34 Distancia entre las principales localidades desde Puerto Maldonado a Mavila
(En Kilómetros)

N°	Principales localidades	Puerto Maldonado	Sudadero	Planchón	Monterrey	Alegría	Mavila
1	Puerto Maldonado		26	39.9	51.51	58.2	78.2
2	Sudadero	26		12.55	21.57	31.91	54.38
	Planchón	39.9	12.55		8.75	18.3	38.3
3	Monterrey	51.51	21.57	8.75		10.69	30.69
4	Alegría	58.2	31.91	18.3	10.69		20
5	Mavila	78.2	54.38	38.3	30.69	20	

Fuente: Elaboración Propia

5.3. Situación Actual de la Infraestructura Vial Provincial

En la provincia de Tambopata, de acuerdo a la jerarquización de sus rutas, se cuenta con 131 tramos con un total de 1,306.68 km: uno Nacional con 258.99 km, uno Departamental con 20.20 km y 129 Vecinales con 1,027.49 km. De las vías vecinales 86 son Registradas con 746.07 km y 43 No Registradas con 281.42 km.

En cuanto a la superficie de rodadura, a nivel provincia, la trocha carrozable representa el 2.64%; las vías asfaltadas el 20.05%; las vías sin afirmar el 37.50% y las vías afirmadas el 39.81% del total.

En relación a las vías vecinales registradas y no registradas la superficie de rodadura registra el 0.11% de vías asfaltadas, el 2.64% de trocha, el 37.50% de vías sin afirmado y el 38.38% de vías con afirmado. Mayor detalle se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº 35 Clasificador de Ruta por Tipo de Superficie

Ambito / Red Vial	Nº de Tramos	Longitud (Km)	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura							
			Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha	
			Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Provincia Tambopata	**131**	**1,306.68**	**261.99**	**20.05%**	**520.13**	**39.81%**	**490.07**	**37.50%**	**34.48**	**2.64%**
Nacional	1	258.99	258.99	19.82%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Departamental	1	20.20	1.59	0.12%	18.61	0,51%	0	0,00%	0	0,00%
Vecinal	**129**	**1,027.49**	**1.41**	**0.11%**	**501.52**	**38.38%**	**490.07**	**37.50%**	**34.48**	**2.64%**
Vecinal Registrada	86	746.07	1.41	0.11%	492.61	37.70%	217.56	16.65%	34.48	2.64%
Vecinal No Registrada	43	281.42	0	0.00%	8.91	0.68%	272.51	20.86%	0	0.00%

Fuente: Inventario Vial Georeferenciado de Tambopata

Por otra parte, se puede apreciar, en el siguiente Cuadro, que la provincia cuenta con vías similares de conservación entre lo regular y bueno, las vías en mal estado representan el 33.21%.

En relación a las vías vecinales se registra un 22.61 % en estado bueno, un 22.81 % de vías se encuentran en regular estado, y un 33.21% se encuentra en mal estado de conservación. Mayor detalle se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro Nº 36 Clasificador de Ruta por Estado del Camino

Ambito / Red Vial	Nº de Tramos	Longitud (Km)	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura							
			Bueno		Regular		Malo		Muy Malo	
			Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Provincia Tambopata	**131**	**1,306.68**	**574.57**	**43.97%**	**298.11**	**22.81%**	**433.99**	**33.21%**	**0.00**	**0.00%**
Nacional	1	258.99	258.99	19.82%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Departamental	1	20.20	20.20	1.55%	0	0,51%	0	0,00%	0	0,00%
Vecinal	**129**	**1,027.49**	**295.4**	**22.61%**	**298.11**	**22.81%**	**433.99**	**33.21%**	**0.00**	**0.00%**
Vecinal Registrada	86	746.07	295.38	22.61%	289.2	22.13%	161.48	12.36%	0	0.00%
Vecinal No Registrada	43	281.42	0	0.00%	8.91	0.68%	272.51	20.86%	0	2,31%

Fuente: Elaboración Propia.

En la provincia de Tambopata la infraestructura vial que predomina son las vías afirmadas y sin afirmar las cuales se encuentran en estado regular a malo, reflejando un gran problema de transitabilidad en la temporada de lluvia.

A continuación, se presenta el cuadro: Clasificador de Rutas de la Red Vial de la provincia de Tambopata.

Cuadro Nº 37 Clasificador de Rutas de la Red Vial de la Provincia de Tambopata

Nº	Distrito	Código de Ruta	Nombre de los Caminos Vecinales	Característica de la Vía			Ambito de Influencia	Conexión Vial
				Longitud (Km)	Superficie	Estado Transita-bilidad		
Red Vial Vecinal Registrada								
1	INAMBARI	MD-513	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Rio Inambari	2.98	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
2	INAMBARI	MD-514	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Kotsimba	7.96	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
5	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	11.74	Trocha	Malo	Distrital	Nacional
6	INAMBARI	MD-519	Emp. MD-518 (Centromin) - Pto. Centromin.	0.89	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
7	INAMBARI	MD-520	Emp. PE-30C (Virgen de la Candelaria) - Sarayacu.	10.63	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
9	INAMBARI	MD-530	Emp. PE-30 C (Florida Baja) - Dv. Progreso Verde - Filadelfia.	18.03	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
10	INAMBARI	MD-531	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	5.74	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
11	INAMBARI	MD-532	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	7.20	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
12	LABERINTO	MD-522	Emp. PE-30 C - Río Malinowsky.	2.62	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
13	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	2.76	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
14	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	3.25	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
15	LABERINTO	MD-524	Emp. PE-5S (San Juan) - Pta. Carretera.	4.35	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
17	LABERINTO	MD-526	Emp. PE-30C (Florida Alta) - Pta. Carretera.	4.26	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
19	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	0.38	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
20	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	1.85	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal

21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
22	LABERINTO	MD-533	Emp. PE-30 C (Tahuantinsuyo) - Pta. Carretera.	3.35	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
23	LABERINTO	MD-534	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	12.31	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
24	LABERINTO	MD-535	Emp. PE-30 C (Huantupa) - Pta. Carretera.	11.56	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
25	LABERINTO	MD-536	Emp. PE-30C - Los Cedros	3.89	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
26	LABERINTO	MD-537	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.60	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
27	TAMBOPATA	MD-538	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	2.32	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
28	TAMBOPATA	MD-539	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	3.70	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
31	TAMBOPATA	MD-542	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	2.32	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
32	TAMBOPATA	MD-543	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	1.56	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
33	TAMBOPATA	MD-544	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	3.73	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
34	TAMBOPATA	MD-545	Emp. MD-544 - Pta. Carretera.	1.88	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
36	TAMBOPATA	MD-547	Emp. PE-30C - Monte Sinai - Pta. Carretera.	11.76	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
37	TAMBOPATA	MD-548	Emp. MD-547 - Ulises Lopez.	4.28	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
38	TAMBOPATA	MD-549	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	11.27	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
39	TAMBOPATA	MD-550	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	0.95	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
40	TAMBOPATA	MD-551	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	4.17	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
41	TAMBOPATA	MD-552	Emp. PE-30C - Castañal.	3.24	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
43	TAMBOPATA	MD-554	Emp. MD -553 - Pta. Carretera.	8.02	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
45	TAMBOPATA	MD-556	Emp. MD-558 (Chorrilllos) - Pta. Carretera.	0.59	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
46	TAMBOPATA	MD-557	Emp. PE-30C - Aeropuerto	1.41	Asfaltado	Regular	Distrital	Nacional
47	TAMBOPATA	MD-558	Emp. PE-30 C - La Pastora Margen Derecha.	4.56	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
48	TAMBOPATA	MD-559	Emp. MD-558 (Dv. Pto. Pastora) - Pta. Carretera.	2.16	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
49	TAMBOPATA	MD-560	Emp. PE-30 C - Dv. Rompe Olas - Otilia - Pta. Carretera.	10.97	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
50	TAMBOPATA	MD-561	Emp. MD-560 - Rompe Olas.	4.00	Afirmado	Malo	Distrital	Vecinal
51	TAMBOPATA	MD-562	Emp. MD-560 - Alta Cachuela - Emp. MD-560.	18.37	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal

52	TAMBOPATA	MD-563	Emp. MD-562 - El Prado - Centro Cachuela - Emp.MD-562.	7.97	Afirmado	Malo	Distrital	Vecinal
53	TAMBOPATA	MD-564	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	2.67	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
54	TAMBOPATA	MD-565	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	1.73	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
56	TAMBOPATA	MD-567	Emp. MD-557 - Emp. MD-566 - Cantera	1.73	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
57	TAMBOPATA	MD-568	Emp. MD-102 - Dv. Shajao - Emp. MD-566 (Dv. Bajo Tambopata).	6.01	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
58	TAMBOPATA	MD-569	Emp. MD-102 (Shajao) - Emp. MD-568.	4.27	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
59	TAMBOPATA	MD-571	Emp. MD-102 (Loero) - Pta. Carretera.	2.94	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
60	LAS PIEDRAS	MD-572	Emp. PE-30C - Rimac Parque El Triunfo - Dv. Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	10.65	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
61	LAS PIEDRAS	MD-573	Emp. MD-572 - Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	6.54	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
62	LAS PIEDRAS	MD-574	Emp. PE-30C - Cachuela - Cachuela Margen Izquierda - Pta. Carretera.	15.58	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
63	LAS PIEDRAS	MD-575	Emp. MD-574 - Pta. Carretera.	1.92	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Vecinal
64	LAS PIEDRAS	MD-576	Emp. PE-30C (Santa Teresa) - Madama - Pta. Carretera.	21.00	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
65	LAS PIEDRAS	MD-577	Emp. PE-30 C (Bello Horizonte) - Bajo Loboyoc.	14.95	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
67	LAS PIEDRAS	MD-579	Emp. MD-578 (Alto Loboyoc) - Pta. Carretera.	0.58	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
68	LAS PIEDRAS	MD-580	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.69	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
69	LAS PIEDRAS	MD-581	Emp. PE-30 C - Nueva Alianza - Pta. Carretera.	10.48	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
70	LAS PIEDRAS	MD-583	Emp. PE-30 C (San Francisco) - Pta. Carretera.	7.66	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
71	LAS PIEDRAS	MD-584	Emp. PE-30 C (Dv. San Francisco) - Bajo San Francisco.	3.98	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional
72	LAS PIEDRAS	MD-585	Emp. MD-584 (Dv. Bajo San Francisco) - Pta. Carretera.	3.06	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
73	LAS PIEDRAS	MD-586	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	4.50	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
74	LAS PIEDRAS	MD-587	Emp. PE-30 C - Dv. Saballuyoc - Colpayoc - Pta. Carretera.	10.31	Afirmado	Regular	Distrital	Nacional
75	LAS PIEDRAS	MD-588	Emp. MD-589 - Saballuyoc.	4.22	Afirmado	Malo	Distrital	Vecinal
76	LAS PIEDRAS	MD-589	Emp. PE-30 C (Las Piedras Planchón) - Pta. Carretera.	7.37	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
77	LAS PIEDRAS	MD-591	Emp. MD-105 - Lucerna - Loreto.	21.79	Trocha	Regular	Distrital	Vecinal
78	LAS PIEDRAS	MD-592	Emp. PE-30 C (Monterrey) - Bajo Monterrey.	13.87	Sin Afirmar	Regular	Distrital	Nacional
79	LAS PIEDRAS	MD-593	Emp. PE-30 C (Alegria) - San Carlos - Filadelfia - Pta. Carretera	27.92	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
80	LAS PIEDRAS	MD-594	Emp. MD-105 (Varsovia) - Emp. MD-593 (Dv. San Carlos).	3.87	Afirmado	Regular	Distrital	Vecinal
81	LAS PIEDRAS	MD-595	Emp. PE-30 C - Bajo Alegría.	31.47	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	Afirmado	Malo	Distrital	Nacional

83	LAS PIEDRAS	MD-597	Emp. MD-596 (Dv. Virgen del Carmen) - El Triunfo - Pta. Carretera.	8.56	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
84	LAS PIEDRAS	MD-598	Emp. PE-30 C (Dv. Piñal) - Piñal - Nuevo San Juan - Aposento - Emp. PE-30 C (Mávila).	44.74	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
86	LAS PIEDRAS	MD-600	Emp. MD-599 - Colpac - Pta. Carretera.	0.95	Trocha	Regular	Distrital	Vecinal

TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA	**746.07**

Nº	Distrito	Código Provisional	Nombre de los Caminos Vecinales	Longitud (Km)	Superficie	Estado Transita-bilidad	Ambito de Influencia	Conexión Vial
Red Vial Vecinal No Registrada								
1	INAMBARI	R170107	Emp. PE-30C (Fundo Sta Teresa)	5.24	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
2	INAMBARI	R170109	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.69	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
3	INAMBARI	R170111	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.57	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
4	INAMBARI	R170113	Emp. PE-30C (Union Progreso)	6.91	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
5	INAMBARI	R170115	Emp. PE-30C (Km 121)	3.42	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
6	INAMBARI	R170116	Emp. PE-30C (Santa Rita Alta)	2.61	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
7	INAMBARI	R170117	Emp. PE-30C (Km 126)	4.47	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
8	INAMBARI	R170119	Emp. PE-30C (Km 133.5)	5.69	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
9	INAMBARI	R170122	Emp. MD-517 (Puerto Trujillo)	11.54	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
10	INAMBARI	R170123	Emp. MD-101 (Km 5.0)	2.54	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
11	INAMBARI	R170126	Emp. MD-518 (Km 5.0)	4.99	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
12	INAMBARI	R170128	Emp. MD-518 (Km 11.5)	8.96	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
13	INAMBARI	R170130	Emp. MD-517 (Km 2.5) Asoc. Agric. Nueva Unión	4.55	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
14	INAMBARI	R170132	Emp. MD-517 (Km 4.0) Asoc. Agric. Quebrada Arenales	3.58	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
15	INAMBARI	R170134	Emp. MD-517 (Km 6.0) Asoc. Agric. Nueva Generación	4.07	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
16	INAMBARI	R170136	Emp. MD-517 (Km 6.5) Asoc. Caucateros	2.53	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
17	INAMBARI	R170137	Emp. MD-521 (Km 2.0)	8.84	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
18	INAMBARI	R170138	Emp. R170109 (Km 4.0)	2.67	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
19	INAMBARI	R170139	Emp. R170117 (Km 1.2)	8.62	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
20	INAMBARI	R170140	Emp. R170119 (Km 2.5)	1.33	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
21	INAMBARI	R170142	Emp. R170134 (Km 1.5) Asoc. Villa Real - Santa Rosa	1.91	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
22	INAMBARI	R170143	Emp. R170128 (Km 7.0)	2.75	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
23	LABERINTO	R170105	Emp. PE-30C (Santo Domingo)	11.39	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional

24	LABERINTO	R170135	Emp. MD-525 (Pta Carretera)	44.74	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
25	LAS PIEDRAS	R170101	Emp. PE-30C (Villa de Voy 1)	7.28	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
26	LAS PIEDRAS	R170102	Emp. PE-30C (Cafetal)	8.05	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
27	LAS PIEDRAS	R170104	Emp. PE-30C (Qda Mavila)	12.14	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
28	LAS PIEDRAS	R170106	Emp. PE-30C (Monterrey)	3.97	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
29	LAS PIEDRAS	R170108	Emp. PE-30C (Loboyoc Chico)	4.69	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
30	LAS PIEDRAS	R170110	Emp. PE-30C (La Bonita)	2.37	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
31	LAS PIEDRAS	R170112	Emp. PE-30C (Loboyoc)	3.57	Afirmado	Bueno	Distrital	Nacional
32	LAS PIEDRAS	R170114	Emp. PE-30C (Bello Horizonte)	1.04	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
33	LAS PIEDRAS	R170118	Emp. MD-106 (Km 1.6)	2.53	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
34	LAS PIEDRAS	R170120	Emp. MD-106 (Km 2.0)	4.26	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
35	LAS PIEDRAS	R170121	Emp. MD-106 (Km 4.0)	0.95	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
36	LAS PIEDRAS	R170124	Emp. MD-577 (Km 9.5)	5.34	Afirmado	Bueno	Distrital	Vecinal
37	LAS PIEDRAS	R170125	Emp. MD-572	10.43	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
38	LAS PIEDRAS	R170127	Emp. MD-596 (Virgen del Carmen)	3.89	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
39	LAS PIEDRAS	R170131	Emp. MD-597 (El Triunfo)	5.38	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
40	LAS PIEDRAS	R170133	Emp. MD-587 (Colpayoc)	11.46	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
41	LAS PIEDRAS	R170141	Emp. R170124 (Km 1.1)	4.47	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal
42	TAMBOPATA	R170103	Emp. PE-30C (San Bernardo)	17.51	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Nacional
43	TAMBOPATA	R170129	Emp. MD-547 (Monte Sinai)	3.50	Sin Afirmar	Malo	Distrital	Vecinal

TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL NO REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA	**281.42**

5.4. Tipo de Intervención en los Caminos Vecinales

El tipo de INTERVENCION requerido en cada camino vecinal se ha determinado con base a la información del Inventario Vial Georeferenciado de la provincia de Tambopata, sobre las características físicas del camino y su estado de transitabilidad; es de precisar que el señalamiento del tipo de INTERVENCIÓN al nivel del Plan Vial no es definitivo, es una primera aproximación para la elaboración de los diferentes programas de INTERVENCION del PVPP. El nivel de INTERVENCION de un camino será determinado por los estudios de pre inversión correspondientes.

A este nivel, la INTERVENCION para cada camino podrá corresponder, según el estado de transitabilidad en que se encuentre, a una de las actividades siguientes:

- ✓ Estado Bueno: Mantenimiento Rutinario **MR**
- ✓ Estado Regular: Mantenimiento Periódico **MP**
- ✓ Estado Malo: Rehabilitación / Mejoramiento **R / M**

Se consideran los siguientes criterios:

- **Mantenimiento Rutinario**:

  Consiste en la reparación focalizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura, en la nivelación de la misma y de las bermas; en el mantenimiento regular del sistema de drenaje (cunetas, zanjas, alcantarillas, etc.), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías. Se aplica una o más veces al año, dependiendo de las condiciones del camino.

- **Mantenimiento Periódico**:

  Conjunto de actividades orientadas a restablecer las características de la superficie de rodadura mediante la renovación de la superficie de la vía, sin constituirse en un refuerzo estructural. En un camino de afirmado se refiere a la re-aplicación de la grava cuando se encuentra en un estado regular de conservación antes de llegar a perderse totalmente. Los trabajos se realizan cada tres o cuatro años en los caminos sometidos a un permanente mantenimiento rutinario.

- **Rehabilitación**:

  La rehabilitación procede cuando el camino se encuentra demasiado deteriorado como para poder resistir una mayor cantidad de tránsito en el futuro, pudiendo incluir algunos mejoramientos en los sistemas de drenaje y de contención. La rehabilitación tiene como propósito restablecer la capacidad estructural y la calidad de la superficie de rodadura.

- **Mejoramiento**:

  Se refiere a la introducción de mejoras en los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, incluidos los trabajos relacionados a la renovación de la superficie y la rehabilitación. El objetivo de estas labores es incrementar la capacidad del camino y la velocidad de circulación, así como la seguridad de los vehículos que por él transitan.

Resulta de suma importancia mencionar que, a partir de la emisión y aprobación del Decreto de Urgencia Nº 070-2020 y con el objetivo de reactivar la economía del país como consecuencia de los problemas generados por la Pandemia COVID-19, el Gobierno Nacional ha transferido recursos financieros a los Gobiernos Regionles y Gobiernos Locales para el Mantenimiento Periódico y Rutinario de los caminos vecinales. En consecuencia, se tomará en cuenta aquellas vías que entrarán en Mantenimiento Periódico en el último semestre del año 2021, las mismas que asu vezse programarán para su Mantenimiento Rutinario en los próximos tres (03) años.

A continuación se presenta el Cuadro con la información levantada en campo y el nivel de |ntervención requerida:

Cuadro Nº 38 Nivel de Intervención Requerida del Camino Vecinal

Nº	Código de Ruta	Nombre de los Caminos Vecinales	Característica de la Vía			
			Longitud (Km)	NIVEL DE INTERVENCION	Superficie	Estado Transita-bilidad
Red Vial Vecinal Registrada						
1	MD-513	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Rio Inambari	2.98	MP	Afirmado	Regular
2	MD-514	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Kotsimba	7.96	R	Afirmado	Malo
3	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	MP	Afirmado	Regular
4	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	MR	Afirmado	Bueno
5	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	11.74	R	Trocha	Malo
6	MD-519	Emp. MD-518 (Centromin) - Pto. Centromin.	0.89	MR	Afirmado	Bueno
7	MD-520	Emp. PE-30C (Virgen de la Candelaria) - Sarayacu.	10.63	MR	Afirmado	Bueno
8	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	MR	Afirmado	Bueno
9	MD-530	Emp. PE-30 C (Florida Baja) - Dv. Progreso Verde - Filadelfia.	18.03	R	Sin Afirmar	Malo
10	MD-531	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	5.74	R	Sin Afirmar	Malo
11	MD-532	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	7.20	R	Sin Afirmar	Malo
12	MD-522	Emp. PE-30 C - Río Malinowsky.	2.62	MP	Sin Afirmar	Regular
13	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	2.76	MP	Sin Afirmar	Regular
14	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	3.25	MP	Sin Afirmar	Regular
15	MD-524	Emp. PE-5S (San Juan) - Pta. Carretera.	4.35	MP	Sin Afirmar	Regular
16	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	MR	Afirmado	Bueno
17	MD-526	Emp. PE-30C (Florida Alta) - Pta. Carretera.	4.26	MP	Sin Afirmar	Regular
18	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	MP	Sin Afirmar	Regular
19	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	0.38	MP	Sin Afirmar	Regular
20	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	1.85	MP	Sin Afirmar	Regular
21	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	MR	Afirmado	Bueno
22	MD-533	Emp. PE-30 C (Tahuantinsuyo) - Pta. Carretera.	3.35	R	Sin Afirmar	Malo
23	MD-534	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	12.31	R	Sin Afirmar	Malo
24	MD-535	Emp. PE-30 C (Huantupa) - Pta. Carretera.	11.56	R	Sin Afirmar	Malo
25	MD-536	Emp. PE-30C - Los Cedros	3.89	MP	Afirmado	Regular
26	MD-537	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.60	MP	Sin Afirmar	Regular
27	MD-538	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	2.32	MP	Sin Afirmar	Regular
28	MD-539	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	3.70	MP	Sin Afirmar	Regular
29	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	R	Sin Afirmar	Malo
30	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	MR	Afirmado	Bueno
31	MD-542	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	2.32	MR	Afirmado	Bueno

32	MD-543	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	1.56	MR	Afirmado	Bueno
33	MD-544	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	3.73	MP	Sin Afirmar	Regular
34	MD-545	Emp. MD-544 - Pta. Carretera.	1.88	MP	Sin Afirmar	Regular
35	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	MR	Afirmado	Bueno
36	MD-547	Emp. PE-30C - Monte Sinai - Pta. Carretera.	11.76	MP	Sin Afirmar	Regular
37	MD-548	Emp. MD-547 - Ulises Lopez.	4.28	MP	Sin Afirmar	Regular
38	MD-549	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	11.27	MP	Sin Afirmar	Regular
39	MD-550	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	0.95	MP	Sin Afirmar	Regular
40	MD-551	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	4.17	MP	Sin Afirmar	Regular
41	MD-552	Emp. PE-30C - Castañal.	3.24	MP	Afirmado	Regular
42	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	MP	Afirmado	Regular
43	MD-554	Emp. MD -553 - Pta. Carretera.	8.02	R	Sin Afirmar	Malo
44	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	MP	Afirmado	Regular
45	MD-556	Emp. MD-558 (Chorrilllos) - Pta. Carretera.	0.59	MP	Sin Afirmar	Regular
46	MD-557	Emp. PE-30C - Aeropuerto	1.41	MP	Asfaltado	Regular
47	MD-558	Emp. PE-30 C - La Pastora Margen Derecha.	4.56	MP	Afirmado	Regular
48	MD-559	Emp. MD-558 (Dv. Pto. Pastora) - Pta. Carretera.	2.16	MP	Afirmado	Regular
49	MD-560	Emp. PE-30 C - Dv. Rompe Olas - Otilia - Pta. Carretera.	10.97	R	Afirmado	Malo
50	MD-561	Emp. MD-560 - Rompe Olas.	4.00	R	Afirmado	Malo
51	MD-562	Emp. MD-560 - Alta Cachuela - Emp. MD-560.	18.37	MP	Afirmado	Regular
52	MD-563	Emp. MD-562 - El Prado - Centro Cachuela - Emp.MD-562.	7.97	R	Afirmado	Malo
53	MD-564	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	2.67	MP	Afirmado	Regular
54	MD-565	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	1.73	MP	Afirmado	Regular
55	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	MP	Afirmado	Regular
56	MD-567	Emp. MD-557 - Emp. MD-566 - Cantera	1.73	MP	Afirmado	Regular
57	MD-568	Emp. MD-102 - Dv. Shajao - Emp. MD-566 (Dv. Bajo Tambopata).	6.01	R	Sin Afirmar	Malo
58	MD-569	Emp. MD-102 (Shajao) - Emp. MD-568.	4.27	MP	Sin Afirmar	Regular
59	MD-571	Emp. MD-102 (Loero) - Pta. Carretera.	2.94	MP	Sin Afirmar	Regular
60	MD-572	Emp. PE-30C - Rimac Parque El Triunfo - Dv. Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	10.65	MP	Afirmado	Regular
61	MD-573	Emp. MD-572 - Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	6.54	MP	Afirmado	Regular
62	MD-574	Emp. PE-30C - Cachuela - Cachuela Margen Izquierda - Pta. Carretera.	15.58	MR	Afirmado	Bueno
63	MD-575	Emp. MD-574 - Pta. Carretera.	1.92	MP	Sin Afirmar	Regular
64	MD-576	Emp. PE-30C (Santa Teresa) - Madama - Pta. Carretera.	21.00	MP	Sin Afirmar	Regular
65	MD-577	Emp. PE-30 C (Bello Horizonte) - Bajo Loboyoc.	14.95	MR	Afirmado	Bueno
66	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	MR	Afirmado	Bueno
67	MD-579	Emp. MD-578 (Alto Loboyoc) - Pta. Carretera.	0.58	MR	Afirmado	Bueno
68	MD-580	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.69	MP	Sin Afirmar	Regular
69	MD-581	Emp. PE-30 C - Nueva Alianza - Pta. Carretera.	10.48	MR	Afirmado	Bueno
70	MD-583	Emp. PE-30 C (San Francisco) - Pta. Carretera.	7.66	MP	Afirmado	Regular
71	MD-584	Emp. PE-30 C (Dv. San Francisco) - Bajo San Francisco.	3.98	R	Afirmado	Malo
72	MD-585	Emp. MD-584 (Dv. Bajo San Francisco) - Pta. Carretera.	3.06	R	Sin Afirmar	Malo
73	MD-586	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	4.50	MP	Sin Afirmar	Regular
74	MD-587	Emp. PE-30 C - Dv. Saballuyoc - Colpayoc - Pta. Carretera.	10.31	MP	Afirmado	Regular
75	MD-588	Emp. MD-589 - Saballuyoc.	4.22	R	Afirmado	Malo
76	MD-589	Emp. PE-30 C (Las Piedras Planchón) - Pta. Carretera.	7.37	MR	Afirmado	Bueno

77	MD-591	Emp. MD-105 - Lucerna - Loreto.	21.79	MP	Trocha	Regular
78	MD-592	Emp. PE-30 C (Monterrey) - Bajo Monterrey.	13.87	MP	Sin Afirmar	Regular
79	MD-593	Emp. PE-30 C (Alegria) - San Carlos - Filadelfia - Pta. Carretera	27.92	MR	Afirmado	Bueno
80	MD-594	Emp. MD-105 (Varsovia) - Emp. MD-593 (Dv. San Carlos).	3.87	MP	Afirmado	Regular
81	MD-595	Emp. PE-30 C - Bajo Alegría.	31.47	MR	Afirmado	Bueno
82	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	R	Afirmado	Malo
83	MD-597	Emp. MD-596 (Dv. Virgen del Carmen) - El Triunfo - Pta. Carretera.	8.56	R	Sin Afirmar	Malo
84	MD-598	Emp. PE-30 C (Dv. Piñal) - Piñal - Nuevo San Juan - Aposento - Emp. PE-30 C (Mávila).	44.74	MR	Afirmado	Bueno
85	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	MR	Afirmado	Bueno
86	MD-600	Emp. MD-599 - Colpac - Pta. Carretera.	0.95	MP	Trocha	Regular

TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA	**746.07**

Nº	Código Provisional	Nombre de los Caminos Vecinales	Longitud (Km)	NIVEL DE INTERVENCION	Superficie	Estado Transita-bilidad
Red Vial Vecinal No Registrada						
1	R170107	Emp. PE-30C (Fundo Sta Teresa)	5.24	R	Sin Afirmar	Malo
2	R170109	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.69	R	Sin Afirmar	Malo
3	R170111	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.57	R	Sin Afirmar	Malo
4	R170113	Emp. PE-30C (Union Progreso)	6.91	R	Sin Afirmar	Malo
5	R170115	Emp. PE-30C (Km 121)	3.42	R	Sin Afirmar	Malo
6	R170116	Emp. PE-30C (Santa Rita Alta)	2.61	R	Sin Afirmar	Malo
7	R170117	Emp. PE-30C (Km 126)	4.47	R	Sin Afirmar	Malo
8	R170119	Emp. PE-30C (Km 133.5)	5.69	R	Sin Afirmar	Malo
9	R170122	Emp. MD-517 (Puerto Trujillo)	11.54	R	Sin Afirmar	Malo
10	R170123	Emp. MD-101 (Km 5.0)	2.54	R	Sin Afirmar	Malo
11	R170126	Emp. MD-518 (Km 5.0)	4.99	R	Sin Afirmar	Malo
12	R170128	Emp. MD-518 (Km 11.5)	8.96	R	Sin Afirmar	Malo
13	R170130	Emp. MD-517 (Km 2.5) Asoc. Agric. Nueva Unión	4.55	R	Sin Afirmar	Malo
14	R170132	Emp. MD-517 (Km 4.0) Asoc. Agric. Quebrada Arenales	3.58	R	Sin Afirmar	Malo
15	R170134	Emp. MD-517 (Km 6.0) Asoc. Agric. Nueva Generación	4.07	R	Sin Afirmar	Malo
16	R170136	Emp. MD-517 (Km 6.5) Asoc. Caucateros	2.53	R	Sin Afirmar	Malo
17	R170137	Emp. MD-521 (Km 2.0)	8.84	R	Sin Afirmar	Malo
18	R170138	Emp. R170109 (Km 4.0)	2.67	R	Sin Afirmar	Malo
19	R170139	Emp. R170117 (Km 1.2)	8.62	R	Sin Afirmar	Malo
20	R170140	Emp. R170119 (Km 2.5)	1.33	R	Sin Afirmar	Malo
21	R170142	Emp. R170134 (Km 1.5) Asoc. Villa Real - Santa Rosa	1.91	R	Sin Afirmar	Malo
22	R170143	Emp. R170128 (Km 7.0)	2.75	R	Sin Afirmar	Malo
23	R170105	Emp. PE-30C (Santo Domingo)	11.39	R	Sin Afirmar	Malo
24	R170135	Emp. MD-525 (Pta Carretera)	44.74	R	Sin Afirmar	Malo
25	R170101	Emp. PE-30C (Villa de Voy 1)	7.28	R	Sin Afirmar	Malo
26	R170102	Emp. PE-30C (Cafetal)	8.05	R	Sin Afirmar	Malo
27	R170104	Emp. PE-30C (Qda Mavila)	12.14	R	Sin Afirmar	Malo
28	R170106	Emp. PE-30C (Monterrey)	3.97	R	Sin Afirmar	Malo
29	R170108	Emp. PE-30C (Loboyoc Chico)	4.69	R	Sin Afirmar	Malo
30	R170110	Emp. PE-30C (La Bonita)	2.37	R	Sin Afirmar	Malo
31	R170112	Emp. PE-30C (Loboyoc)	3.57	MR	Afirmado	Bueno
32	R170114	Emp. PE-30C (Bello Horizonte)	1.04	R	Sin Afirmar	Malo
33	R170118	Emp. MD-106 (Km 1.6)	2.53	R	Sin Afirmar	Malo
34	R170120	Emp. MD-106 (Km 2.0)	4.26	R	Sin Afirmar	Malo

35	R170121	Emp. MD-106 (Km 4.0)	0.95	R	Sin Afirmar	Malo
36	R170124	Emp. MD-577 (Km 9.5)	5.34	MR	Afirmado	Bueno
37	R170125	Emp. MD-572	10.43	R	Sin Afirmar	Malo
38	R170127	Emp. MD-596 (Virgen del Carmen)	3.89	R	Sin Afirmar	Malo
39	R170131	Emp. MD-597 (El Triunfo)	5.38	R	Sin Afirmar	Malo
40	R170133	Emp. MD-587 (Colpayoc)	11.46	R	Sin Afirmar	Malo
41	R170141	Emp. R170124 (Km 1.1)	4.47	R	Sin Afirmar	Malo
42	R170103	Emp. PE-30C (San Bernardo)	17.51	R	Sin Afirmar	Malo
43	R170129	Emp. MD-547 (Monte Sinai)	3.50	R	Sin Afirmar	Malo
TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL NO REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA			**281.42**			

Fuente: Inventario Vial Georeferenciado.

5.5. Principales Caminos de Herradura e Infraestructura Fluvial

De acuerdo a la información del Inventario Vial Georeferenciado de la provincia de Tambopata, no se cuenta con Caminos de Herradura dentro de la jurisdicción de la provincia de Tambopata.

6

CAPITULO VI.

BRECHA VIAL

6.1. Brecha por carencia de vías
6.2. Brecha por inadecuadas vías

6.1. Brecha por carencia de vías

En este caso la brecha está determinada por la demanda, toda vez que se trata de construcción de vías donde no existe.

La fórmula es:

O – D = B

Dónde:

O = Oferta de Camino

D= Demanda de Camino

B = Brecha equivalente a la demanda de construcción de caminos asociadas a cadenas de valor o para dar accesibilidad a poblaciones sin camino vecinal.

En el caso de construcciones asociadas a la integración al mercado mediante cadenas de valor, la demanda ha sido determinada por la importancia de los centros de producción de los productos priorizados que no tienen conexión vial hacia el centro de acopio menor, principalmente.

Minetras que la demanda por accesibilidad corresponde a las demandas de las poblaciones que no tienen conexión vial para acceder a servicios sociales básicos como Salud y Educación.

a) Integración al mercado asociada a cadenas de valor – Competitividad

Como producto del Balance O-D, los nuevos caminos requeridos (construcción) corresponden a los identificados en la demanda de integración al mercado por carencia de vías y por requerir vís para el traslado de su asociada a su cadena productiva respectiva.

En la provincia se han identificado localidades (Centros Poblados con zonas de producción) que no cuentan con acceso y por lo tanto requieren la apertura de vías vecinales, cuyo sustento está avalado por la producción de productos agrícolas y forestales.

Del estudio efectuado y las coordinaciones realizados con las autoridades locales, se ha establecido solo dos vías como Demandas para la integración al mercado, que por un lado faciliten la integración de centros poblados y por otro permitan, en menor tiempo, la accesibilidad para el traslado de sus productos agrícolas.

Se ha establecido como Demanda Vial, una vía del distrito de Tambopata y una vía del distrito de Laberinto de la provincia de Tambopata, los cuales de detallan de la siguiente manera:

- ✓ **Tramo hacia el Lago Sandoval**

  El Lago Valencia es considerado como atractivo turístico en la región de Tambopata, para llegar a este el único medio es el río Madre de Dios y hay que hacerlo en embarcaciones.

  De existir esta vía el turismo regional se incrementaría y facilitaría el traslado de los visitantes.

  La Demanda Vial para construcción asciende a 15 Km.

✓ **Tramo Vírgenes del Sol - Amarakaeri**

La demanda del camino vecinal en mención, permitirá a las localidades de Amarakaeri y Vírgenes del Sol, trasladar en menor tiempo sus productos con la Vía Nacional PE-30C (Carretera Interoceánica Sur).

La Demanda Vial para construcción asciende a 19 Km.

b) Acceso de la población a servicios sociales básicos

Los caminos identificados en la demanda por acceso a servicios básicos, como son la Educación y Salud, no ha precisado, ya que todas las Instituciones Educativas y Establecimientos de Salud se encuentran interconectados.

6.2. Brecha por inadecuadas vías

La brecha vial por inadecuadas vías está determinada por la diferencia entre el nivel y características que debería tener la vía para soportar un volumen de tráfico proyectado a 5 años y el nivel y característica que presenta la vía actualmente.

La demanda ha sido determinada con base a la articulación vial de los centros de producción de productos priorizados con cadenas productivas priorizadas a nivel nacional o provincial con los centros de acopio y los mercados. Se han identificado los caminos para la integración al mercado con condiciones de transitabilidad inadecuadas para soportar un volumen de tráfico proyectado a 5 años; dicha información es extraída del Inventario Vial Georeferenciado.

Cuadro Nº 39 Brecha por inadecuadas vías

Nº	Código de Ruta	Nombre de los Caminos Vecinales	Característica de la Vía			
			Longitud (Km)	NIVEL DE INTERVENCION	Superficie	Estado Transita-bilidad
Red Vial Vecinal Registrada						
1	MD-513	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Rio Inambari	2.98	MP	Afirmado	Regular
2	MD-514	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Kotsimba	7.96	R	Afirmado	Malo
3	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	MP	Afirmado	Regular
4	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	MR	Afirmado	Bueno
5	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	11.74	R	Trocha	Malo
6	MD-519	Emp. MD-518 (Centromin) - Pto. Centromin.	0.89	MR	Afirmado	Bueno
7	MD-520	Emp. PE-30C (Virgen de la Candelaria) - Sarayacu.	10.63	MR	Afirmado	Bueno
8	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	MR	Afirmado	Bueno
9	MD-530	Emp. PE-30 C (Florida Baja) - Dv. Progreso Verde - Filadelfia.	18.03	R	Sin Afirmar	Malo
10	MD-531	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	5.74	R	Sin Afirmar	Malo
11	MD-532	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	7.20	R	Sin Afirmar	Malo
12	MD-522	Emp. PE-30 C - Río Malinowsky.	2.62	MP	Sin Afirmar	Regular
13	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	2.76	MP	Sin Afirmar	Regular
14	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	3.25	MP	Sin Afirmar	Regular
15	MD-524	Emp. PE-5S (San Juan) - Pta. Carretera.	4.35	MP	Sin Afirmar	Regular
16	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	MR	Afirmado	Bueno
17	MD-526	Emp. PE-30C (Florida Alta) - Pta. Carretera.	4.26	MP	Sin Afirmar	Regular
18	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	MP	Sin Afirmar	Regular
19	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	0.38	MP	Sin Afirmar	Regular

20	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	1.85	MP	Sin Afirmar	Regular
21	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	MR	Afirmado	Bueno
22	MD-533	Emp. PE-30 C (Tahuantinsuyo) - Pta. Carretera.	3.35	R	Sin Afirmar	Malo
23	MD-534	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	12.31	R	Sin Afirmar	Malo
24	MD-535	Emp. PE-30 C (Huantupa) - Pta. Carretera.	11.56	R	Sin Afirmar	Malo
25	MD-536	Emp. PE-30C - Los Cedros	3.89	MP	Afirmado	Regular
26	MD-537	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.60	MP	Sin Afirmar	Regular
27	MD-538	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	2.32	MP	Sin Afirmar	Regular
28	MD-539	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	3.70	MP	Sin Afirmar	Regular
29	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	R	Sin Afirmar	Malo
30	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	MR	Afirmado	Bueno
31	MD-542	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	2.32	MR	Afirmado	Bueno
32	MD-543	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	1.56	MR	Afirmado	Bueno
33	MD-544	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	3.73	MP	Sin Afirmar	Regular
34	MD-545	Emp. MD-544 - Pta. Carretera.	1.88	MP	Sin Afirmar	Regular
35	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	MR	Afirmado	Bueno
36	MD-547	Emp. PE-30C - Monte Sinai - Pta. Carretera.	11.76	MP	Sin Afirmar	Regular
37	MD-548	Emp. MD-547 - Ulises Lopez.	4.28	MP	Sin Afirmar	Regular
38	MD-549	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	11.27	MP	Sin Afirmar	Regular
39	MD-550	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	0.95	MP	Sin Afirmar	Regular
40	MD-551	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	4.17	MP	Sin Afirmar	Regular
41	MD-552	Emp. PE-30C - Castañal.	3.24	MP	Afirmado	Regular
42	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	MP	Afirmado	Regular
43	MD-554	Emp. MD -553 - Pta. Carretera.	8.02	R	Sin Afirmar	Malo
44	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	MP	Afirmado	Regular
45	MD-556	Emp. MD-558 (Chorrilllos) - Pta. Carretera.	0.59	MP	Sin Afirmar	Regular
46	MD-557	Emp. PE-30C - Aeropuerto	1.41	MP	Asfaltado	Regular
47	MD-558	Emp. PE-30 C - La Pastora Margen Derecha.	4.56	MP	Afirmado	Regular
48	MD-559	Emp. MD-558 (Dv. Pto. Pastora) - Pta. Carretera.	2.16	MP	Afirmado	Regular
49	MD-560	Emp. PE-30 C - Dv. Rompe Olas - Otilia - Pta. Carretera.	10.97	R	Afirmado	Malo
50	MD-561	Emp. MD-560 - Rompe Olas.	4.00	R	Afirmado	Malo
51	MD-562	Emp. MD-560 - Alta Cachuela - Emp. MD-560.	18.37	MP	Afirmado	Regular
52	MD-563	Emp. MD-562 - El Prado - Centro Cachuela - Emp.MD-562.	7.97	R	Afirmado	Malo
53	MD-564	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	2.67	MP	Afirmado	Regular
54	MD-565	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	1.73	MP	Afirmado	Regular
55	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	MP	Afirmado	Regular
56	MD-567	Emp. MD-557 - Emp. MD-566 - Cantera	1.73	MP	Afirmado	Regular
57	MD-568	Emp. MD-102 - Dv. Shajao - Emp. MD-566 (Dv. Bajo Tambopata).	6.01	R	Sin Afirmar	Malo
58	MD-569	Emp. MD-102 (Shajao) - Emp. MD-568.	4.27	MP	Sin Afirmar	Regular
59	MD-571	Emp. MD-102 (Loero) - Pta. Carretera.	2.94	MP	Sin Afirmar	Regular
60	MD-572	Emp. PE-30C - Rimac Parque El Triunfo - Dv. Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	10.65	MP	Afirmado	Regular
61	MD-573	Emp. MD-572 - Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	6.54	MP	Afirmado	Regular
62	MD-574	Emp. PE-30C - Cachuela - Cachuela Margen Izquierda - Pta. Carretera.	15.58	MR	Afirmado	Bueno
63	MD-575	Emp. MD-574 - Pta. Carretera.	1.92	MP	Sin Afirmar	Regular

64	MD-576	Emp. PE-30C (Santa Teresa) - Madama - Pta. Carretera.	21.00	MP	Sin Afirmar	Regular
65	MD-577	Emp. PE-30 C (Bello Horizonte) - Bajo Loboyoc.	14.95	MR	Afirmado	Bueno
66	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	MR	Afirmado	Bueno
67	MD-579	Emp. MD-578 (Alto Loboyoc) - Pta. Carretera.	0.58	MR	Afirmado	Bueno
68	MD-580	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.69	MP	Sin Afirmar	Regular
69	MD-581	Emp. PE-30 C - Nueva Alianza - Pta. Carretera.	10.48	MR	Afirmado	Bueno
70	MD-583	Emp. PE-30 C (San Francisco) - Pta. Carretera.	7.66	MP	Afirmado	Regular
71	MD-584	Emp. PE-30 C (Dv. San Francisco) - Bajo San Francisco.	3.98	R	Afirmado	Malo
72	MD-585	Emp. MD-584 (Dv. Bajo San Francisco) - Pta. Carretera.	3.06	R	Sin Afirmar	Malo
73	MD-586	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	4.50	MP	Sin Afirmar	Regular
74	MD-587	Emp. PE-30 C - Dv. Saballuyoc - Colpayoc - Pta. Carretera.	10.31	MP	Afirmado	Regular
75	MD-588	Emp. MD-589 - Saballuyoc.	4.22	R	Afirmado	Malo
76	MD-589	Emp. PE-30 C (Las Piedras Planchón) - Pta. Carretera.	7.37	MR	Afirmado	Bueno
77	MD-591	Emp. MD-105 - Lucerna - Loreto.	21.79	MP	Trocha	Regular
78	MD-592	Emp. PE-30 C (Monterrey) - Bajo Monterrey.	13.87	MP	Sin Afirmar	Regular
79	MD-593	Emp. PE-30 C (Alegria) - San Carlos - Filadelfia - Pta. Carretera	27.92	MR	Afirmado	Bueno
80	MD-594	Emp. MD-105 (Varsovia) - Emp. MD-593 (Dv. San Carlos).	3.87	MP	Afirmado	Regular
81	MD-595	Emp. PE-30 C - Bajo Alegría.	31.47	MR	Afirmado	Bueno
82	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	R	Afirmado	Malo
83	MD-597	Emp. MD-596 (Dv. Virgen del Carmen) - El Triunfo - Pta. Carretera.	8.56	R	Sin Afirmar	Malo
84	MD-598	Emp. PE-30 C (Dv. Piñal) - Piñal - Nuevo San Juan - Aposento - Emp. PE-30 C (Mávila).	44.74	MR	Afirmado	Bueno
85	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	MR	Afirmado	Bueno
86	MD-600	Emp. MD-599 - Colpac - Pta. Carretera.	0.95	MP	Trocha	Regular

TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA	**746.07**

Nº	Código Provisional	Nombre de los Caminos Vecinales	Longitud (Km)	NIVEL DE INTERVENCION	Superficie	Estado Transita-bilidad
Red Vial Vecinal No Registrada						
1	R170107	Emp. PE-30C (Fundo Sta Teresa)	5.24	R	Sin Afirmar	Malo
2	R170109	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.69	R	Sin Afirmar	Malo
3	R170111	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.57	R	Sin Afirmar	Malo
4	R170113	Emp. PE-30C (Union Progreso)	6.91	R	Sin Afirmar	Malo
5	R170115	Emp. PE-30C (Km 121)	3.42	R	Sin Afirmar	Malo
6	R170116	Emp. PE-30C (Santa Rita Alta)	2.61	R	Sin Afirmar	Malo
7	R170117	Emp. PE-30C (Km 126)	4.47	R	Sin Afirmar	Malo
8	R170119	Emp. PE-30C (Km 133.5)	5.69	R	Sin Afirmar	Malo
9	R170122	Emp. MD-517 (Puerto Trujillo)	11.54	R	Sin Afirmar	Malo
10	R170123	Emp. MD-101 (Km 5.0)	2.54	R	Sin Afirmar	Malo
11	R170126	Emp. MD-518 (Km 5.0)	4.99	R	Sin Afirmar	Malo
12	R170128	Emp. MD-518 (Km 11.5)	8.96	R	Sin Afirmar	Malo
13	R170130	Emp. MD-517 (Km 2.5) Asoc. Agric. Nueva Unión	4.55	R	Sin Afirmar	Malo
14	R170132	Emp. MD-517 (Km 4.0) Asoc. Agric. Quebrada Arenales	3.58	R	Sin Afirmar	Malo
15	R170134	Emp. MD-517 (Km 6.0) Asoc. Agric. Nueva Generación	4.07	R	Sin Afirmar	Malo
16	R170136	Emp. MD-517 (Km 6.5) Asoc. Caucateros	2.53	R	Sin Afirmar	Malo
17	R170137	Emp. MD-521 (Km 2.0)	8.84	R	Sin Afirmar	Malo
18	R170138	Emp. R170109 (Km 4.0)	2.67	R	Sin Afirmar	Malo

19	R170139	Emp. R170117 (Km 1.2)	8.62	R	Sin Afirmar	Malo
20	R170140	Emp. R170119 (Km 2.5)	1.33	R	Sin Afirmar	Malo
21	R170142	Emp. R170134 (Km 1.5) Asoc. Villa Real - Santa Rosa	1.91	R	Sin Afirmar	Malo
22	R170143	Emp. R170128 (Km 7.0)	2.75	R	Sin Afirmar	Malo
23	R170105	Emp. PE-30C (Santo Domingo)	11.39	R	Sin Afirmar	Malo
24	R170135	Emp. MD-525 (Pta Carretera)	44.74	R	Sin Afirmar	Malo
25	R170101	Emp. PE-30C (Villa de Voy 1)	7.28	R	Sin Afirmar	Malo
26	R170102	Emp. PE-30C (Cafetal)	8.05	R	Sin Afirmar	Malo
27	R170104	Emp. PE-30C (Qda Mavila)	12.14	R	Sin Afirmar	Malo
28	R170106	Emp. PE-30C (Monterrey)	3.97	R	Sin Afirmar	Malo
29	R170108	Emp. PE-30C (Loboyoc Chico)	4.69	R	Sin Afirmar	Malo
30	R170110	Emp. PE-30C (La Bonita)	2.37	R	Sin Afirmar	Malo
31	R170112	Emp. PE-30C (Loboyoc)	3.57	MR	Afirmado	Bueno
32	R170114	Emp. PE-30C (Bello Horizonte)	1.04	R	Sin Afirmar	Malo
33	R170118	Emp. MD-106 (Km 1.6)	2.53	R	Sin Afirmar	Malo
34	R170120	Emp. MD-106 (Km 2.0)	4.26	R	Sin Afirmar	Malo
35	R170121	Emp. MD-106 (Km 4.0)	0.95	R	Sin Afirmar	Malo
36	R170124	Emp. MD-577 (Km 9.5)	5.34	MR	Afirmado	Bueno
37	R170125	Emp. MD-572	10.43	R	Sin Afirmar	Malo
38	R170127	Emp. MD-596 (Virgen del Carmen)	3.89	R	Sin Afirmar	Malo
39	R170131	Emp. MD-597 (El Triunfo)	5.38	R	Sin Afirmar	Malo
40	R170133	Emp. MD-587 (Colpayoc)	11.46	R	Sin Afirmar	Malo
41	R170141	Emp. R170124 (Km 1.1)	4.47	R	Sin Afirmar	Malo
42	R170103	Emp. PE-30C (San Bernardo)	17.51	R	Sin Afirmar	Malo
43	R170129	Emp. MD-547 (Monte Sinai)	3.50	R	Sin Afirmar	Malo

TOTAL LONGITUD VIAL VECINAL NO REGISTRADA DE LA PROVINCIA DE TAMBOPATA	**281.42**

Fuente: Inventario Vial Georeferenciado.

7

CAPITULO VII.

CAPACIDADES INSTITUCIONALES DE GESTION VIAL

7.1. Capacidades institucionales de gestión vial

7.1. Capacidades Institucionales de Gestión Vial

El objetivo de este capítulo es conocer la capacidad institucional' del gobierno local para desarrollar la gestión vial en el marco de cumplimiento de sus funciones y competencias. Este diagnóstico institucional está referido a un campo específico, la gestión vial, que incorpora la logística del transporte y competitividad como factores de desarrollo económico territorial.

- Instituto Vial Provincial de Tambopata

  De acuerdo al Reglamento de Organización y Funciones de la Municipalidad Provincial de Tambopata, el Instituto Vial Provincial de Tambopata es un órgano organismo Público Descentralizado de la Municipalidad Provincial de Tambopata, con personería Jurídica de derecho público interno y con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera, creado por acuerdo de todas las municipalidades participantes; en la constitución del IVP, en el marco del proceso de descentralización, está a cargo de un Gerente General, designado por el Comité Directivo.

  Es responsable de administrar los recursos financieros, humanos y materiales del IVP. Tiene la responsabilidad de preparar monitorear, efectuar el seguimiento y asegurar la implementación efectiva y oportuna de las actividades del IVP, inqcluyendo la gestión de nuevos recursos y logro de los objetivos programados.

  Teniendo las siguientes funciones:

  a) Mejorar, garantizar e incrementar la transitabilidad de los caminos vecinales, trasferidos por el MTC - PROVIAS DESCENTRALIZADO.
  b) Lograr la concertación y ejecución del Plan Vial Participativo.
  c) Propiciar el desarrollo de la gestión vial provincial, mediante la planificación y ejecución de las etapas relativas a la ejecución de estudios, rehabilitación y mantenimiento de caminos vecinales, asignando recursos de acuerdo a las prioridades establecidas en el Plan Vial Participativo.
  d) Constituir un órgano técnico y operativo de gestión, para la ejecución de los diversos estudios de rehabilitación, mantenimiento de las obras y de su operatividad.
  e) Constituir un ente autorizado para emitir opinión sobre los proyectos de normas que afecten aspectos viales de la zona de influencia del Instituto Vial Provincial.
  f) Elaborar una eficiente gestión, concertación y administración de los recursos provenientes del gobierno central, gobierno regional, entidades privadas, entidades cooperantes y de las Municipalidades que participan en su creación para destinar al tratamiento de las vías priorizadas.
  g) Difundir entre las municipalidades miembros del Instituto Vial Provincial y demás entidades vinculadas con el desarrollo vial, las actividades desarrolladas por el Instituto Vial Provincial.
  h) Constituir un ente de coordinación de la ejecución de las inversiones que efectúe el sector público y privado en las redes viales de su jurisdicción.
  i) Propiciar otras actividades relacionadas con el desarrollo integral de las vías rurales de la provincia.

Para el funcionamiento operativo del Instituto Vial Provincial de Tambopata se cuenta con la Meta Presupuestaria: Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales, con el rubro de financiamiento 07: Fondo de Compensación Municipal (FONCOMUN), con lo cual financian los bienes, servicios y pago del personal.

Por otra parte, en el marco del Programa Presupuestal 0138 Reducción del Costo, Tiempo e Inseguridad en el Sistema de Transporte, con la Meta Presupuestaria: Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales No Pavimentados, con recursos transferidos por el Gobierno Central se financia el Mantenimiento de los Caminos Vecinales Priorizados en la Provincia de Tambopata, cuyo rubro de financiamiento es Recursos Ordinarios.

Cuadro Nº 40 Presupuesto para Mantenimiento Rutinario - 2020

Nº	TRAMO DEL CAMINO VECINAL	PIM
1	PUERTO MALDONADO- IZUYAMA-QUEBRADA SAN MIGUEL-DESVIO KM 7+000 CHONTA INFIERNO,DISTRITO TAMBOPATA,TAMBOPATA,MADRE DE DIOS	19,922
2	MANTENIMIENTO RUTINARIO CAMINO PUERTO MALDONADO-CENTRO CACHUELA, CENTRO CACHUELA-PUERTO ARTURO, CENTRO PRADO-OTILIA, CENTRO PRADO-PUERTO ARTURO, OTILIA, EL PRADO,CENTRO CACHUELA,PUERTO ARTURO, DISTRITO TAMBOPATA, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	116,395
3	MANTENIMIENTO RUTINARIO CAMINO LA JOYA -QDA. QUISPE-INFIERNO,ENTRE LAS LOCALIDADES DE LA JOYA HACIA LA COMUNIDAD NATIVA DE INFIERNO, DISTRITO TAMBOPATA, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	54,614
4	DESVIO KM. 60-FUNDO YARINAL-FUNDO IRARICA-NUEVO SAN JUAN, COMPRENDIDO ENTRE LAS PROGRESIVAS KM 0+000 AL KM 26+550, DISTRITO LAS PIEDRAS, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	86,413
5	MANTENIMIENTO RUTINARIO DESVIO KM 04-CACHUELA MARGEN IZQUIERDA, DESV. KM. 0-BAJO MADRE DE DIOS, DISTRITO LAS PIEDRAS, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	58,370
6	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINO VECINAL NO PAVIMENTADO EMP. PE-30C (KM 491.796) - POTRERO (KM: 11.482), DISTRITO LAS PIEDRAS, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	37,056
7	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINO VECINAL NO PAVIMENTADO EMP. PE-30C (SAN FRACISCO) - PIE DE CARRETERA, DISTRITO LAS PIEDRAS, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	26,625
8	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINO VECINAL NO PAVIMENTADO EMP. PE-30C SANTO DOMINGO - PUNTA CARRETERA, DISTRITO LABERINTO, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	48,164
9	MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINO VECINAL NO PAVIMENTADO MONTE SINAI - UNION CHONTA, DISTRITO TAMBOPATA, TAMBOPATA, MADRE DE DIOS	59,573
TOTAL		**507,132**

Los recursos financieros asignados anualmente para la gestión vial de la provincia de Tambopata, fueron destinados al Mantenimiento Rutinario y Periódico de las vías vecinales, y la totalidad de los recursos tiene como fuente de financiamientolas transferencias realizadas por el Sector (MTC – Provias Descentralizado).

Tercera Parte:

PROPUESTA DE INTERVENCION

8

CAPITULO VIII.

PROPOSITO DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

8.1. Objetivos y Metas
8.2. Estrategias

8.1. Objetivos y Metas

Los objetivos y metas del Plan Vial Provincial Participativo de Tambopata están en relación a los objetivos territoriales (PDCL) y Sectoriales (MTC).

8.1.1. Objetivo General

Lograr una adecuada articulación e integración al mercado y accesibilidad a los servicios sociales básicos que permitan mejoras de competitividad, la protección del ambiente, con igualdad de género, inclusión social, programas, que garanticen su adecuada conservación y mantenimiento, con gestión eficiente y eficaz, propiciando el desarrollo sostenible y calidad de vida en la población de la provincia de Tambopata.

8.1.2. Objetivos Específicos

- Mejorar y ampliar las características de la infraestructura de la Red Vial Provincial que asegure que todos los ciudadanos sin excepción, puedan acceder a los servicios sociales básicos de educación y salud con inclusión social.

- Lograr una adecuada articulación e integración al mercado, priorizando las vías asociadas a los corredores logísticos, para mejora de competitividad local- regional, facilitando el acceso de personas y de los productos priorizados.

- Garantizar el mantenimiento de la infraestructura vial, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.

8.1.3. Metas

Con la meta obtendremos los objetivos planteados en el presente PVPP. Conforme a los indicadores desprendidos de los objetivos específicos, cumplido con todos los parámetros determinados de la tarea, obtendremos el resultado de la meta programada. Las metas proyectadas serán una herramienta para el proceso que se persigue en el PVPP, veamos:

Figura Nº 09 Alineamiento de Objetivos del PVPP con los del PDLC y PDRC

Objetivo general	Objetivos específicos	Indicador	Meta
OBJETIVO GENERAL DEL PDRC Contar con la infraestructura básica suficiente para lograr el desarrollo provincial.	Mejorar y ampliar las características de la infraestructura de la Red Vial Provincial que asegure que todos los ciudadanos sin excepción, puedan acceder a los servicios sociales básicos de educación y salud con inclusión social.	% de satisfacción con el tiempo de viaje.	30% de personas satisfechas con tiempo de viaje.
		Reducción de los costos de transporte.	20% de personas satisfechas con los costos de transporte.
OBJETIVO ESPECÍFICO DEL PDLC Mejorar la accesibilidad y ordenamiento de las diferentes partes de la provincia, mediante el desarrollo vial de ejes transversales que promuevan la articulación vehicular y peatonal.	Lograr una adecuada articulación e integración al mercado, priorizando las vías asociadas a los corredores logísticos, para mejora de competitividad local- regional, facilitando el acceso de personas y de los productos priorizados.	Reducción de tiempo de viaje.	20% de reducción de tiempo de viaje.
		Reducción de los Costos Logísticos de Transporte.	10% de reducción de Costos Logísticos de Transporte.
OBJETIVO ESTRATÉGICO DEL PVPP Lograr una adecuada articulación e integración al mercado y accesibilidad a los servicios sociales básicos que permitan mejoras de competitividad, con acceso a los servicios de educación y salud, la protección del ambiente, con igualdad de género, inclusión social, programas, que garanticen su adecuada conservación y mantenimiento, con gestión eficiente y eficaz, propiciando el desarrollo sostenible y calidad de vida en la población de la provincia Chupaca.	Garantizar el mantenimiento de la infraestructura vial, con participación del sector privado y comunidad organizada, propiciando la sostenibilidad de su financiamiento.	Condición de la superficie de rodadura (usuarios).	30% de vías óptimas.
		Reducción de riesgo de accidentes.	30% de reducción de accidentes.

Fuente: Guía Metodológica para elaboración de Planes Viales.

8.2. Estrategias

Con las estrategias dispondremos de las acciones planificadas, con la finalidad de proveer la toma de decisiones, orientadas a alcanzar las metas previstas en el PVPP.

i. Priorización de vías asociadas a los corredores logísticos (de centros de producción a centros de acopio o mercado) para mejorar la competitividad local-regional, aportando al desarrollo de las cadenas logísticas y cadenas de valor priorizadas a nivel nacional y local. Facilitando el comercio de productos priorizados.

ii. Priorización de vías que faciliten el acceso de la población a servicios básicos de salud y educación.

iii. Promoción de alternativas tecnológicas compatibles con la realidad geográfica y demanda de tráfico en las intervenciones viales, como uso de pavimentos económicos o soluciones básicas (caminos afirmados estabilizados sin recubrimiento, caminos afirmados estabilizados con recubrimiento, caminos con soluciones básicas pavimentadas); la alternativa que será determinada al evaluar la decisión de realizar la inversión. Asimismo, promover intervenciones en red (mallas) en el contexto del enfoque de presupuesto por resultados.

iv. Elaboración participativa del plan vial: constitución de un equipo técnico multigerencial y multidisciplinario, liderado por un coordinador, y participación de actores sociales (organizaciones profesionales, gremios empresariales y universidades, entre otros) que transparenten el proceso de formulación y socializando de los resultados del plan.

v. Elaboración del Presupuesto Multianual de Intervenciones (PMI) a 3 años: comprenderá al conjunto de vías consideradas prioritarias de intervención por su impacto en la obtención de los productos y resultados. Permitirá la toma de previsiones de gasto y financiamiento de la ejecución, sirviendo como base para la elaboración de los instrumentos operativos de gestión (POA y presupuesto anual de intervenciones). El presupuesto multianual será actualizado anualmente de acuerdo a las prioridades establecidas en el plan vial y capacidades financieras del gobierno municipal.

vi. Plan Operativo Anual (POA) y Presupuesto Anual de intervenciones en vialidad elaborados de acuerdo a las prioridades establecidas en el Presupuesto Multianual de Intervenciones a 3 años. El presupuesto de intervenciones del año en curso corresponderá al primer año del PMI y formará parte del Presupuesto Inicial de Apertura (PIA) de la Municipalidad Provincial.

vii. Promoción de la participación privada en la ejecución de los proyectos viales priorizados en el Plan Vial, mediante modalidades alternativas de financiamiento, como Obras por Impuestos (OxI) y Asociaciones Público Privadas (APP).

viii. Fortalecimiento de capacidades de gestión vial de la Municipalidad Provincial: contar con especialistas capaces de gestionar los diferentes procesos de ejecución del Plan Vial, tener una cartera de proyectos con estudios de pre inversión debidamente financiada, reforzar el funcionamiento de las unidades de planificación, estudios y obras y monitoreo y evaluación de la municipalidad. Estas acciones deben incorporarse en el presupuesto municipal.

ix. Incorporación de enfoques transversales en el Plan Vial: seguridad vial, gestión socioambiental, equidad de género e interculturalidad.

x. Gestión y ejecución de alianzas estratégicas con el Gobierno Regional, con Gobierno locales vecinas, programas y proyectos de desarrollo rural, empresas privadas (mineras u otras), entidades de cooperación técnica y financiera.

xi. Amplia difusión del Plan Vial y de su ejecución, como una forma de generar compromiso de las autoridades provinciales ante la población. Con ello también se busca promover la participación de la población en el buen uso y cuidado de las vías.

xii. Constitución de un equipo técnico de Seguimiento y Monitoreo de la ejecución del Plan Vial, liderado por un responsable que reportará a las autoridades municipales sobre los avances y problemas de ejecución que pudieran presentarse.

El seguimiento y monitoreo del Plan Vial debe ser parte del sistema de monitoreo y evaluación para la gestión por resultados de la Municipalidad Provincial.

9

CAPITULO IX.

PROGRAMACION DE LAS INTERVENCIONES VIALES

9.1. Priorización de los Caminos Vecinales
9.2. Priorización de los Caminos de Herradura
9.3. Programa de Intervención
9.4. Presupuesto de Programa de Intervención
9.5. Financiamiento
9.6. Vulnerabilidad y Ambiente en los Caminos Priorizados

9.1. Priorización de los Caminos Vecinales

La priorización de las Vías Vecinales se ha realizado según las orientaciones de la Guía Metodológica aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Ministerial Nº 904-2017-MTC/01.02 del 11 de setiembre del 2017 para la formulación de Planes Viales Provinciales.

La Guía Metodológica, propone que la red vial a considerar en la priorización está compuesta por:

- Caminos Vecinales (CV): vías del ámbito provincial, articula la capital provincial con las capitales del distrito y viceversa.
- Caminos de Herradura (CH): vías terrestres para el tránsito de peatones y animales en el ámbito provincial.

La Metodología responde la propuesta de desarrollo local provincial, referidos a:

- Aspectos económicos: articulación e integración al mercado asociada a corredores logísticos y cadenas de valor.
- Aspectos sociales: acceso a servicios e inclusión social.

Fase 1: Determinación de elegibilidad de los CV Inventariados

Consiste en evaluar que los caminos vecinales no deben afectar las Areas Naturales Protegidas por el Estado (ANP) o el Patrimonio Histórico Cultural o a las Comunidades Nativas (PHC-CN).

En la provincia de Tambopata, ninguna vía vecinal afecta las ANP o PHC-CN. Por lo tanto, todas son elegibles.

Fase 2: Evaluación de Funcionalidad Económica (asociada a Corredores Logísticos y Cadena de Valor) y social (Acceso a Servicios)

Estos criterios son básicamente para caminos vecinales. En este caso se ha evaluado tomando en cuenta los siguientes seis criterios:

vii. CV asociados a cadenas de valor priorizadas en los corredores logísticos (30%) o priorizados por la provincia (20%).

Prioriza los caminos por donde circula o es transportada la carga de uno de los dos principales productos producidos en la provincia. Producción que va desde los centros de producción a los lugares de destino.

viii. Complementariedad vial (20% o 15%)

Prioriza los camino que conectan a un Corredor Logístico o a las vías alimentadoras de los corredores Logísticos.

ix. Integración (15%)

Prioriza los camino que conectan al mayor número de capitales de distrito y a los caminos que integran directamente a mayor población.

x. Accesibilidad (centros educativos y de salud) (15%)

Prioriza los caminos que conectan al mayor número de establecimientos de salud y a los caminos que conectan al mayor número de centros educativos

xi. Potencialidad (10%)

Recurso Identificado en el PVPP anterior o en el Plan de Desarrollo Concertado Provincial.

xii. Longitud Vial (10%)

Prioriza los caminos que tienen una mayor longitud vial para el transporte de carga de la producción, que va desde los centros de producción a los lugares de destino.

Fase 3: Determinación del Indice para la priorización de los caminos: IP

El índice de priorización es el resultado de los valores ponderados de los seis criterios de evaluación aplicados a todos los caminos, según:

$$IP: f_1 * CAVALi + f_2 * COMi + f_3 * INTi + f_4 * ACCEi + f_5 * POTi + f_6 * LONGi$$

Fase 4: Priorización

Finalmente, una vez obtenido los puntajes para todos los caminos, se tiene el siguiente orden o ranking de las vías vecinales, según el Indice de Priorización de Caminos Vecinales (IP).

En el siguiente cuadro, se presentan los resultados de la priorización de 15 vías vecinales para un periodo de 5 años.

Cuadro Nº 41. Priorización de los principales caminos vecinales

Nº Camino	DISTRITO	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	Indice de Priorización
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	0.939723
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	0.926583
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	0.926405
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	0.926102
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	0.920391
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	0.919233
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	0.918314
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	0.917340
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	0.916362
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	0.916254
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	0.916126
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	0.915953
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	0.915537
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	0.914079
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	0.909803

Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, en el siguiente cuadro se hace mención sobre los resultados de la priorización de los caminos vecinales que han sido considerados en el Inventario Vial Georeferenciado de la provincia de Tambopata.

Cuadro Nº 42 Priorización de los caminos vecinales de la provincia de Tambopata

Nº Camino	DISTRITO	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	Indice de Priorización
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	0.939723
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	0.926583
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	0.926405
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	0.926102
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	0.920391
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	0.919233
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	0.918314
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	0.917340
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	0.916362
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	0.916254
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	0.916126
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	0.915953
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	0.915537
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	0.914079
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	0.909803
75	LAS PIEDRAS	MD-588	Emp. MD-589 - Saballuyoc.	4.22	16	0.905651
71	LAS PIEDRAS	MD-584	Emp. PE-30 C (Dv. San Francisco) - Bajo San Francisco.	3.98	17	0.905329
72	LAS PIEDRAS	MD-585	Emp. MD-584 (Dv. Bajo San Francisco) - Pta. Carretera.	3.06	18	0.904102
31	TAMBOPATA	MD-542	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	2.32	19	0.903111
32	TAMBOPATA	MD-543	Emp. MD-541 (Dv. Aguas Negras) - Pta. Carretera.	1.56	20	0.902088
67	LAS PIEDRAS	MD-579	Emp. MD-578 (Alto Loboyoc) - Pta. Carretera.	0.58	21	0.900772
26	LAS PIEDRAS	R170102	Emp. PE-30C (Cafetal)	8.05	22	0.878597
25	LAS PIEDRAS	R170101	Emp. PE-30C (Villa de Voy 1)	7.28	23	0.875876
51	TAMBOPATA	MD-562	Emp. MD-560 - Alta Cachuela - Emp. MD-560.	18.37	24	0.874629
42	TAMBOPATA	R170103	Emp. PE-30C (San Bernardo)	17.51	25	0.872231
49	TAMBOPATA	MD-560	Emp. PE-30 C - Dv. Rompe Olas - Otilia - Pta. Carretera.	10.97	26	0.864710
52	TAMBOPATA	MD-563	Emp. MD-562 - El Prado - Centro Cachuela - Emp.MD-562.	7.97	27	0.860686
36	LAS PIEDRAS	R170124	Emp. MD-577 (Km 9.5)	5.34	28	0.858963
13	INAMBARI	R170130	Emp. MD-517 (Km 2.5) Asoc. Agric. Nueva Unión	4.55	29	0.856169
50	TAMBOPATA	MD-561	Emp. MD-560 - Rompe Olas.	4.00	30	0.855365
15	INAMBARI	R170134	Emp. MD-517 (Km 6.0) Asoc. Agric. Nueva Generación	4.07	31	0.854449
14	INAMBARI	R170132	Emp. MD-517 (Km 4.0) Asoc. Agric. Quebrada Arenales	3.58	32	0.852729
31	LAS PIEDRAS	R170112	Emp. PE-30C (Loboyoc)	3.57	33	0.852702
16	INAMBARI	R170136	Emp. MD-517 (Km 6.5) Asoc. Caucateros	2.53	34	0.848977

30	LAS PIEDRAS	R170110	Emp. PE-30C (La Bonita)	2.37	35	0.848419
21	INAMBARI	R170142	Emp. R170134 (Km 1.5) Asoc. Villa Real - Santa Rosa	1.91	36	0.846795
24	LABERINTO	MD-535	Emp. PE-30 C (Huantupa) - Pta. Carretera.	11.56	37	0.835496
27	LAS PIEDRAS	R170104	Emp. PE-30C (Qda Mavila)	12.14	38	0.833139
23	LABERINTO	R170105	Emp. PE-30C (Santo Domingo)	11.39	39	0.830490
17	LABERINTO	MD-526	Emp. PE-30C (Florida Alta) - Pta. Carretera.	4.26	40	0.825710
46	TAMBOPATA	MD-557	Emp. PE-30C - Aeropuerto	1.41	41	0.821888
24	LABERINTO	R170135	Emp. MD-525 (Pta Carretera)	44.74	42	0.818981
1	INAMBARI	MD-513	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Rio Inambari	2.98	43	0.813988
84	LAS PIEDRAS	MD-598	Emp. PE-30 C (Dv. Piñal) - Piñal - Nuevo San Juan - Aposento - Emp. PE-30 C (Mávila).	44.74	44	0.809970
2	INAMBARI	R170109	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.69	45	0.807342
3	INAMBARI	R170111	Emp. PE-30C (Union Progreso)	7.57	46	0.806885
4	INAMBARI	R170113	Emp. PE-30C (Union Progreso)	6.91	47	0.804564
81	LAS PIEDRAS	MD-595	Emp. PE-30 C - Bajo Alegría.	31.47	48	0.792184
8	INAMBARI	R170119	Emp. PE-30C (Km 133.5)	5.69	49	0.790201
1	INAMBARI	R170107	Emp. PE-30C (Fundo Sta Teresa)	5.24	50	0.788617
79	LAS PIEDRAS	MD-593	Emp. PE-30 C (Alegria) - San Carlos - Filadelfia - Pta. Carretera	27.92	51	0.787417
29	LAS PIEDRAS	R170108	Emp. PE-30C (Loboyoc Chico)	4.69	52	0.786675
7	INAMBARI	R170117	Emp. PE-30C (Km 126)	4.47	53	0.785881
28	LAS PIEDRAS	R170106	Emp. PE-30C (Monterrey)	3.97	54	0.784104
5	INAMBARI	R170115	Emp. PE-30C (Km 121)	3.42	55	0.782161
6	INAMBARI	R170116	Emp. PE-30C (Santa Rita Alta)	2.61	56	0.779291
9	INAMBARI	MD-530	Emp. PE-30 C (Florida Baja) - Dv. Progreso Verde - Filadelfia.	18.03	57	0.774165
32	LAS PIEDRAS	R170114	Emp. PE-30C (Bello Horizonte)	1.04	58	0.773684
62	LAS PIEDRAS	MD-574	Emp. PE-30C - Cachuela - Cachuela Margen Izquierda - Pta. Carretera.	15.58	59	0.770878
65	LAS PIEDRAS	MD-577	Emp. PE-30 C (Bello Horizonte) - Bajo Loboyoc.	14.95	60	0.770036
78	LAS PIEDRAS	MD-592	Emp. PE-30 C (Monterrey) - Bajo Monterrey.	13.87	61	0.768590
36	TAMBOPATA	MD-547	Emp. PE-30C - Monte Sinai - Pta. Carretera.	11.76	62	0.765763
7	INAMBARI	MD-520	Emp. PE-30C (Virgen de la Candelaria) - Sarayacu.	10.63	63	0.764249
69	LAS PIEDRAS	MD-581	Emp. PE-30 C - Nueva Alianza - Pta. Carretera.	10.48	64	0.764052
74	LAS PIEDRAS	MD-587	Emp. PE-30 C - Dv. Saballuyoc - Colpayoc - Pta. Carretera.	10.31	65	0.763818
76	LAS PIEDRAS	MD-589	Emp. PE-30 C (Las Piedras Planchón) - Pta. Carretera.	7.37	66	0.759874
6	INAMBARI	MD-519	Emp. MD-518 (Centromin) - Pto. Centromin.	0.89	67	0.751196
12	LABERINTO	MD-522	Emp. PE-30 C - Río Malinowsky.	2.62	68	0.733512
77	LAS PIEDRAS	MD-591	Emp. MD-105 - Lucerna - Loreto.	21.79	69	0.729208
64	LAS PIEDRAS	MD-576	Emp. PE-30C (Santa Teresa) - Madama - Pta. Carretera.	21.00	70	0.718148
60	LAS PIEDRAS	MD-572	Emp. PE-30C - Rimac Parque El Triunfo - Dv. Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	10.65	71	0.714270
39	LAS PIEDRAS	R170131	Emp. MD-597 (El Triunfo)	5.38	72	0.699129
9	INAMBARI	R170122	Emp. MD-517 (Puerto Trujillo)	11.54	73	0.670996
40	LAS PIEDRAS	R170133	Emp. MD-587 (Colpayoc)	11.46	74	0.670731
37	LAS PIEDRAS	R170125	Emp. MD-572	10.43	75	0.667065
5	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	11.74	76	0.665736
2	INAMBARI	MD-514	Emp. PE-30C - Dos de Mayo - Kotsimba	7.96	77	0.660675
23	LABERINTO	MD-534	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	12.31	78	0.656495

47	TAMBOPATA	MD-558	Emp. PE-30 C - La Pastora Margen Derecha.	4.56	79	0.656118
73	LAS PIEDRAS	MD-586	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	4.50	80	0.656036
38	TAMBOPATA	MD-549	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	11.27	81	0.655100
28	TAMBOPATA	MD-539	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	3.70	82	0.654954
41	TAMBOPATA	MD-552	Emp. PE-30C - Castañal.	3.24	83	0.654338
27	TAMBOPATA	MD-538	Emp. PE-30 C (Las Mercedes) - Pta. Carretera.	2.32	84	0.653116
12	INAMBARI	R170128	Emp. MD-518 (Km 11.5)	8.96	85	0.651821
17	INAMBARI	R170137	Emp. MD-521 (Km 2.0)	8.84	86	0.651397
19	INAMBARI	R170139	Emp. R170117 (Km 1.2)	8.62	87	0.650635
70	LAS PIEDRAS	MD-583	Emp. PE-30 C (San Francisco) - Pta. Carretera.	7.66	88	0.650270
15	LABERINTO	MD-524	Emp. PE-5S (San Juan) - Pta. Carretera.	4.35	89	0.645835
25	LABERINTO	MD-536	Emp. PE-30C - Los Cedros	3.89	90	0.645211
33	TAMBOPATA	MD-544	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	3.73	91	0.645005
22	LABERINTO	MD-533	Emp. PE-30 C (Tahuantinsuyo) - Pta. Carretera.	3.35	92	0.644491
14	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	3.25	93	0.644353
13	LABERINTO	MD-523	Emp. PE-30 C (San Juan) - Pta. Carretera.	2.76	94	0.643706
68	LAS PIEDRAS	MD-580	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.69	95	0.642262
26	LABERINTO	MD-537	Emp. PE-30 C - Pta. Carretera.	1.60	96	0.642145
11	INAMBARI	R170126	Emp. MD-518 (Km 5.0)	4.99	97	0.627727
41	LAS PIEDRAS	R170141	Emp. R170124 (Km 1.1)	4.47	98	0.625880
34	LAS PIEDRAS	R170120	Emp. MD-106 (Km 2.0)	4.26	99	0.625124
38	LAS PIEDRAS	R170127	Emp. MD-596 (Virgen del Carmen)	3.89	100	0.623817
43	TAMBOPATA	R170129	Emp. MD-547 (Monte Sinai)	3.50	101	0.622430
22	INAMBARI	R170143	Emp. R170128 (Km 7.0)	2.75	102	0.619765
18	INAMBARI	R170138	Emp. R170109 (Km 4.0)	2.67	103	0.619482
10	INAMBARI	R170123	Emp. MD-101 (Km 5.0)	2.54	104	0.619013
33	LAS PIEDRAS	R170118	Emp. MD-106 (Km 1.6)	2.53	105	0.618973
20	INAMBARI	R170140	Emp. R170119 (Km 2.5)	1.33	106	0.614721
35	LAS PIEDRAS	R170121	Emp. MD-106 (Km 4.0)	0.95	107	0.613371
83	LAS PIEDRAS	MD-597	Emp. MD-596 (Dv. Virgen del Carmen) - El Triunfo - Pta. Carretera.	8.56	108	0.611479
43	TAMBOPATA	MD-554	Emp. MD -553 - Pta. Carretera.	8.02	109	0.610755
11	INAMBARI	MD-532	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	7.20	110	0.609654
61	LAS PIEDRAS	MD-573	Emp. MD-572 - Bajo Madre de Dios - Pta. Carretera.	6.54	111	0.608763
57	TAMBOPATA	MD-568	Emp. MD-102 - Dv. Shajao - Emp. MD-566 (Dv. Bajo Tambopata).	6.01	112	0.608052
10	INAMBARI	MD-531	Emp. MD-530 - Progreso Verde - Pta. Carretera.	5.74	113	0.607694
40	TAMBOPATA	MD-551	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	4.17	114	0.605585
80	LAS PIEDRAS	MD-594	Emp. MD-105 (Varsovia) - Emp. MD-593 (Dv. San Carlos).	3.87	115	0.605188
48	TAMBOPATA	MD-559	Emp. MD-558 (Dv. Pto. Pastora) - Pta. Carretera.	2.16	116	0.602892
20	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	1.85	117	0.602479
56	TAMBOPATA	MD-567	Emp. MD-557 - Emp. MD-566 - Cantera	1.73	118	0.602323
86	LAS PIEDRAS	MD-600	Emp. MD-599 - Colpac - Pta. Carretera.	0.95	119	0.601274
39	TAMBOPATA	MD-550	Emp. MD-549 - Pta. Carretera.	0.95	120	0.601273
45	TAMBOPATA	MD-556	Emp. MD-558 (Chorrilllos) - Pta. Carretera.	0.59	121	0.600785
19	LABERINTO	MD-528	Emp. MD-527 - Pta. Carretera.	0.38	122	0.600507
37	TAMBOPATA	MD-548	Emp. MD-547 - Ulises Lopez.	4.28	123	0.595738
58	TAMBOPATA	MD-569	Emp. MD-102 (Shajao) - Emp. MD-568.	4.27	124	0.595723
59	TAMBOPATA	MD-571	Emp. MD-102 (Loero) - Pta. Carretera.	2.94	125	0.593935
53	TAMBOPATA	MD-564	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	2.67	126	0.593583
63	LAS PIEDRAS	MD-575	Emp. MD-574 - Pta. Carretera.	1.92	127	0.592568
34	TAMBOPATA	MD-545	Emp. MD-544 - Pta. Carretera.	1.88	128	0.592522
54	TAMBOPATA	MD-565	Emp. MD-563 - Emp. MD-560.	1.73	129	0.592321

Fuente: Elaboración propia.

9.2. Priorización de los Caminos de Herradura

De acuerdo a la información del Inventario Vial Georeferenciado de la provincia de Tambopata, no se cuenta con Caminos de Herradura dentro de la jurisdicción de la provincia de Tambopata.

9.3. Programa de Intervención

El Plan Vial Provincial Partipativo – PVPP de Tambopata, contempla tres tipos de INTERVENCION, los cuales están relacionados con las condiciones de las vías.

En el siguiente cuadro se define el tipo y el nivel de INTERVENCION para cada camino vecinal, según el orden de prioridad determinado para el periodo 2022-2026.

Es preciso indicar que en el siguiente cuadro se programa la INTERVENCION de 15 vías vecinales para el periodo 2022-2026.

Cuadro Nº 43 Priorización de los caminos vecinales de la provincia de Tambopata

Nº Camino	DISTRITO	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	NIVEL DE INTERVENCION	AÑOS				
							2022	2023	2024	2025	2026
85	LAS PIEDRAS	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	MR	MR	MR	MR	MP	MR
21	LABERINTO	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	MR	MR	MR	MR	MP	MR
44	TAMBOPATA	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	MP	MP	MR	MR	MR	MP
82	LAS PIEDRAS	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	MP	MP	MR	MR	MR	MP
8	INAMBARI	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	MR	MR	MR	MR	MP	MR
42	TAMBOPATA	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	R	R	MR	MR	MR	MP
35	TAMBOPATA	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	MR		MR	MR	MP	MR
30	TAMBOPATA	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	MR		MR	MR	MP	MR
3	INAMBARI	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	MP		MR	MR	MR	MP
4	INAMBARI	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	R		R	MR	MR	MR
55	TAMBOPATA	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	R			R	MR	MP
66	LAS PIEDRAS	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	MR			MR	MR	MR
16	LABERINTO	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	MR			MR	MR	MR
18	LABERINTO	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	MP			MP	MR	MR
29	TAMBOPATA	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	MP			MP	MR	MR

TOTAL	222.48

9.4. Presupuesto de Programa de Intervención

Para realizar la programación de los Presupuestos, por tipo de INTERVENCION, se define los costos de referencia para la región Madre de Dios a la que pertenece la provincia de Tambopata.

Los costos referenciales, considerados por cada kilómetro de inversión por tipo y nivel de INTERVENCION, son:

- ⇨ Elaboración de estudios de rehabilitación : S/. 1,300/Km.
- ⇨ Rehabilitación de caminos vecinales : S/. 1,500,000/Km.
- ⇨ Mantenimiento vial rutinario : S/. 10,000/ Km.
- ⇨ Mantenimiento vial periódico : S/. 65,000/ Km.
- ⇨ Supervisión del mantenimiento periódico : S/. 1,000/ Km.

Cuadro Nº 44 Presupuesto del programa de intervención de las vías priorizadas – 5 años

Nº Camino	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	NIVEL DE INTERVENCION	AÑOS				
						2022	2023	2024	2025	2026
85	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	MR	296,356	296,356	296,356	1,955,950	296,356
21	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	MR	198,326	198,326	198,326	1,308,952	198,326
44	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	MR	197,000	197,000	197,000	1,300,200	197,000
82	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	MP	1,285,284	194,740	194,740	194,740	1,285,284
8	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	MR	152,134	152,134	152,134	1,004,081	152,134
42	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo -Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	R	21,541,765	143,487	143,487	143,487	947,017
35	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	MR		136,634	136,634	136,634	901,784
30	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	MR		129,371	129,371	129,371	853,850
3	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	MP		805,684	122,073	122,073	122,073
4	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	R		18,205,364	121,264	121,264	121,264
55	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	R			18,062,441	120,312	120,312
66	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	MR			119,022	119,022	119,022
16	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	MR			115,918	115,918	115,918
18	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	MP			693,240	105,036	105,036
29	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	MP			482,683	73,134	73,134
TOTAL			**222.48**			**23,670,864**	**20,459,097**	**21,164,689**	**6,950,174**	**5,608,509**

Cuadro Nº 45 Presupuesto del programa de intervención de las vías priorizadas – 3 años

Nº Camino	CÓDIGO DE RUTA	NOMBRE DEL CAMINO VECINAL	Longitud (Km)	PRIORIDAD	NIVEL DE INTERVENCION	AÑOS		
						2022	2023	2024
85	MD-599	Emp. PE-30 C (Santa Rosa) - Nueva Vista - Miraflores.	29.64	1	MR	296,356	296,356	296,356
21	MD-529	Emp. PE-30C (Florida Baja) - Pto. Rosario de Laberinto - Santa Rosa - Copa Manu.	19.83	2	MR	198,326	198,326	198,326
44	MD-555	Emp. PE-30C - Tupac Amaru - Chorrillos - Tres Islas.	19.70	3	MR	197,000	197,000	197,000
82	MD-596	Emp. PE-30 C - Dv. El Triunfo - Virgen del Carmen - Pta. Carretera.	19.47	4	MP	1,285,284	194,740	194,740
8	MD-521	Emp. PE-30 C (Union Progreso) - Huacamayo Bajo	15.21	5	MR	152,134	152,134	152,134
42	MD-553	Emp. PE-30C - Dv. Tambopata Bajo - Chonta - Infierno - Pta. Carretera.	14.35	6	R	21,541,765	143,487	143,487
35	MD-546	Emp. PE-30C - Teniente Acevedo - Pta. Carretera.	13.66	7	MR		136,634	136,634
30	MD-541	Emp. PE-30C (San Bernardo) - Aguas Negras - Centro Partera	12.94	8	MR		129,371	129,371
3	MD-517	Emp. MD-101 (Santa Rosa) - Pto. Trujillo.	12.21	9	MP		805,684	122,073
4	MD-518	Emp. PE-30C - Santa Rita Baja - Emp.PE-5S.	12.13	10	R		18,205,364	121,264
55	MD-566	Emp. PE-30C (Pto. Maldonado) - Tambopata Bajo - Emp. MD-553 (Dv. Chonta).	12.03	11	R			18,062,441
66	MD-578	Emp. PE-30C - Alto Loboyoc - Pta. Carretera.	11.90	12	MR			119,022
16	MD-525	Emp. PE-30 C (Virgenes del Sol) - Pto. Aguila - Pta. Carretera.	11.59	13	MR			115,918
18	MD-527	Emp. PE-30 C (Santo Domingo) - Pta. Carretera.	10.50	14	MP			693,240
29	MD-540	Emp. PE-30 C (San Bernardo) - Pta. Carretera.	7.31	15	MP			482,683
TOTAL			**222.48**			**23,670,864**	**20,459,097**	**21,164,689**

9.5. Financiamiento

La programación del financiamiento para la gestión vial 2022-2026, (quinquenal y trienal), se ha realizado tomando en cuenta la viabilidad de las intervenciones, a partir del análisis de los recursos financieros con que cuenta la Municipalidad Provincial de Tambopata, las municipalidades distritales y los recursos que puedan obtenerse a partir de gestiones de las autoridades locales.

En base a estos antecendentes se tiene que las fuentes de financiamiento viables son las siguientes:

- La Municipalidad Provincial y las Municipalidades Distritales: pueden financiar los estudios de preinversión e inversión para ejecutar inversiones y mantenimiento con sus recursos financieros y/o para realizar gestiones de financiamiento para su ejecución ante el Gobierno Regional y/o Provias Descentralizado – MTC.

  De igual formase pueden financiar las intervenciones viales aplicando el sistema de Obras por Impuestos, a través de PROINVERSIO – MEF. También se podrá gestionar recursos al Fondo de Inversión para el Desarrollo – MEF

- Provias Descentralizado:que realiza transferencias a la Municipalidad Provincial de Tambopata cada año, el mismo que sirve para la ejecución de actividades de mantenimiento.

- Se podrá gestionar ante el Gobierno Regional de Madre de Dios, recursos para ejecutar algunas obras de apertura y rehabilitación de vías programadas y priorizadas.

9.6. Vulnerabilidad y Ambiente en los Caminos Priorizados

El impacto de la vulnerabilidad y medio ambiente tiene un carácter de proyección preventiva en la etapa de ejecución y operación, a partir de la localización de los caminos vecinales priorizados que forman parte del Plan de Inversiones.

Con relación al medio ambiente, se trata de determinar para los proyectos priorizados que no se ubiquen dentro de las áreas naturales protegidas o zonas arqueológicas, evitar la afectación de bosques naturales o zonas ecológicas frágiles, o evitar el trazo del camino sobre laderas propensas a la erosión hídrica, zonas inestables o con problemas de geodinámica, entre otros.

Para el caso del Camino Vecinal y de Herradura priorizados, es importante señalar que estos se encuentra en la SELVA, algunos muy cercana a la zona de erosión de laderas de los ríos por lo que es recomendable al momento de la rehabilitación de la plataforma del camino, tener presente esta situación para minimizar riesgos de hundimiento.

Las vías vecinales priorizadas así como todas de la zona de Selva, soportan lluvias intensas ocasionando deslizamiento, requiriendo construcción de cunetas y muros de contención en las áreas inestables; presenta además pendientes entre 0 al 10%, predominando niveles bajos de pendientes.

Finalmente, se indica que en ambos casos (caminos de herradura y caminos vecinales priorizados), estas no pasan por Zonas Naturales Protegidas o Arqueológicas.

10

CAPITULO X.

PROPOSITO DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

10.1. Plan de Implementación
10.2. Monitoreo y Evaluación del PVPP

10.1. Plan de Implementación

El plan de implementación comprende todas aquellas principales actividades y acciones que tienen por objeto viabilizar la ejecución del plan vial; en ese sentido, articula la propuesta estratégica de intervención del PVPP con los instrumentos propios de la ejecución (planes operativos anuales, presupuesto anual, proyectos y actividades).

Con fines didácticos de verificación y ejecución, las principales actividades y acciones han sido organizadas en tres grupos: i) actividades preparatorias, ii) instrumentos operativos de ejecución y iii) monitoreo y evaluación.

i. Actividades Preparatorias

- Contar con Resolución de Alcaldía que aprueba el PVPP y ordena su incorporación en los planes y presupuestos operativos de la municipalidad.
- Difusión del plan a nivel distrital.
- Organización de recursos: Habilitar recursos humanos y físicos (oficina, equipo y mobiliario, materiales).
- Capacitación sobre gestión vial a personal involucrado de las municipalidades.
- Designación de Coordinador de ejecución y equipo u oficina a cargo de la ejecución.
- Gestiones anuales de incorporación y financiamiento en los planes operativos.

ii. Instrumentos Operativos de Ejecución

- Contar con POA, Presupuesto Anual y PIA, derivados del Presupuesto Multianual a 3 años, aprobados.
- Contar con Programa anual de adquisiciones de bienes y servicios (PAC).
- Contar con Términos de referencia para contrataciones y adquisiciones.
- Reglamento (o similar) de Comité de Seguimiento.

iii. Monitoreo y Evaluación

- Realizar monitoreo de la ejecución del plan vial (Informes trimestral, semestral y anual de ejecución).
- Elaboración de Línea Base.
- Adopción de Indicadores de gestión.
- Determinación de responsable y equipo de Monitoreo y evaluación.

10.2. Monitoreo y Evaluación del PVPP

La responsabilidad de la gestión y operación del Plan Vial es del Gobierno Local Provincial a través de la Gerencia de Planificación y Presupuesto u oficina competente.

El PVPP considera una ruta y acciones para los próximos tres y cinco años que se materializa en indicadores específicos para cada eje estratégico del Plan (acceso a los servicios y competitividad vial - Corredores Logísticos).

El monitoreo y la evaluación son actividades complementarias: el monitoreo permite describir y calificar el cumplimiento del plan operativo anual, la evaluación, determina si dicho cumplimiento ha conducido a la consecución de los objetivos que motivaron el diseño y puesta en marcha del PVPP.

Cuadro Nº 46 Diferencias Técnicas entre Monitoreo y Evaluación

	MONITOREO	EVALUACION
Objetivos que persiguen	Información sobre el cumplimiento del Plan Operativo Anual POA, para hacer correcciones.	Busca conocer para actuar, para construir, para modificar, para realimentar. Comparación de datos sobre la ejecución del Plan con los patrones de referencia valorativos definidos a través de la visión o escenario futuro que se quiere construir.
Aspectos que se consideran	Cumplimiento de actividades y tareas. Logros de las metas propuestas. Uso de Recursos.	Cumplimiento de la jerarquía de objetivos (fin propósito y resultados)
Frecuencia sugerida	Reportados: De proceso Mensual, Trimestral, Semestral. De producto Trimestral, Semestral, Anual.	Corto Plazo Indicadores de producto: Anual Mediano Plazo: Indicadores de Efecto Anual, Bianual, Trianual , por 3 años Largo Plazo: Indicadores de Impacto Sexenal
Responsables	Gerencia de Planeamiento y Presupuesto	Gobierno Local (Alcalde), Gerencia de Planeamiento y Presupuesto. Sector

Fuente: Elaboración Técnica.

INDICADORES DE MONITOREO Y EVALUACION

Los indicadores pemiten mostrar de manera más clara los logros alcanzados por el PVPP, los cuales serán estimados por la Gerencia de Planificación Presupuesto y Racionalización.

La siguiente figura, muestra los indicadores de evaluación como de monitoreo, su correspondencia respecto a los objetivos del PVPP y de Marco Lógico.

Figura Nº 10 Indicadores de Evaluación y Monitoreo del PVPP

	EVALUACIÓN		MONITOREO	
Frecuencia Sugerida	Sexenal	Anual, Bianual, Trianual	Trimestral, Semestral, Anual	Mensual Trimestral, Semestral
Marco Lógico	**FIN**	**PROPÓSITO**	**COMPONENTES O RESULTADOS**	**ACTIVIDADES INSUMOS**
Ámbito de Desempeño	**INDICADORES**			
	IMPACTO	**EFECTO**	**PRODUCTO**	**PROCESO**
	Reducción de Costos Logísticos de los productos de cadenas priorizadas.	Menores costos de flete por tonelada y menores tiempos de transporte de carga. Incremento del TPDA de pasajeros y carga	N° de km de caminos construidos, rehabilitados, mejorados, mantenidos	% de avance del Expediente Técnico. % de avance presupuestal respecto a lo programado
	% de Personas con acceso a los servicios de educación y salud.	Reducción de Costos y Tiempo de Transporte vehicular.	N° de km de caminos construidos, rehabilitados, mejorados, mantenidos	% de movimiento de tierras % de mejoras respecto a las programadas
			N° de servidores públicos capacitados N° de personas informadas sobre El PVPP	% de servidores capacitados % de personas informadas

A continuación se propone un Marco Lógicopara un PVPP, a manera de ejemplo. Esta matriz conceptual organiza y permite apreciar la interacción de recursos, actividades, productos, objetivos, indicadores y supuestos.

Figura Nº 11 Matriz del Marco Lógico del PVPP

	OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	Contribuir con la Inclusión Social de los más pobres de la provincia. Contribuir al desarrollo de la competitividad territorial provincial.	N° de Personas con acceso a los servicios de educación y salud. Reducción de Costos Logísticos de los productos de cadenas priorizadas.	Reportes de los sectores Educación y Salud Encuestas de la Municipalidad Provincial.	El Gobierno Local ejecuta oportunamente el PVPP de acuerdo a la priorización y programación.
PROPÓSITO	Mejorar el acceso vial vecinal de poblaciones excluidas a Servicios Sociales Básicos de Educación y Salud Mejorar el acceso vial vecinal de la Red alimentadora provincial a los corredores logísticos y mercados.	Reducción de Costos y Tiempo de Transporte vehicular. Menores costos de flete por tonelada y menores tiempos de transporte de carga. Incremento del TPDA de pasajeros y carga	Inspección Ocular y Entrevistas de la Municipalidad provincial a usuarios de la vía.	Intervenciones adecuadas en los caminos vecinales.
RESULTADOS O COMPONENTES	1. Infraestructura Vial para Inclusión Social.	N° de km de caminos construidos, rehabilitados, mejorados, mantenidos	Estadísticas de los Sectores Educación y Salud.	Servicios de Calidad a cargo del sector.
	2. Infraestructura Vial para Articulación de la Red alimentadora provincial a los corredores logísticos y mercados.	N° de km de caminos construidos, rehabilitados, mejorados, mantenidos	Conteo de tráfico. Costo de transporte respecto a la línea base Tiempo de viaje respecto a la línea base.	Servicios de Transporte de carga y pasajeros de calidad.
	3. Fortalecimiento de la Gestión Vial	N° de servidores públicos capacitados N° de personas informadas sobre El PVPP	Reporte de seguimiento de Informes de actividades	Se dispone de capacitadores calificados
ACCIONES (Actividades Principales)	1. Infraestructura Vial para Inclusión Social 1.1 Construcción de Caminos Vecinales 1.2 Rehabilitación de Caminos Vecinales 1.3 Mejoramiento de Caminos Vecinales 1.4 Mantenimiento Periódico o Rutinario 1.5 Construcción de caminos de herradura y otras obras		Informes de Monitoreo.	Adecuada administración.
	2. Infraestructura Vial para Articulación de la Red alimentadora provincial a los corredores logísticos y mercados. 2.1 Construcción de Caminos Vecinales 2.2 Rehabilitación de Caminos Vecinales 2.3 Mejoramiento de Caminos Vecinales 2.4 Mantenimiento Periódico o Rutinario		Informes de Monitoreo	Adecuada administración.
	3. Fortalecimiento de la Gestión Vial 3.1. Capacitación 3.2. Asistencia técnica 3.3. Difusión		Informes de Monitoreo.	Adecuada administración.