



GOBIERNO REGIONAL DE HUANCVELICA



BID



Banco Mundial



PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DE HUANCVELICA 2006 - 2015





**CONVENIO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE EL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES Y EL
GOBIERNO REGIONAL DE HUANCVELICA**

CONVENIO 001-2005-MTC/22



GOBIERNO REGIONAL DE
HUANCAVELICA
CONSEJO REGIONAL

ORDENANZA REGIONAL N° 058-GR-HVCA/CR

Huancavelica, 22 de noviembre del 2005

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO REGIONAL DE HUANCAVELICA;

POR CUANTO:

EL CONSEJO REGIONAL DE HUANCAVELICA:

Ha dado la Ordenanza Regional siguiente:

ORDENANZA REGIONAL QUE APRUEBA EL "PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DEL GOBIERNO REGIONAL DE HUANCAVELICA"

ARTICULO 1°.- Aprobar el Plan Vial Departamental Participativo del Gobierno Regional de Huancavelica, que en anexo adjunto forma parte integrante de la presente Ordenanza.

ARTICULO 2°.- La presente Ordenanza entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano y en el diario encargado de las publicaciones judiciales en la capital de la Región, conforme dispone el artículo 42° de la Ley N° 27867.

Comuníquese al señor Presidente del Gobierno Regional de Huancavelica para su promulgación

En Huancavelica a los veintidós días del mes de noviembre del año dos mil cinco

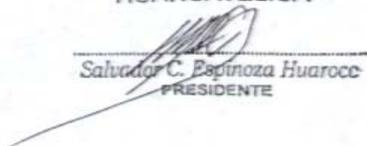
R.P. SALVADOR CRISANTO ESPINOZA HUAROCC
Presidente del Consejo Regional de Huancavelica.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla

Dado en la Sede del Gobierno Regional de Huancavelica, a los veintidós días del mes de noviembre del año dos mil cinco

GOBIERNO REGIONAL
HUANCAVELICA


Salvador C. Espinoza Huarocco
PRESIDENTE

GOBIERNO REGIONAL DE HUANCAVELICA

Rvdo. SALVADOR CRISANTO ESPINOZA HUAROCC
Presidente Regional

Arq. JORGE FLORES DELGADO
Vicepresidente

Ing. JULIO CESAR TAPIA SILGUERA
Gerente General Regional

B. Econ. MARCIAL LANDEO ESTEBAN
Gerente Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial

Ing. RENAN ALTEZ CARRERA
Gerente Regional de Infraestructura

Ing. BROMMEL CHUQUILLANQUI HUAMAN
Director Regional de Transportes y Comunicaciones

EQUIPO TÉCNICO:

Ing° Brommel Chuquillanqui Huamán (Coordinador Técnico)

B. Econ. Rafael Huamán Jurado

Econ. Olinda Maldonado Pariona

Ing. Ciro Soldevilla Huayllani

Tec. Juan Uribe Ruíz

Apoyo:

Tec. Saúl Baldeón Cuba

Asesoramiento Técnico:

PROVIAS DEPARTAMENTAL - MTC

Econ. Wilda Jacha Espinoza

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	09
I. HIPÓTESIS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL	10
II. CARACTERIZACIÓN Y CONTEXTO DEL DESARROLLO DEPARTAMENTAL	14
2.1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL DEPARTAMENTO:	14
2.1.1 Ubicación del Departamento	14
2.1.2 División Política	14
2.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA DEL DEPARTAMENTO	18
2.2.1 Relieve	18
2.2.2 Geomorfología	18
2.2.3 Clima	19
2.2.4 Zonas de Vida	19
2.2.5 Recursos Naturales	25
2.2.5.1 Recurso Hídrico	25
2.2.5.2 Recurso suelo	25
2.2.5.3 Recursos Mineros	27
2.2.5.4 Recurso Turísticos	29
2.2.5.5 Reserva Natural de Orquídeas del Bosque de Amaru	32
2.3 CARACTERIZACIÓN SOCIAL DEL DEPARTAMENTO	32
2.3.1 Niveles de Pobreza Departamental:	33
2.3.2 Niveles de Pobreza por Sub Regiones y Distritos	34
2.4 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DEL DEPARTAMENTO	41
2.4.1 La Economía Departamental	41
2.4.1.1 Participación del PBI departamental en el PBI Nacional	41
2.4.1.2 Tasas de crecimiento del PBI departamental y PBI Nacional	41
2.4.2 Estructura relativa de la producción	42
2.4.3 Áreas Diferenciadas por Tipo de Producción	44
2.4.4 Áreas Diferenciadas por Servicio a la Producción	50
2.4.5 Áreas Diferenciadas por su Dinamismo	52
2.5 ANÁLISIS DE LA DINÁMICA POBLACIONAL DEL DEPARTAMENTO	53
2.5.1 Aspectos Generales	53
2.5.2 Evolución de la población del departamento.	54
2.5.3 Composición de la población urbana y rural	55
2.5.4 Evolución de los Centros Urbanos	61
2.5.6 Importancia de las Ciudades por su Dinámica de Crecimiento.	63
2.5.5 Jerarquía de ciudades del departamento por tasa de crecimiento	64
2.6 DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL	66
2.6.1 Determinación de los Nodos de Desarrollo Departamental	66

III. DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO	70
3.1. EL SISTEMA DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTES	70
3.1.1. Caracterización del Sistema Departamental de Transportes	70
3.1.2. Descripción de la Oferta Vial del Departamento	74
3.1.3. Estado de la Red Vial y su Incidencia en el Desarrollo Deptal	86
3.1.4. Los Servicios de Transporte Terrestre de Carga y Pasajeros	97
3.2. ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTIÓN VIAL	100
3.2.1. Estructura y Funciones Viales del Gobierno Regional	100
3.2.2. Capacidad del Gobierno Regional para asumir la gestión vial departamental	101
3.3. DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA VIAL	101
3.3.1. Demanda de Expansión	101
3.3.2. Demanda de Intervención	102
III. PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO	
4.1 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO	104
4.1.1 Identificación de Ejes de Integración Económica y Territorial del Departamento	104
4.1.2 Definición de los ejes viales estratégicos para el Desarrollo Departamental	107
4.1.3 Priorización de Caminos Departamentales	111
4.1.4 Estratificación de los Caminos por Rango de Importancia	113
4.2 OBJETIVOS Y POLÍTICAS PARA LA GESTIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA	117
4.2.1 Objetivos	117
4.2.2 Políticas	117
4.3 PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES	120
4.3.1 Análisis Cualitativo: Demanda de Atención	120
4.3.2 Análisis Cuantitativo: Demanda de Inversión a Costos Estándares	127
4.3.3 Análisis de Impactos	133

ANEXO Nº 01

Aspectos Institucionales de la Gestión Vial

Relación de Mapas

Mapa 01: Ubicación del departamento en el País	15
Mapa 02: División política del departamento por provincias y distritos	16
Mapa 03: Clima del departamento de Huancavelica	21
Mapa 04: Cuencas hidrográficas	22
Mapa 05: Riesgos físicos de Huancavelica	23
Mapa 06: Pluviosidad del departamento	24
Mapa 07: Mapa turístico del departamento	31
Mapa 08: Índice provincial de desarrollo humano	38
Mapa 09: Espacios diferenciados al interior del departamento	39
Mapa 10: Pobreza por distritos y zonas diferenciadas	40
Mapa 11: Áreas diferenciadas por tipo de producción	49
Mapa 12: Clasificación de centros de apoyo a la producción	51
Mapa 13: Mapa de mayor concentración urbana en la región	57
Mapa 14: Densidad poblacional	58
Mapa 15: Centros urbanos con mayor volumen y dinámica poblacional	51
Mapa 16: Roles y funciones de los centros dinamizadores	60
Mapa 17: Nodos de desarrollo según importancia y dinamismo	69
Mapa 18: Infraestructura vial del departamento	85
Mapa 19: Accesibilidad por sub regiones	94
Mapa 20: Ejes viales del departamento	102
Mapa 21: Flujos de mercaderías en función a nodos de desarrollo	109
Mapa 22: Caminos priorizados	116

Relación de Tablas

Tabla 01: Población, superficie, altitud y distritos según provincias del Departamento	14
Tabla 02: Índice de desarrollo humano a nivel departamental 2003	23
Tabla 03: Índice de Desarrollo Humano por distritos	27
Tabla 04: PBI nacional y del departamento 1970-2000	41
Tabla 05: PBI sectorial, estructura porcentual	44
Tabla 06: Áreas de especialización productiva por sub espacios.	47
Tabla 07: Áreas de especialización productiva, por orden de importancia, sub espacios, zonas y nivel provincial	48
Tabla 08: Áreas diferenciadas por su dinamismo	52
Tabla 09: Crecimiento ínter censal de la población, departamento país	54
Tabla 10: Población total y tasa de crecimiento	55
Tabla 11: Población total, urbana rural, según sub región geográfica – 2000	56
Tabla 13: Ordenamiento global de ciudades del departamento según rango poblacional > a 2,000 hab.	62
Tabla 14: Jerarquía de ciudades del departamento, por volumen de población	63
Tabla 15: Población y tasa de crecimiento anual, en ciudades principales	64
Tabla 16: Jerarquía de ciudades del departamento por tasa de crecimiento	65
Tabla 17: Determinación de los nodos de desarrollo departamental	66
Tabla 18: Determinación de la importancia de los nodos de desarrollo Departamental	68
Tabla 19: Características de los aeropuertos y pistas de aterrizajes	71
Tabla 20: Distribución de la red vial, por tipo de superficie y por zonas	

años 1985 y 2005 (en kilómetros)	72
Tabla 21: Volúmenes de cargas movilizados por modos de transporte	73
Tabla 22: Resumen de la red vial, por tipo de red y superficie de rodadura	74
Tabla 23: Listado de caminos nacionales que atraviesan el departamento	77
Tabla 24: Listado de caminos departamentales	81
Tabla 25: Incidencia de caminos rurales del departamento	85
Tabla 26: Resumen, caracterización y estado de caminos departamentales	90
Tabla 27: Mantenimiento rutinario de caminos vecinales por provincias – 2005 (a cargo de Provias Rural)	91
Tabla 28: Resumen del estado actual de la red vial departamental por sub regiones (incluye vías recategorizadas)	95
Tabla 29: Rutas de transporte terrestre de pasajeros y frecuencia de viajes	98
Tabla 30: Rutas de transporte de carga y frecuencia de viajes	99
Tabla 31: Demanda de expansión de la red vial de categoría departamental	102
Tabla 32: Niveles de intervención requeridos por los caminos departamentales	103
Tabla 33: Ejes viales estratégicos priorizados	110
Tabla 34: Listado priorizado de caminos nacionales	110
Tabla 35: Listado de caminos departamentales estratégicos	111
Tabla 36: Puntaje final por tramos	112
Tabla 37: Listado priorizado de caminos departamentales	113
Tabla 38: Listado estratificado de caminos por rango de importancia tramos orden de prioridad	115
Tabla 39: Plan de intervención en los caminos departamentales	124
Tabla 40: Volumen de inversión requerida por los caminos departamentales	130

PRESENTACIÓN

En el presente documento **“Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica”**, se propone orientar la infraestructura departamental de transportes a la satisfacción de las demandas de la actividad productiva y social de la población; integrando los espacios socioeconómicos al interior del departamento, articulando los centros de producción con los mercados, con una infraestructura vial eficiente y con adecuados niveles de mantenimiento aunando esfuerzos concertados con todos los niveles de gobierno y el sector privado.

Para la formulación del Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica, se ha tomado en cuenta como herramienta de trabajo el Plan Estratégico Concertado de Desarrollo del Departamento de Huancavelica para el periodo 2003-2015, en el cual se sintetiza los problemas, las necesidades, potencialidades del departamento de Huancavelica. Compendio Estadístico Agrario 1992-2002 de la Dirección Regional de Agricultura Huancavelica. Índice de Desarrollo Humano 2003-PNUD (Principales indicadores de niveles de pobreza por departamento y distrito). Dimensiones y Características del Crecimiento Urbano en el Perú 1961-1993. Memoria Anual del Ex CTAR y Gobierno Regional Huancavelica del 2001-2004 (oferta financiera destinada a inversiones viales). Informaciones estadísticas del sector Producción (Industria-Pesquería), Turismo, Energía y Minas, así como el marco teórico y manual de procedimientos para la formulación de Planes Viales Departamentales Participativos – PVDP elaborado por el Programa de Caminos Departamentales – PCD de Pro Vías Departamental del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; documentos que permitieron elaborar las propuestas planteadas en el presente Plan Vial.

La metodología aplicada en la elaboración del Plan Vial, ha sido un trabajo concertado de equipo multidisciplinario y multisectorial, tomando como guía el esquema propuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual busca contribuir a mejorar el proceso de toma de decisiones de los Gobiernos Regionales; fortaleciendo su capacidad de planeamiento vial, a través de un marco participativo, que debe dar sostenibilidad al Plan.

Finalmente cabe resaltar el esfuerzo conjunto de los funcionarios, miembros del equipo técnico designados por el Gobierno Regional de Huancavelica y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, así mismo el asesoramiento técnico de la Consultora en la formulación del Plan Vial. Documento que se constituye como el marco orientador en las competencias de planificación y gestión vial en la región, y cuyo objetivo es la de orientar y racionalizar los recursos económicos orientados a la infraestructura vial.

I. HIPÓTESIS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL.

La historia del departamento de Huancavelica, está vinculado al descubrimiento y explotación de las minas de Mercurio, actividad que incentivó a los españoles llegar a tierras huancavelicanas en 1559, convirtiéndose Huancavelica en uno de los centros mineros y ciudades más importantes del Perú y América. Esta explotación minera reordenó las formas de organización y producción del mercurio.

A mediados del siglo XVIII, la producción del mercurio de Santa Bárbara, inicia un largo periodo de depresión. El sistema de explotación impuesto agotó los recursos y sometió a las poblaciones indígenas, a condiciones de exclusión y pobreza extrema. La base agropecuaria tradicional se deterioró, perdiendo la posibilidad de sostenerse en el tiempo.

La época republicana encuentra a Huancavelica empobrecida y con una base productiva precaria. Después de la guerra con Chile, se produce un proceso de reconcentración de haciendas heredadas de la colonia, se forma una oligarquía agraria, sustentada en la expropiación compulsiva de las tierras, la continuidad de la sobreexplotación y exclusión social y racial de las comunidades.

En el siglo XX se descubre y explotan nuevos e importantes yacimientos mineros, razón por lo que, ésta actividad en Huancavelica empieza a recuperar importancia en su aporte a la producción nacional, generando condiciones para invertir en el mejoramiento de la infraestructura básica, se construye el Ferrocarril del Centro y las carreteras afirmadas: Pisco – Castrovirreyna – Rumichaca - Ayacucho y Huancayo - Huancavelica, consolidándose la articulación hacia Huancayo y Lima, que se constituyen en sus principales mercados.

La Reforma Agraria, ocurre en una fase de declinación y crisis del sistema de hacienda y del poder de la oligarquía local; se fortalecen las organizaciones comunales y campesinas, se inicia un acceso gradual a las tierras, se reducen las relaciones de servidumbre. Sin embargo, como resultado de éste proceso, se reduce sustancialmente la participación de la Agricultura en la economía departamental, del 36.70 % en el año 1970 al 19.6 % en la década del 90; a partir del año 2000, se observa cierta recuperación debido básicamente a la importancia que adquiere la crianza de camélidos.

La generación de energía eléctrica del Gran Complejo Hidroenergético Antunez de Mayolo, ubicado en el distrito de Colcabamba, provincia de Tayacaja, se inicia a partir de 1973, su producción se destina principalmente para abastecer las ciudades de la costa, desde Piura hasta Ica. Recién a mediados de los años ochenta la ciudad capital del departamento se beneficia con suministro eléctrico y en la década de los noventa las capitales provinciales van accediendo gradualmente al servicio. La Minería en las décadas del 70 y 80, mantiene su importancia en la

contribución a la economía departamental, alcanzando su mayor nivel en el año 1985 (35.3 %), a partir del año 90, presenta una tendencia de crecimiento negativo, por lo que su participación en la economía departamental, se reduce al 8.4 % en el año 2000. Actualmente se cuenta con cinco centros mineros operativos de mediana envergadura, cuya producción en concentrado tiene como destino la refinera de la Oroya. En el departamento solo hay una gran mina Cobriza, gestionada por la empresa Doe Run, ubicada en la provincia de Churcampa.

Las actividades del sector servicios, presentan una tendencia creciente en su participación en la economía departamental. En las últimas 3 décadas han logrado constituirse en la actividad de mayor importancia de las principales ciudades, su comportamiento está ligado al crecimiento de los centros urbanos y a la captación de turistas.

La actividad agrícola actualmente, se sustenta básicamente en siete cultivos: papa, maíz, cebada, trigo, haba, arveja y alfalfa, de éstos productos solo la papa, alfalfa, cebada y maíz tiene mayor volumen de producción, relativa rentabilidad y son destinados a mercados regionales; los otros cultivos se destinan prioritariamente al autoconsumo ó al comercio local. Las zonas propicias para el desarrollo de éstos cultivos son los valles interandinos de los principales ríos del departamento.

La puesta en marcha del Proyecto PRO ALPACA (Programa de Apoyo de Campesinos, Pastores de Altura) a partir del año 2000, con sus líneas de apoyo en sanidad, mejoramiento genético y recuperación de campos de pastoreo, en las zonas alto andinas de las provincias de Huancavelica, Castrovirreyna, Huaytará y Angaraes, ha restablecido la importancia de la crianza de alpacas, constituyéndose en una actividad potencial para el desarrollo departamental, ofreciendo la fibra como producto principal y su carne que es muy apreciada en los mercados extra departamentales.

Las provincias de Tayacaja y Huaytará evidencian posibilidades para producir papa orgánica y desarrollar la ganadería vacuno, con perspectivas económicas. Hasta mediados de los años setenta, la provincia de Tayacaja fue productora de quesos y leche que convirtió el valle del Mantaro en una de las principales zonas ganaderas del país, años después se fomentó un proceso de cambios que se manifestó principalmente en el incremento del área de cultivo de la papa en áreas con aptitud para pastos, frenando el desarrollo de la ganadería, en los últimos años se está promoviendo la actividad ganadera, formando parte del corredor lácteo del Mantaro y apostando por el cultivo de papa orgánica en pequeña escala.

Los valles interandinos de la provincia de Huaytará, se están consolidando como zona ganadera, permitiendo desarrollar una industria artesanal de quesos, que tiene un amplio mercado en las ciudades de Pisco, Ica, Chincha y de igual manera se viene desarrollando la industria artesanal de yogurt. Dichos productos requieren de un programa de asistencia técnica que permita aumentar sus rendimientos y calidad para posicionarse en nuevos mercados.

A pesar que las estadísticas económicas disponibles no consideran importante a la actividad pesquera en el departamento de Huancavelica, se han identificado y evaluado 56 lagunas, de las cuales el 98 % tienen las características físico – químico – biológico para el desarrollo acuícola, especialmente con la producción de la trucha arco iris. En la actualidad existen 14 centros de producción de truchas, localizadas en la zona alto andina de las provincias de Huancavelica, Castrovirreyna, Angaraes y Tayacaja, cuya capacidad de producción supera las 100 TM, entre ellos destaca la estación pesquera Lircay con una capacidad de producción 40 TM. La producción de truchas abastece el mercado local, regional y a través del Centro Piscícola Los Andes de Huancayo, se comercializa en Lima.

El Turismo es otra actividad que gradualmente está alcanzando importancia en la economía Huancavelicana. Cuenta con vestigios de culturas pre-incas e inca, vestigios coloniales, culturas vivas, biodiversidad de flora (Especies únicas de Orquídeas), paisajes naturales que son atractivos en los diferentes pisos ecológicos de la Región, oferta gastronómica y oferta folklórica, con lo cual está en posición de convertirse en un verdadero **destino selectivo**, con la capacidad de ofrecer turismo: cultural, de naturaleza y de aventura. En el marco del Plan Estratégico Nacional de Turismo (PENTUR) 2005-2015 forma parte de la Organización de gestión del destino turístico (OGD) N° 05 junto a los departamentos de Pasco y Junín; la Dirección de Regional de Comercio Exterior y Turismo, viene elaborando una propuesta que incluye a los departamentos de Ica y Ayacucho en una nueva OGD.

En resumen, el proceso de ocupación del territorio por la población y las actividades económicas, ha determinado la configuración de espacios demográficos y económicos de concentración y organización muy diferenciados. En el espacio territorial no se llega a configurar una unidad integrada con mercados interiores dinámicos, es evidente la presencia de extensos espacios que no logran establecer relaciones sostenidas con los principales mercados urbanos de la región. Los medios de transportes (ferrocarril y carreteras), construidos inicialmente al servicio de los centros mineros tradicionales, no han favorecido a la integración departamental, propiciando la existencia de vastas zonas apartadas, con bajos índices de ocupación y pocas oportunidades de desarrollo.

Considerando el análisis retrospectivo y sus potencialidades, podemos señalar que el territorio del departamento de Huancavelica ofrece cierto nivel de especialización en sus tres sub regiones identificadas: la vertiente occidental integrado por las provincia de Huaytará y Castrovirreyna, muestra especialización en ganadería de vacunos y derivados lácteos; la sub región alto andina formado por la provincia de Huancavelica, y los distritos adyacentes de las provincias de Angaraes, Castrovirreyna y Huaytará, en crianza de camélidos y piscicultura, la sub región de la vertiente oriental constituida por las provincias de Acobamba, Churcampa, Tayacaja y Angaraes, en producción de cereales, papa orgánica, fruticultura y ganado

vacuno. La minería y el turismo, son actividades que tienen potencialidad de desarrollarse en todo el departamento.

Desde la óptica prospectiva, ejes de desarrollo del departamento de Huancavelica, se sustentan en las siguientes actividades: agricultura, ganadería, minería, pesquería y turismo.

II. CARACTERIZACIÓN Y CONTEXTO DEL DESARROLLO DEPARTAMENTAL.

2.1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL DEPARTAMENTO:

2.1.1 Ubicación del Departamento:

El departamento de Huancavelica, se encuentra localizado en la parte central del País, en plena región andina, entre las coordenadas 11° 16' 10" y 14° 07' 43" de latitud sur y los meridianos 74° 16' y 75° 47' de longitud Oeste de Greenwich. Limita por el Norte con el Departamento de Junín, por el Sur con el Departamento de Ica, por el Este con el Departamento de Ayacucho y por el Oeste con los Departamentos de Lima, Ica y Junín.

El departamento de Huancavelica, se funda el 04 de Agosto de 1571 en la época colonial. El 24 de Enero del año 1825 Simón Bolívar expidió un Decreto Supremo donde suprime a Huancavelica como Departamento. Años mas tarde con Decreto del 28 de Abril de 1839, el Mariscal Don Agustín Gamarra, dispone se restablezca la categoría de Departamento de Huancavelica.

Su capital es la ciudad de Huancavelica, fundado el 04 de Agosto de 1571, bajo el nombre de "La Villa Rica de Oropesa" con la finalidad de impulsar la explotación de las minas de azogue de Santa Bárbara. Pero en el año 1839, el 05 de Noviembre elevan su categoría a ciudad, en el Congreso de Huancayo.

2.1.2 División Política:

El departamento de Huancavelica se divide políticamente en 07 provincias y 94 distritos, incluyendo al nuevo distrito de Ascensión. Las provincias que conforman el departamento son: Huancavelica, Acobamba, Angaraes, Castrovirreyna, Huaytará, Churcampa y Tayacaja.

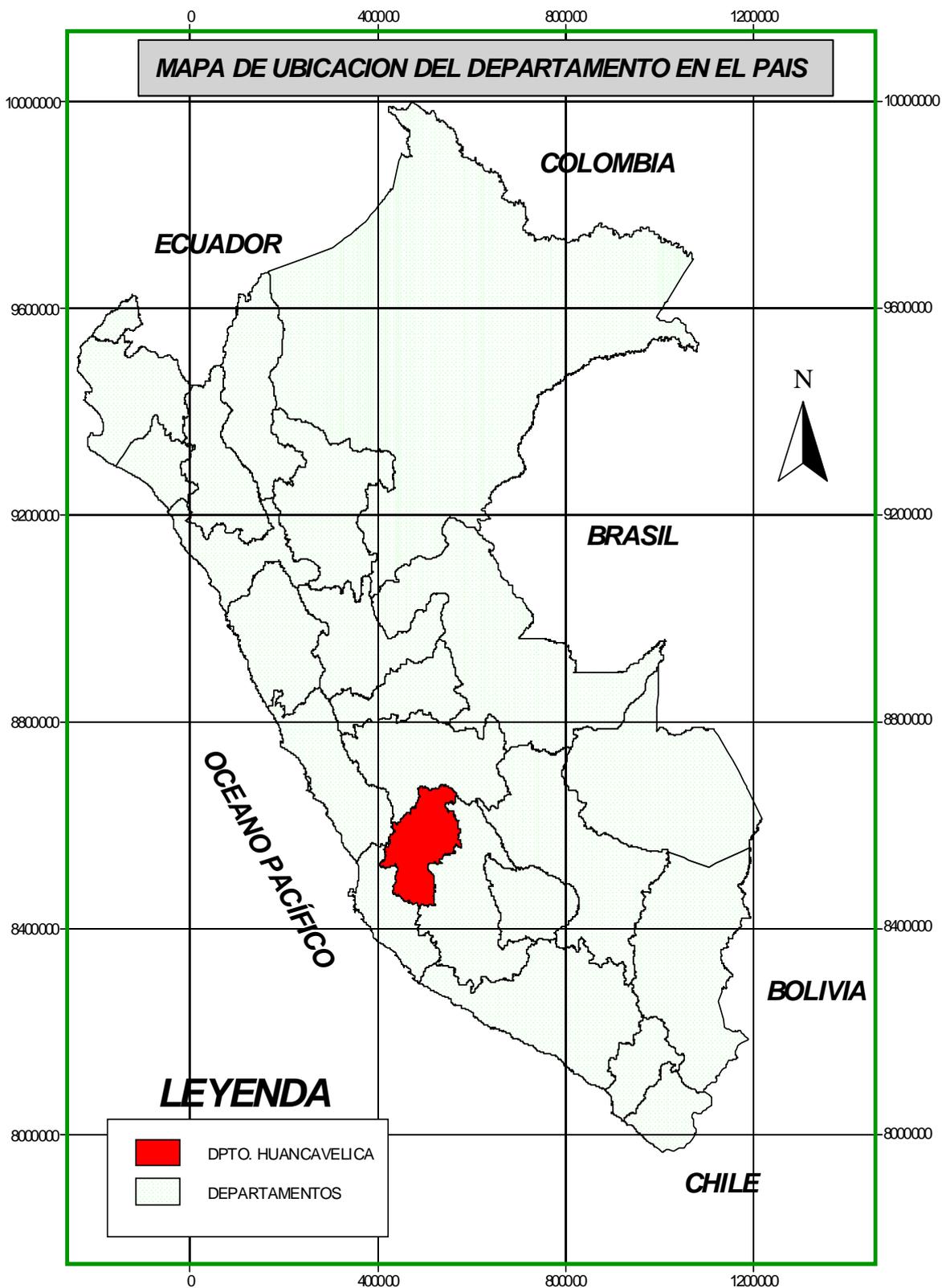
**Tabla N° 01:
Población, Superficie, Altitud y Distritos Según Provincias Del Departamento**

N°	PROVINCIAS	POBLACIÓN	SUPERFICIE Km2	ALTITUD m.s.n.m.	DISTRITOS
1	Huancavelica	123,199	4,021.66	3680	19
2	Acobamba	47,002	910.82	3423	8
3	Angaraes	46,111	1,959.03	3278	12
4	Castrovirreyna	19,713	3,984.62	3975	13
5	Churcampa	24,728	1,072.39	3262	10
6	Huaytará	50,075	6,458.39	2702	16
7	Tayacaja	123,385	3,724.56	3268	16
TOTAL	7	434,213	22,131.47	-----	94

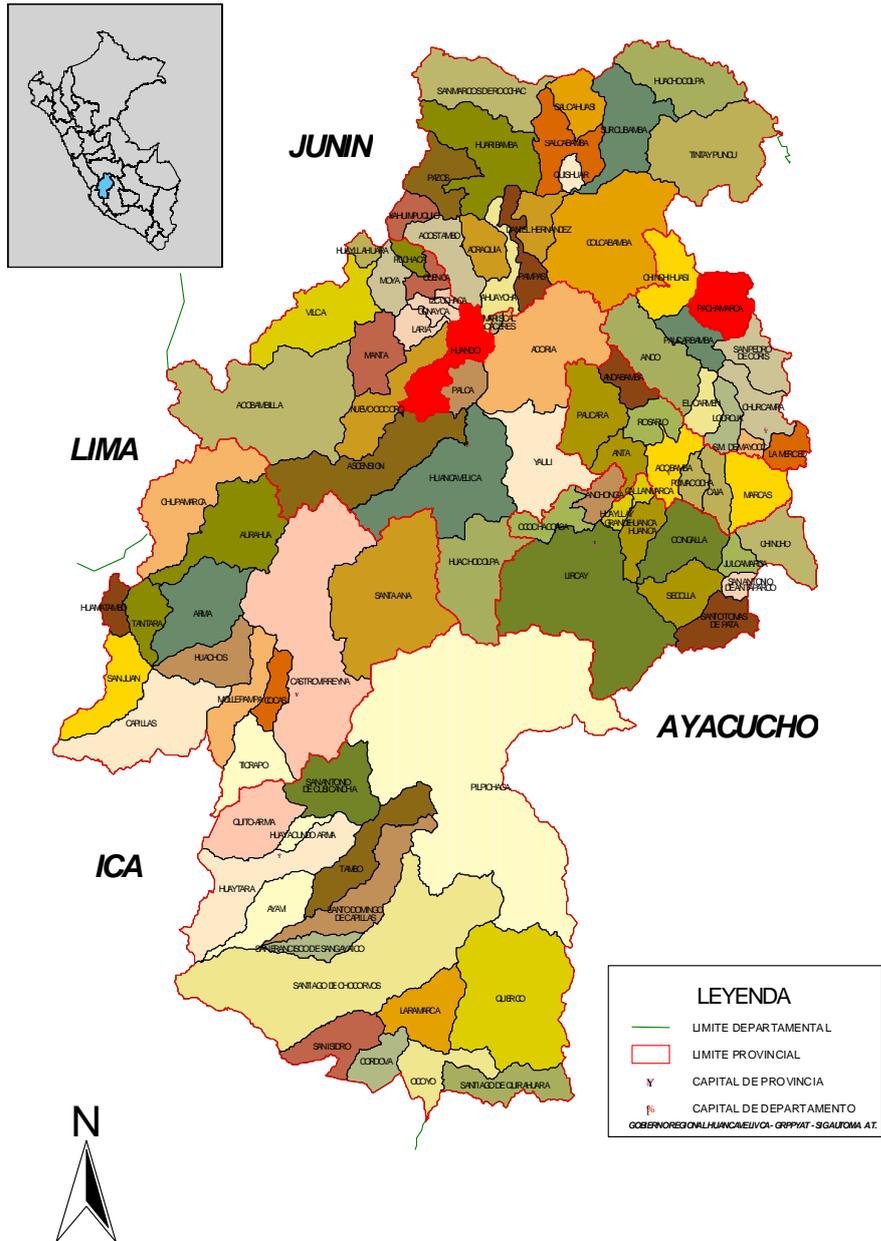
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Elaboración: Equipo Técnico

Mapa 01



Mapa 02: División Política del Departamento en Provincias y Distritos



Provincias y Distritos del Departamento de Huancavelica

PROVINCIA	DISTRITOS	PROVINCIA	DISTRITOS
HUANCAVELICA	Huancavelica	CASTROVIRREYNA	Huamatambo
	Acobambilla		Mollepampa
	Acoria		San Juan
	Conayca		Santa Ana
	Cuenca		Tantará
	Huachocolpa		Ticrapo
	Huayllahuara		Churcampa
	Izcuchaca	Anco	
	Laria	Chinchihuasi	
	Manta	El Carmen	
	Mariscal Cáceres	La Merced	
	Moya	Lacota	
	Nuevo Occoro	Paucarbamba	
	Palca	San Miguel de Mayocc	
	Pilchaca	San Pedro de Coris	
	Vilca	Pachamarca	
	Yauli	Huaytará	
	Ascensión	Ayav	
	Huando	Córdova	
ACOBAMBA	Acobamba	HUAYTARÁ	Huayacundo Arma
	Andabamba		Laramarca
	Anta		Ocoyo
	Caja		Pilpichaca
	Marcas		Querco
	Paucará		Quito Arma
	Pomacocha		San Antonio de Cusicancha
	Rosario		San Francisco de Sangayaico
	Lircay		San Isidro
Anchonga	Santiago de Chocorvos		
Callanmarca	Santiago de Quirahuar		
Ccochaccasa	Santo Domingo de Capillas		
Chincho	Tambo		
Congalla	Pampas		
Huanca - Huanca	Acostambo		
Huayllay Grande	Acraquia		
Julcamarca	Ahuaycha		
San Antonio de Antaparco	Colcabamba		
Santo Tomás de Pata	Daniel Hernández		
Secclla	Huachocolpa		
CASTROVIRREYNA	Castrovirreyna	TAYACAJA	Huaribamba
	Arma		Ñahuinpuquio
	Aurahu		Pazos
	Capillas		Quishuar
	Chupamarca		Salcabamba
	Cocas		Salcahuasi
	Huachos		San Marcos de Rocchac
	Surcubamba		
	Tintay Puncu		

Fuente: INEI – Huancavelica

Elaboración: Equipo Técnico



Ministerio de Transportes y Comunicaciones

 PROVIAS
DEPARTAMENTAL

2.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA DEL DEPARTAMENTO

El departamento de Huancavelica es atravesado por la Cordillera Occidental, que abarca dos tercios de su superficie y sobre sus flancos se ubican casi todas sus provincias, a excepción de Tayacaja que se origina en una prolongación del macizo andino de Junín.

2.2.1 Relieve

El relieve es un aspecto clave para entender la estructura y distribución de los elementos geográficos en un determinado espacio, el departamento es cruzado por dos grandes cadenas de montañas andinas y entre ellas existe un espacio de puna que corresponde a las altas plataformas andinas, éstas tres grandes unidades de relieve guardan relación con unidades geológicas muy distintas en antigüedad y características y coinciden con los levantamientos y hundimientos tectónicos y han seccionado por la acción erosiva del río Mantaro y sus tributarios.

La parte central de Huancavelica es atravesada en dirección NO a SE por el eje de la cadena occidental andina que actúa como divisoria de aguas por encima de los 5000 msnm, ésta cadena divide al departamento en dos vertientes cuyas particularidades definen las condiciones naturales y orientan las actividades del hombre. En el territorio huancavelicano la cadena occidental es conocida como la cordillera de chonta, formada por una secuencia de elevaciones montañosas desde los 5000 metros como el nevado Citac 5328 msnm, Huamanraza 5928 msnm y Altar 5268 msnm

Hacia el oriente se encuentra el otro eje del relieve andino la cordillera oriental andina que recorre el departamento en dirección NO a SE la latitud media de sus picos es considerablemente mas baja que la cadena occidental, sus materiales mas antiguos y blandos han sufrido el desgaste provocado por la erosión del río Mantaro. Entre ambas cadenas, la gran superficie elevada que forma parte de las altas plataformas andinas de material calcáreo está seccionado siguiendo líneas y cortes de los ríos que han caracterizado exteriormente por planicies segmentadas en profundos y estrechos cañones.

2.2.2 Geomorfología:

Los hechos geomorfológicos que se han plasmado en el territorio de Huancavelica son tres.

El primero es la profunda incisión que han labrado los ríos como consecuencia del levantamiento tardío que sufrieron los andes a finales del terciario

Los marcados desniveles del departamento se observan a través de

los recorridos que siguen las aguas en su descenso por ambas vertientes, las aguas que van al océano pacífico discurren por quebradas de materiales volcánicos, mientras que las del atlántico forman cañones sobre los suelos calcáreos de las plataformas andinas y empinados valles en los materiales arcillosos y antiguos de la cordillera oriental.

El segundo es el modelado del territorio por la acción de los glaciares encima de los 3700 msnm. El modelado se expresa en la forma de “U” de los valles y los enormes depósitos morrenicos en los niveles entre los 200 y 3700 msnm, las masas de roca se recubren amplias praderas; el tercero está constituido por los movimientos de materiales en las vertientes, éstos procesos se presentan especialmente en los lados bajos y fondo de los valles por debajo de los 2600 msnm. en forma de huaicos o inundaciones.

2.2.3 Clima:

La diversidad climática de Huancavelica es el resultado de una estrecha relación entre el clima y el relieve, la presencia de los andes provoca el descenso de las temperaturas promedio a niveles totalmente inusuales para los trópicos donde se localiza el país, el aire en la tropósfera se enfría en una relación continua 6.5 °C por cada 1000 metros, en consecuencia por encima de los 4000 metros las temperaturas son muy frías y hasta gélidas en los nevados, un recorrido por la diversidad climática del departamento permite observar un clima tropical de sábana con vientos cálidos y húmedos por los yungas fluviales de la cuenca del Mantaro, templado tropical por las laderas andinas orientales y frío de altura por las punas de la región suni.

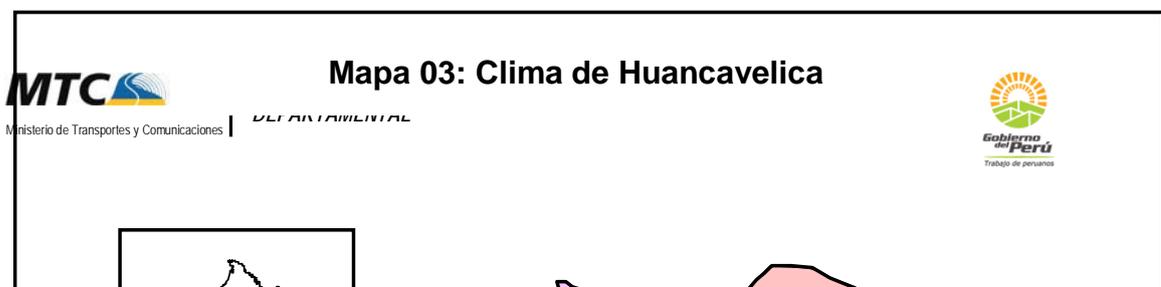
2.2.4 Zonas de Vida:

Una zona de vida es una división natural de un ambiente climático que ejerce influencia en un ecosistema, comprende la interacción de tres factores climáticos: temperatura, precipitación y humedad ambiental, el modelo permite relacionar los pisos latitudinales con las regiones latitudinales, las regiones latitudinales tropicales son las únicas que pueden tener todos los pisos latitudinales.

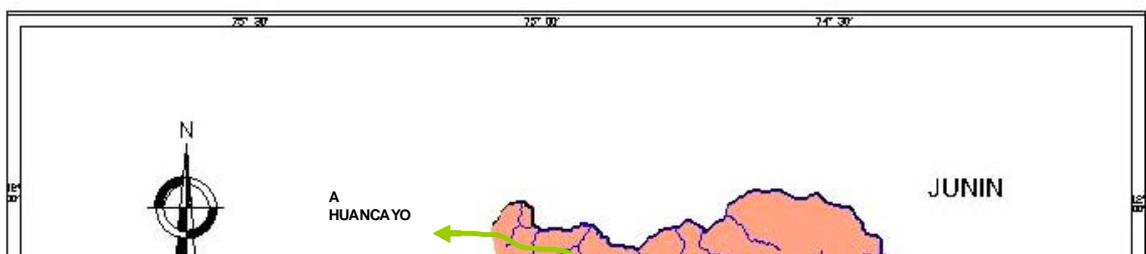
Huancavelica cuenta con 25 zonas de vida y tres ecotonos, las condiciones ecológicas del Departamento son producto de su ubicación entre los 1000 y 5000 msnm. De su participación en las dos vertientes hidrográficas de orden mayor su topografía accidentada comprendidas en las regiones latitudinales tropical y sub tropical; la región tropical comprende la totalidad de la provincia de Tayacaja parte de Churcampa y la mitad de Huancavelica y ocupa el 31% de la superficie departamental en esta región, se observan seis zonas de vida

La región sub tropical abarca las provincias de Castrovirreyna,

Huaytará, Angaraes, Acobamba y parte de Huancavelica y Churcampa; ésta región presenta 14 zonas de vida. Las especies vegetales nativas ó adaptadas fueron abundantes en el pasado y dada su escasez actual podrían formar parte de programas ambientales de repoblación.



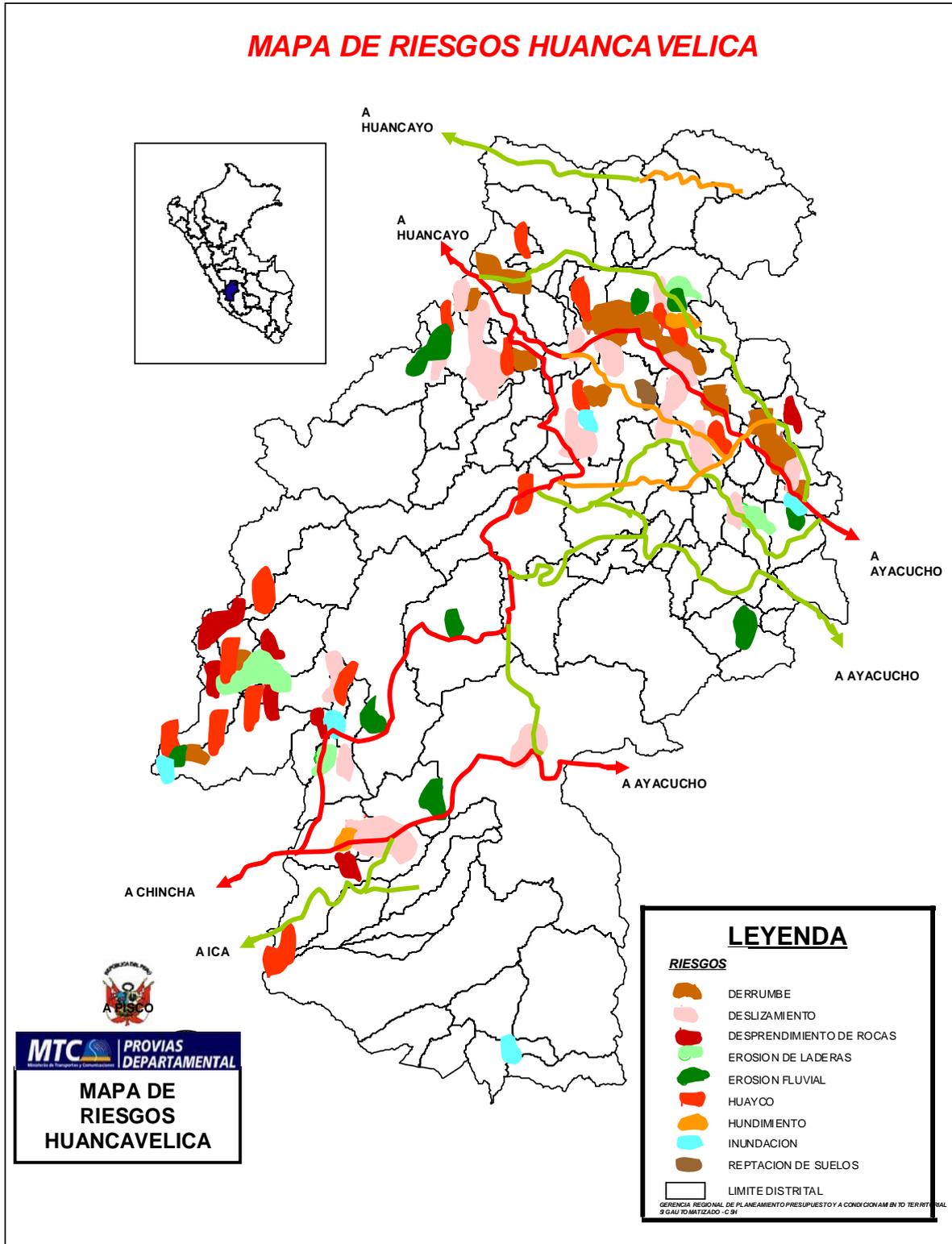
Mapa 04: Cuencas Hidrográficas



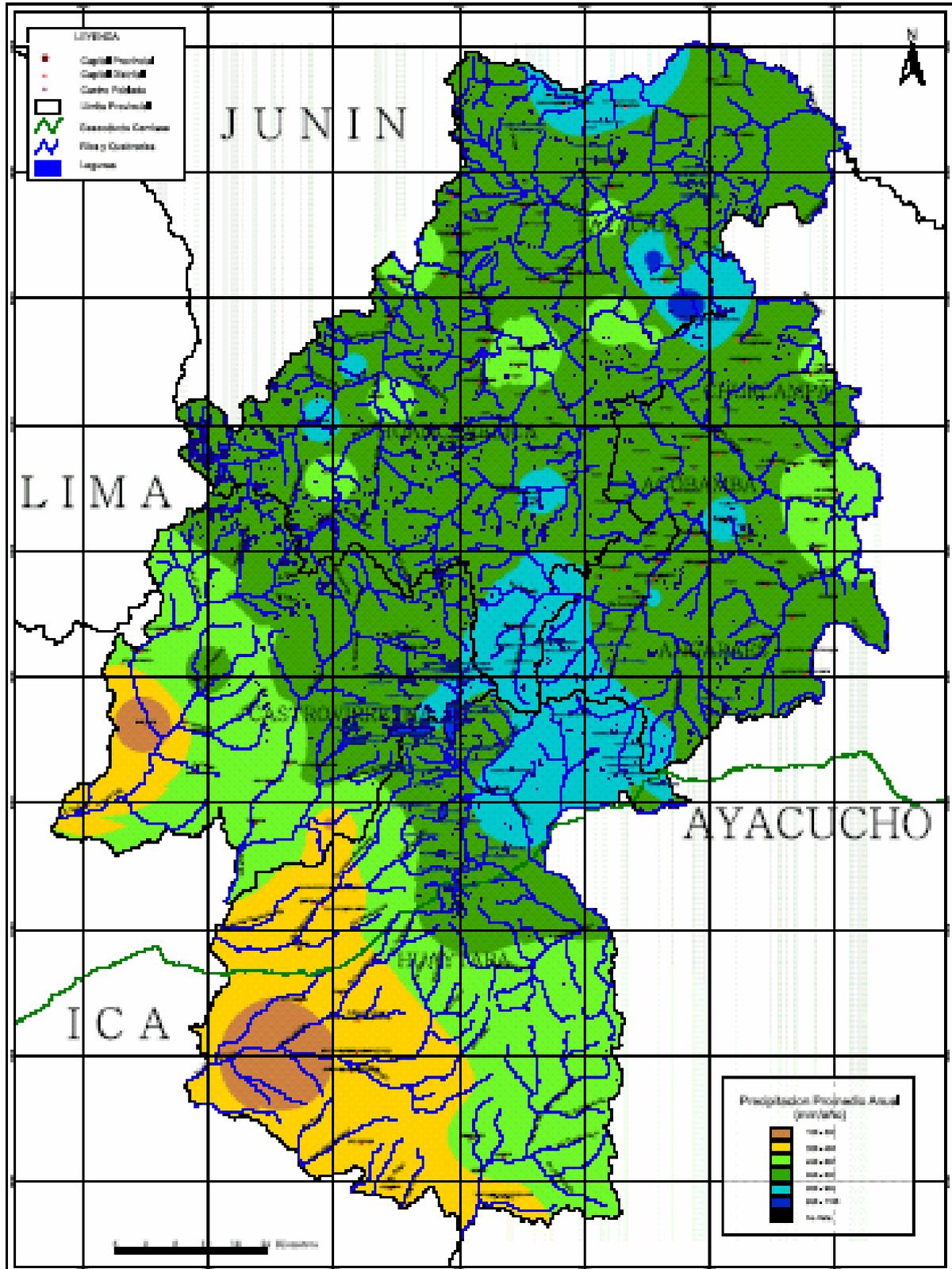


Mapa 05

MAPA DE RIESGOS HUANCAVELICA



Mapa 06: Pluviosidad del Departamento



+

2.2.5 Recursos Naturales:

2.2.5.1 Recurso Hídrico:

La cadena occidental andina atraviesa Huancavelica y delinea dos grandes ámbitos geográficos; la mitad sur occidental del departamento representa la vertiente del pacífico formada por el conjunto de cuencas de los ríos san Juan, Pisco, Ica y Grande, que drenan hacia el océano pacífico y por una cuenca independiente la del río pampas hacia el río Apurímac.

La otra parte del departamento la nor oriental forma la vertiente del Atlántico a partir de la cuenca del río Mantaro

El recurso agua es uno de los recursos mas valiosos con que cuenta Huancavelica localizado en grandes lagunas y ríos que nacen en las zonas alto andinas, constituyendo un importante potencial para el consumo humano, desarrollo de la actividad agropecuaria, la acuicultura continental y la generación de energía.

Sin embargo, debido a los cambios climáticos la intensidad y frecuencia de las precipitaciones tiende a disminuir de 1500 a 1000 mm al año, en las partes más altas y valles orientales que son las principales receptoras de las precipitaciones. Agravándose ésta situación debido al manejo y uso inadecuados.

2.2.5.2 Recurso Suelo:

En Huancavelica la humedad y altitud son los principales factores que han determinado la formación de 15 unidades distintas de suelo, de ésta variedad de formación solo tres tienen una destacada presencia en el territorio departamental

Los suelos de la zona semiárida se localizan por debajo de los 3400 msnm. En el flanco occidental andino y las provincias nor orientales, donde fueron originados por depósitos de rocas que dejaron las aguas de lluvia y de quebradas, los suelos mas fértiles para la agricultura se encuentran en la cuenca del Mantaro en las provincias de Acobamba y Churcampa en la vertiente del pacífico las laderas son mas inclinadas y secas de la provincia de Huaytará presentan los suelos menos desarrollados pero sin embargo son cultivables.

Los suelos en la zona húmeda se localizan entre los 3400 msnm. De las laderas de los valles de la margen derecha de la cuenca del Mantaro y los 4000 msnm de las altas plataformas calcáreas. Los suelos tipo totoral, caja, marcas y Huanta son los que presentan las mejores condiciones para la agricultura.

Los suelos de la zona par'amica se localizan por encima de los 4000 msnm. Hasta la base de los nevados presentan un drenaje malo, son poco fértiles sin embargo en la zona de Pacococha, Pilpichaca, Yauricocha Astobamba, Choclococha, Santa Inés, Pucapampa Lachocc son aptos para su aprovechamiento como pastizales constituyendo un potencial para el desarrollo de la actividad ganadera especialmente de camélidos sudamericanos.

El recurso suelo en la actualidad está siendo usado por debajo de sus posibilidades urge una adecuada distribución de las aguas, la aplicación de técnicas que evita la erosión, la repoblación vegetal con especies nativas y un orden apropiado en el uso del suelo podría incrementar la vocación agropecuaria del departamento.

Capacidad de Uso Mayor de Tierras

CAPACIDAD DE USO MAYOR DE TIERRAS	HUANCAVELICA
Cultivo en Limpio Ha	70 000
%	21,5
Cultivo Permanente Ha	3 000
%	5,4
Pastos Ha	555 000
%	32,5
Producción Forestal Ha	105 000
%	40,4
Total de tierras aptas para actividades	733 000
%	31,2
Protección Ha	1 374 896
%	21,8
Superficie Total	2 107 896

Fuente: Clasificación de las Tierras del Perú, ONERN, 1982
Elaboración: Equipo Técnico

La superficie con aptitud de tierras de protección se constituye en una gran fortaleza para el desarrollo de la actividad forestal que permite darle sostenibilidad a los bosques así como también servicios ambientales como sumideros de carbono, que regula el ciclo hidrológico del agua.

Superficie Agrícola

CARACTERÍSTICAS DE LA SUPERFICIE	DETALLES	HUANCAVELICA	NACIONAL
	TOTAL (Has)	1'308 430.40	128'521 560
Superficie Agrícola	TOTAL (Has)	219 795.44	1'090 082.95
	Riego	17 710.00	
	Secano	202 085.44	
Superficie No Agrícola	TOTAL (Has)	828 152.45	17'916 000
	Montes y Bosques	213 305.23	48'694 000
	Otros	193 343.45	54'350 560

FUENTE INEI III CENSO NACIONAL AGROPECUARIO 1994

Elaboración: Equipo Técnico

2.2.5.3 Recursos Mineros:

El territorio huancavelicano está ubicado sobre un amplio y complejo espectro geotécnico asociado a la orogénesis andina y herciniana y que forma parte de dos importantes áreas metalógenas del país, ésta privilegiada ubicación ha permitido el desarrollo de la actividad minera desde tiempo precolombinos. El área metalógena de Castrovirreyna abarca la mitad sur occidental del departamento. Este espacio dominado por materiales sedimentarios volcánicos e intrusivos presenta una importante mineralización principalmente en las tierras altas y cordilleranas.

Cuadro N° 16
Producción Minera de la Región Huancavelica 2003 - 2004

Empresa Minera	Unidad Minera	Unidad de Medida	Producción Año 2003 (Enero - Diciembre)	Producción Año 2004 (Enero - Junio)
Doe Run Perú	Coleriza División	TMS	1,546,726.00	717,535.00
Castrovirreyna Compañía Minera S.A.	San Genaro	TCS	154,199.00	176,837.00
Inversiones Mineras del Sur S.A.	Antapite	TMS	141,082.00	81,400.00
Compañía de Minas Buenaventura S.A.A.	Julcani	TCS	37,650.00	26,100.00
CIEMSA	Marta	TMS	3,095.97	1,071.89
CIEMSA	Resurrección	TMH		15,936.90
Compañía Minera Caudalosa S.A.	Caudalosa	TMS	12,642.57	59,541.17

FUENTE : Reportes de las Empresas Mineras a la Dirección Regional de Energía y Minas (Informe de Gestión 2003-2004).

ELABORACIÓN : Sub Gerencia de Planeamiento y Acondicionamiento Territorial

Principales Zonas Mineras Del Departamento De Huancavelica

ZONA PRODUCTORA	CARACTERÍSTICAS
ZONA TINLLACLLA SANTA BARBARA	Minas de plata, zinc, mercurio, yacimientos de tipo relleno de fisura (veta o filones).
ZONA DE COBRIZA	De naturaleza cuprífera, con regulares proporciones de plomo, plata, zinc y oro.
ZONA DE JULCANI	Esta zona presenta una distribución zonal concéntrica con minerales de plomo, zinc, plata, pasando a una zona de oro tungsteno-pirita y cuarzo a lo que siguen una de cobre-plata-tungsteno y otra de plata-bismuto.
ZONA DE HUACHOCOLPA	Los minerales abundantes son esfalerita, geocronita, galena, pirita, calcita y otros.
ZONA DE CASTROVIRREYNA	Comprenden sulfuros primarios y secundarios, de galena, blenda, calcopirita, oro, etc. Constituye una zona minera importante que data de tiempo de la colonia, formado por varios yacimientos similares de tipo filoniano-epitermales, productos de plomo, plata, zinc, cobre y oro.
ZONA DE SANTA BEATRIZ	El depósito consiste en vetas irregulares de plomo, plata, zinc y cobre de 0.30 a 1.5m de ancho.

FUENTE: Esquema de Organización del Territorio del Departamento de Bach.
Inventario y Evaluación de Recursos Naturales de Zona de Alto Andino del Perú.
Elaboración: Equipo Técnico

Áreas de Prospección en el Departamento de Huancavelica

AREAS DE PROSPECCIÓN	CARACTERÍSTICAS
AREA DEL LIMITE NORTE	Es un área de continuidad mineralógica hacia la zona de Cobriza, en dirección NO, representados por prospectos mineros, especialmente cupríferos, plomo, plata y cobre.
AREA DEL NORESTE DE PAMPAS	Conforma un área intermedia entre los anteriores y cobriza, con minas de depósitos de cobre, plomo, plata, zinc y oro.
AREA DEL RIO VILCA	Se ubica al NO del departamento, en continuidad a la zona Tinllaclla-Santa Bárbara, con lo que debe guardar relación metalogénica, sus afloramientos mayormente polimetálicos, un buen contenido de plomo argentífero.
AREA DEL NORESTE DE PAMPAS	Sus prospectos son mayormente de cobre y polimetálicos.
AREA DEL ESTE DE LIRCAY	Es un área de continuidad, zona de Julcani, con buenas perspectivas económicas de naturaleza polimetálica.
AREA DE LA MINA DORITA	Zona prospectable por los numerosos afloramientos existentes en inmediaciones de la zona minera de Castrovirreyna.
AREA DE LA MINA CONDOR	Los depósitos consisten en relleno de fisuras y metasomatismo de contacto con minerales de cobre y otros de plomo, plata, zinc y oro.
AREA DEL SURESTE DE CASTROVIRREYNA	Conformado por pequeños prospectos polimetálicos filonianos y otros en continuidad con la zona de Castrovirreyna.

2.2.5.4 Recursos Turísticos:

El departamento de Huancavelica cuenta con muchos atractivos y lugares turísticos que poseen un gran valor histórico y cultural que presentamos a continuación según su localización:

EN LA CIUDAD Y ALREDEDORES

La Iglesia Catedral, Iglesia Santo Domingo, Iglesia de Santa Ana, La Iglesia de San Sebastián, Iglesia de San Francisco, Iglesia de San Cristóbal, Iglesia de Ascensión, Baños Termales de San Cristóbal, El Arco de Santa Inés Pata, Museo Daniel Hernández

Saqsachaca:

Es un atractivo natural de paisajes pintorescos cuyas formaciones rocosas delimitan caminos extraños, cuevas y recintos que aparentemente son de origen volcánico. Seqsa – Chaca que en quechua quiere decir “Puente Tortuoso” y en la actualidad es conocido como “Villa Cariño”.

Sachapiti.

Ubicado a 18Km de la ciudad, sobre la carretera Huancavelica-Huancayo. Es un bosque de piedra constituido por grandes monumentos megalíticos, de remota antigüedad, de belleza telúrica sorprendente cuyas formaciones describen extrañas figuras en un número aproximado de 300.

La Mina Santa Bárbara:

Descubierta en 1566. Durante varios siglos fue considerada como “La Preciosa alhaja de la Corona Española” y fue el motivo principal de la fundación de Huancavelica.

Explotada por los aborígenes, quienes como símbolo de fortaleza usaban el sulfuro de mercurio llamado “Ilimpi”, posteriormente fue explotada de norte a sur con tres socavones denominados Chacclatacana, San Francisco y Santa Bárbara; en éste último se podía caminar a caballo en su interior, la magnitud de la misma era tal que permitía la existencia de capillas, calles, galerías y una plaza de toros, actualmente podemos apreciar todavía el escudo del Rey Carlos II y la figura de San Cristóbal en alto relieve todo labrado.

La Puya de Raymondi

Es una de las plantas más raras del planeta. Su vida media es de 40 a 50 años, aunque se dice que puede alcanzar los 100 años. La floración ocurre una sola vez, en ésta etapa sobrepasa los 10m de altura. Se encuentra en la comunidad de “Callqui Chico” en el lugar denominado “Ccallarapucro” a 9Km. De la ciudad de Huancavelica.

Casa Hacienda Santa Rosa.

Esta arquitectura colonial se encuentra ubicada a unos 3.5Km de la ciudad de Huancavelica, es una casona señorial de patios amplios y una pequeña iglesia al centro de una plaza empedrada, rodeada de un paisaje nativo.

EN LA PROVINCIA DE HUAYTARÁ

Considerada como la sede Arqueológica del departamento cuenta con 19 zonas arqueológicas, con restos de construcciones incaicas, destaca las edificaciones en la misma ciudad sobre cuyas bases se construyó la Iglesia y las ruinas de INKA WASI.

EN EL DISTRITO DE YAULI

Provincia de Huancavelica se encuentra el complejo arqueológico de Uchkus, en la comunidad del mismo nombre. De acuerdo a las observaciones realizadas, el sitio comprende tres sectores diferentes con características propias: **Qorimina** : Donde aparece un conjunto de estructuras rectangulares con muros de contención por donde discurren canales angostos. Existe la hipótesis de que éste conjunto era un centro experimental agropecuario. **Incañan**: A unos 500mts. De Qorimina. Son construcciones con estilo inca donde se destaca una majestuosa portada. Comprenden recintos y escalones que carecen de pulimentación en el acabado, se supone que toda la estructura estaba levantada en nombre del Dios Sol, la cuál servía como escenario de diferentes rituales místicos religiosos y **Chunkana**: Se encuentra en el lugar más elevado desde donde se observan las quebradas y cumbres que rodean a la comunidad. En la parte central se halla una figura geométrica labrada en roca de un largo aproximado de 7 metros, de esto se dice que era un reloj astronómico que se empleaba para medir el tiempo y predecir las precipitaciones fluviales de modo que favorecían a la producción agrícola.

EN EL DISTRITO DE IZCUCHACA

Entre los monumentos históricos que destacan en el departamento se encuentra el puente de Izcuchaca, cuya historia se remonta en la época en que los ejércitos de Huascar pretendieron detener, sin conseguirlo, el avance de las huestes de Atahualpa.

El actual puente fue construido de yeso y cal y tienen un bellissimo arco firmemente estructura y de sólida consistencia. Sirvió como escenario en la lucha por la Independencia del Perú de la Corona española. La primera versión documentada la ofrece José de la Riva Agüero, quien señala que el General Realista Canterac, ordenó la destrucción del puente después de la Batalla de Junín, cuando se batía en retirada hacia Ayacucho. La importancia de éste puente se debió a su posición estratégica en el sentido de ser el paso obligado de

conexión entre los departamentos de Ayacucho, Huancavelica y Junín.

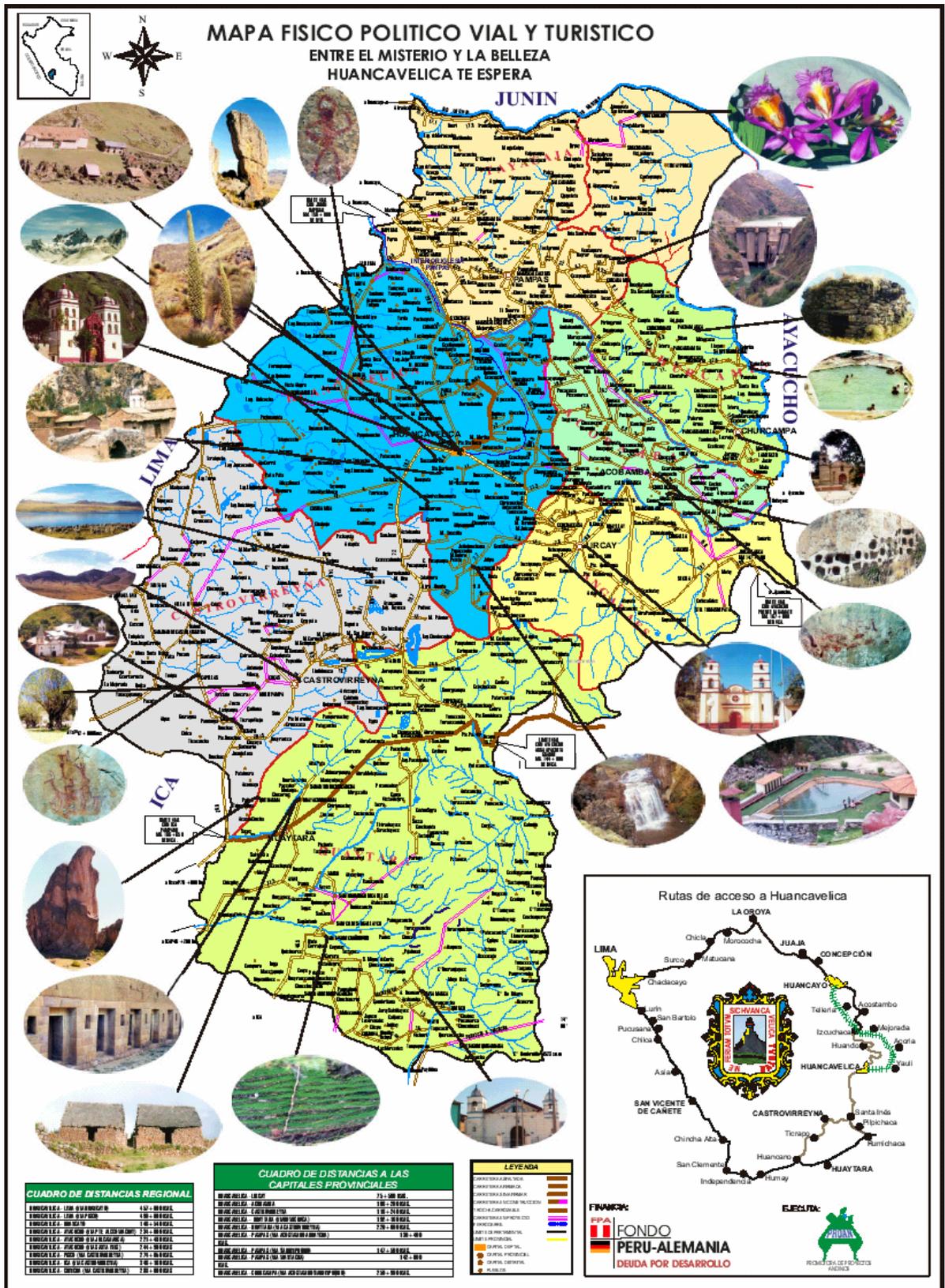
Según los resultados de la encuesta nacional de Municipalidades e Infraestructura Social Económica Distrital ejecutada por el INEI en el año 1997, se destacan a las provincias de Huancavelica y Huaytará con la mayor cantidad de zonas arqueológicas con 23 y 19 respectivamente. También encontramos número de yacimientos mineros, parques distritales, baños termales, lagos y lagunas, museos y otros.

Así mismo, Huancavelica tiene un potencial muy variado en cuanto a recursos paisajísticos por la diversidad de sus ámbitos, cuenta con gran cantidad de paisajes de excelente calidad visual y estado de conservación, desde las zonas bajas adyacentes a los ríos, valles interandinos, paisajes de las laderas con eucaliptos alisos y quinales, las zonas alto andinas con lagunas y nevados.

2.2.5.5 Reserva Natural de Orquídeas del Bosque de Amaru

Localizado en la provincia de Tayacaja, presenta 6 zonas de vida y diversos microclimas distribuidos desde los 1 000 hasta los 3 782 m.s.n.m., se han identificado 145 especies de orquídeas pertenecientes a 42 géneros, predominando *Epiderndrum*, *Pleurothallis*, *Maxillaris* y *Stelis*, determinando como la zona de mayor diversidad en el bosque de AMARU, presentando el 80% del total de orquídeas identificadas.

Mapa 07: Recursos Turísticos



atendiendo solamente al campo. No es necesariamente la responsabilidad del estado, atender al pobre donde se encuentre, sino la de proporcionar incentivos para el desarrollo de actividades económicas en áreas que presentan potencialidades.

Otra de las causas de la pobreza rural, consiste en que gran parte de los corredores naturales generados por la geografía (cuencas) presentan un lento proceso de urbanización, debido fundamentalmente a la deficiente integración vial.

Es necesario realizar un análisis del aspecto social del departamento, para definir las condiciones de vida de la población e identificar áreas con cierto grado de desarrollo relativo y áreas de pobreza extrema. Para tal efecto se utilizará los Índices de Desarrollo Humano del año 2003 elaborado por el PNUD.

2.3.1 Niveles de Pobreza Departamental:

De acuerdo a los resultados del Índice de Desarrollo Humano a nivel Departamental del año 2003; el departamento de Huancavelica, es considerado como el más pobre del Perú, al contar con el 0,4641 de índice de desarrollo humano, ocupando el 25avo lugar a nivel nacional. La población tiene una esperanza de vida de 64 años, un logro educativo de la población en edad escolar de 68,5% y un ingreso familiar per cápita mensual de 135,9 nuevos soles, cifra que no cubre el costo de la canasta familiar, por lo que la calidad de vida es baja.

Los departamentos colindantes con los que mantiene una estrecha relación comercial presentan aceptables niveles de desarrollo humano: la Región Lima Provincias tiene un IDH de 0,6689 y un ingreso familiar per cápita de 652,2 nuevos soles; el departamento de Ica ocupa el cuarto lugar con un IDH DE 0,6620 y 412,9 nuevos soles de ingreso familiar per cápita; el departamento de Junín se encuentra ubicado en el décimo lugar en el ranking a nivel nacional con 0,5965 y un ingreso familiar per cápita de 286 nuevos soles. El departamento de Ayacucho ocupa el puesto 20 avo, con un índice de 0,5095 y un ingreso familiar per cápita de 180,4 nuevos soles, información que se presenta en la tabla N° 02.

Tabla N° 02: Índice de Desarrollo Humano a Nivel Departamental 2003

Departamentos	Población		Índice de Desarrollo Humano		Ingreso Familiar Per cápita
	Hab.	Ranking	IDH.	Ranking	NS/Mes
Lima	7,880,039	1	0,7196	1	652,2
Callao(Prov.Const)	799,530	3	0,7120	2	652,2
Región Lima Prov.	767,295		0,6689		566,2

Departamentos	Población		Índice de Desarrollo Humano		Ingreso Familiar Per cápita
	Hab.	Ranking	IDH.	Ranking	NS/Mes
Tacna	301,960	21	0,6654	3	538,7
Ica	698,437	15	0,6620	4	412,9
Arequipa	1,113,916	10	0,6526	5	440,0
Moquegua	160,232	24	0,6499	6	413,2
Lambayeque	1,131,467	8	0,6165	7	405,9
Tumbes	206,578	23	0,6095	8	345,9
Madre de Dios	102,174	25	0,6010	9	281,4
Junín	1,260,773	6	0,5965	10	286,0
Pasco	270,987	22	0,5908	11	226,1
La Libertad	1,528,448	3	0,5851	12	315,1
Ucayali	460,557	18	0,5629	13	221,5
Ancash	1,123,410	9	0,5577	14	270,1
Piura	1,660,952	2	0,5557	15	251,5
Puno	1,280,555	5	0,5495	16	227,0
Loreto	919,505	11	0,5248	17	212,3
San Martín	767,890	14	0,5247	18	204,9
Cuzco	1,223,248	7	0,5112	19	221,2
Ayacucho	561,029	16	0,5095	20	180,4
Amazonas	435,556	20	0,5019	21	205,6
Cajamarca	1,515,827	4	0,4910	22	204,2
Apurímac	470,719	17	0,4877	23	185,1
Huanuco	822,804	12	0,4760	24	147,3
Huancavelica	451,508	19	0,4641	25	135,9

FUENTE: PNUD- Índice de Desarrollo Humano 2003.

2.3.2 Niveles de Pobreza por Sub Regiones y Distritos :

Utilizando el mismo indicador (IDH), en el cuadro No. 03, se presenta el nivel de pobreza por distritos, clasificados en Sub Regiones.

En la Sub Región Alto Andina se registra los siguientes distritos con mayor pobreza: Ccochaccasa con una población de 4,473 habitantes, un índice de desarrollo humano de 0.4249, seguido de Lircay con una población de 22,700 habitantes, un índice de desarrollo de 0.4224, luego Pilpichaca con una población de 3,389 habitantes, un índice de desarrollo humano distrital bajo de 0,4031.

Los medianos pobres están localizados en nueve (09) distritos : Huayllahuara, Santa Ana, Cuenca, Huando, Conayca, Nuevo Occoro, Santiago de Chocorvos, Yauli, Huachocolpa, que concentra una población de 54,931 habitantes y su índice de desarrollo humano de 0.4787 va descendiendo gradualmente representando el último distrito con un índice de 0.4327. La población con menor pobreza de ésta Sub Región están ubicados en los distritos de Huancavelica, Manta, Palca, Laria, Ascensión, Vilca y Mariscal

Cáceres, con una población agrupada de 63,631 habitantes y un índice de desarrollo humano en forma decreciente de 0.5623 a 0.5027. En la vertiente alto andina la vocación productiva es la crianza de camélidos así como la truchicultura, por contar con recursos hídricos y praderas naturales para el pastoreo.

En la Sub Región Vertiente Occidental, se considera a dieciséis (16) distritos menos pobres: distrito de Ticrapo, Castrovirreyna, Capillas, Aurahuá, Tantará, Mollepampa, Huamatambo, Ocoyo, Huaytará, Santiago de Quirahuará, Cocas, San Juan, Chupamarca, Querco, Huachos, San Isidro, con una población concentrada de 22,929 habitantes y un índice de desarrollo humano descendente de 0,5630 a 0.5035 y siendo los distritos mas pobres de ésta vertiente, los distritos de Santo Domingo de Capillas con una población de 1,362 habitantes y San Francisco de Sangayaico con una población de 1,521 habitantes y mostrando un índice de desarrollo de 0.4298 y 0.3973 respectivamente. En éste Sub Espacio la población se dedica mayormente a la crianza de vacunos, ovinos y caprinos y al procesamiento de productos lácteos y derivados. En ésta Sub Región se concentra la población de menor pobreza, representando el 5.1% del total de la población departamental (22,929 Hab.).

La Sub Región Vertiente Oriental, representa una zona de mayor concentración poblacional con un 59% de la población total departamental (451,508 habitantes), así también se encuentran los distritos de mayor pobreza en el departamento, concentrando el 31% de la población. Cuenta también con mayor capacidad y potencial productivo para el desarrollo de la actividad agrícola.

En conclusión se deduce que los distritos con mayor pobreza se encuentran localizados en el sub espacio de la vertiente oriental (139,765 Hab.), seguido de la sub región altoandina (30,562 Hab.) y finalmente se considera a la Sub región vertiente occidental (2,883 Hab.), representando el 38.4 % de la población departamental de acuerdo al índice de desarrollo humano.

Tabla N° 03: Índice de Desarrollo Humano por Distritos

de Pobreza	Sub Región/Distrito	Índice de Desarrollo Humano		
		IDH	Ranking Regional	Ranking Sub Regional
Sub Región Alto Andina				
< P	Huancavelica	0.5623	3	1
< P	Manta	0.5258	15	2
< P	Acobambilla	0.521	16	3
< P	Palca	0.5187	20	4
< P	Laria	0.5106	26	5
< P	Ascensión	0.5089	28	6
< P	Vilca	0.5035	29	7

de Pobreza	Sub Región/Distrito	Índice de Desarrollo Humano		
		IDH	Ranking Regional	Ranking Sub Regional
< P	Mariscal Cáceres	0.5027	31	8
RP	Huayllahuara	0.4787	37	9
RP	Santa Ana	0.4672	44	10
RP	Cuenca	0.4663	47	11
RP	Huando	0.4597	50	12
RP	Conayca	0.4542	53	13
RP	Nuevo Occoro	0.4525	54	14
RP	Yauli	0.4452	56	15
RP	Huachocolpa	0.4327	63	16
> P	Ccochaccasa	0.4249	68	17
> P	Lircay	0.4224	69	18
> P	Pilpichaca	0.4031	81	19
Sub Región Vertiente Occidental				
< P	Ticrapo	0.563	2	1
< P	Castrovirreyna	0.5558	4	2
< P	Capillas	0.5556	5	3
< P	Aurahú	0.5489	8	4
< P	Tantar	0.5456	9	5
< P	Mollepampa	0.5435	10	6
< P	Huamatambo	0.5344	11	7
< P	Ocoyo	0.5332	12	8
< P	Huaytar	0.5286	13	9
< P	Santiago de Quirahuara	0.5286	14	10
< P	Cocas	0.5189	19	11
< P	San Juan	0.5185	21	12
< P	Chupamarca	0.5166	23	13
< P	Querco	0.5153	24	14
< P	Huachos	0.5108	25	15
< P	San Isidro	0.5035	30	16
RP	Huayacundo Arma	0.4893	33	17
RP	San Antonio de Cusicnacha	0.4828	35	18
RP	Córdova	0.4733	39	19
RP	Arma	0.4726	41	20
RP	Quito Arma	0.4647	48	21
RP	Tambo	0.4555	51	22
RP	Santiago de Chocorvos	0.4461	55	23
RP	Laramarca	0.4385	61	24
RP	Ayaví	0.4357	62	25
> P	Santo Domingo de Capillas	0.4298	65	26
> P	San Francisco de Sangayaico	0.3973	84	27

de Pobreza	Sub Región/Distrito	Índice de Desarrollo Humano		
		IDH	Ranking Regional	Ranking Sub Regional
Sub Región Vertiente Oriental				
< P	Pampas	0.563	1	1
< P	Izcuchaca	0.5546	6	2
< P	Moya	0.5503	7	3
< P	Paucarbamba	0.5204	17	4
< P	Acobamba	0.5193	18	5
< P	Pilchaca	0.5172	22	6
< P	Churcampa	0.5095	27	7
< P	Pomacocha	0.4982	32	8
RP	San Miguel de Mayocc	0.4887	34	9
RP	Secclla	0.4808	36	10
RP	El Carmen	0.4773	38	11
RP	Julcamarca	0.4731	40	12
RP	Caja	0.4721	42	13
RP	Tintay Puncu	0.4683	43	14
RP	Acoria	0.4667	45	15
RP	Huachocolpa	0.4667	46	16
RP	Acraquia	0.4625	49	17
RP	San Pedro de Coris	0.4543	52	18
RP	La Merced	0.4437	57	19
RP	Daniel Hernandez	0.4403	58	20
RP	Locroja	0.4391	59	21
RP	Andabamba	0.4385	60	22
> P	Paucará	0.4302	64	23
> P	Ahuaycha	0.4289	66	24
> P	Chinchihuasi	0.4264	67	25
> P	Surcubamba	0.4199	70	26
> P	Colcabamba	0.4192	71	27
> P	Salcabamba	0.4192	72	28
> P	Huaribamba	0.4187	73	29
> P	San Marcos de Rocchac	0.4176	74	30
> P	Anco	0.4173	75	31
> P	Pazos	0.4147	76	32
> P	Chincho	0.4144	77	33
> P	Salcahuasi	0.4072	78	34
> P	Congalla	0.4072	79	35
> P	San Antonio de Antaparco	0.4056	80	36
> P	Marcas	0.4003	82	37
> P	Anchonga	0.3997	83	38
> P	Callanmarca	0.3946	85	39
> P	Quishuar	0.3938	86	40

de Pobreza	Sub Región/Distrito	Índice de Desarrollo Humano		
		IDH	Ranking Regional	Ranking Sub Regional
> P	Pachamarca	0.3854	87	41
> P	Acostambo	0.3841	88	42
> P	Rosario	0.3796	89	43
> P	Ñahuinpuquio	0.3792	90	44
> P	Huanca – huanta	0.3712	91	45
> P	Santo Tomás de Pata	0.3532	92	46
> P	Anta	0.3513	93	47
> P	Huayllay Grande	0.3354	94	48

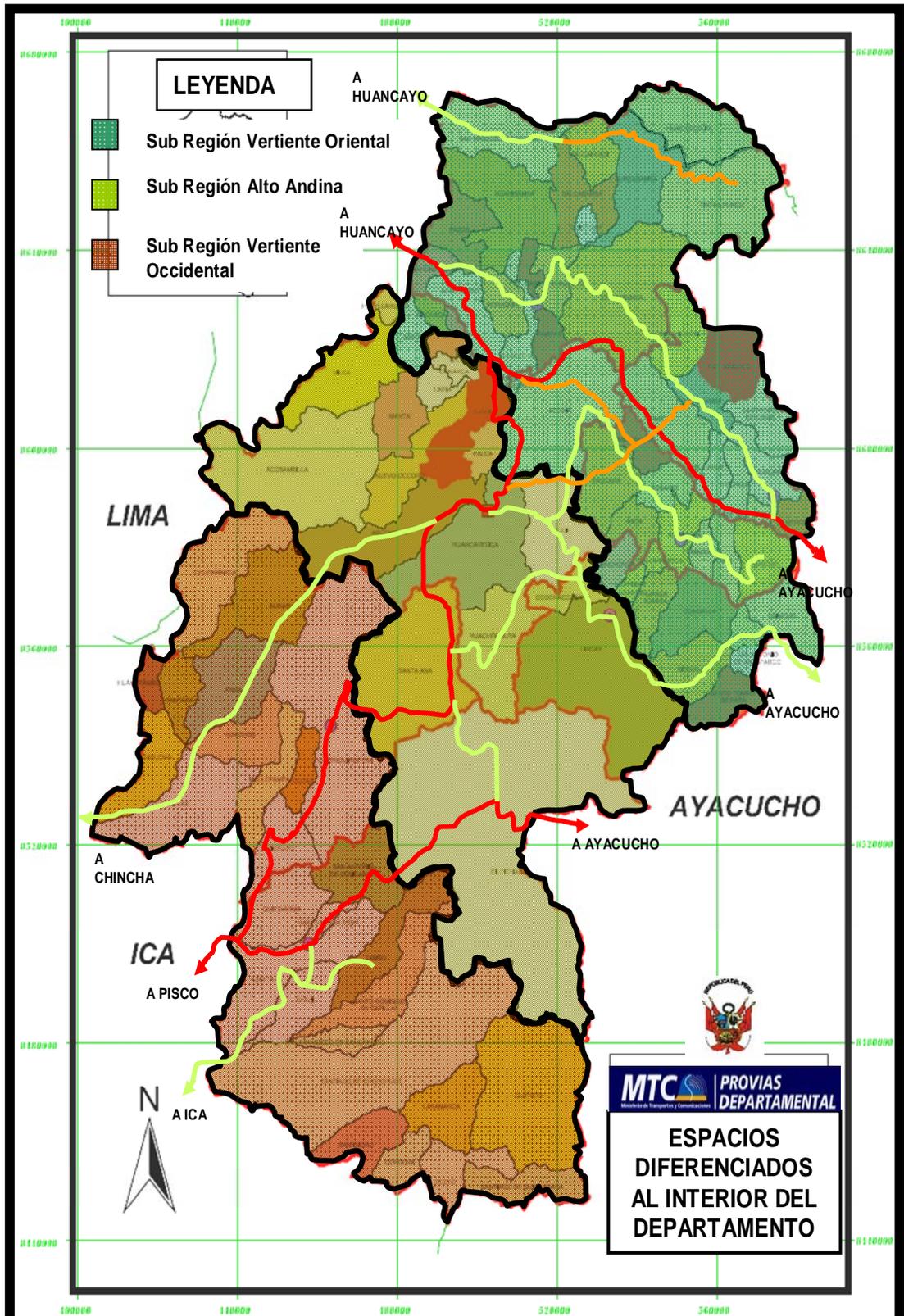
FUENTE: PNUD – Índice de Desarrollo Humano 2003 .
Elaboración: Equipo Técnico

Mapa 08

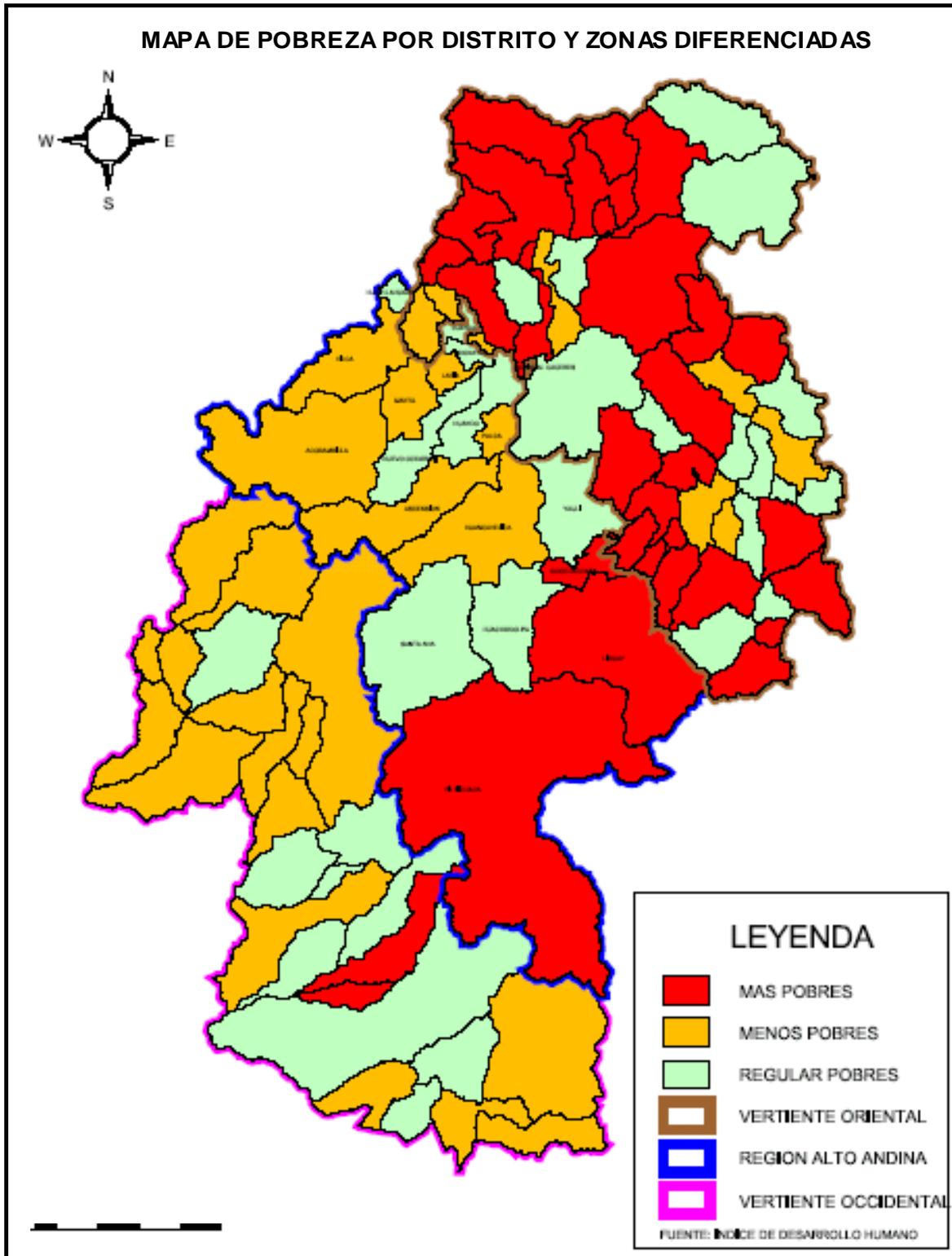
INDICE PROVINCIAL DE DESARROLLO HUMANO



Mapa 09



Mapa 10



2.4 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DEL DEPARTAMENTO

2.4.1 La Economía Departamental

2.4.1.1 Participación del PBI Departamental en el PBI Nacional

El aporte del departamento de Huancavelica en el PBI Nacional históricamente ha sido poco significativo (menor al 1 %) y con tendencia a disminuir. En el quinquenio 1970-75 la participación de Huancavelica en el PBI Nacional fue de 0.98 %, en el siguiente quinquenio participó con el 0.91 %, en el quinquenio 1980-85 su participación disminuyó a 0.89 %, llegando hasta el 0.84 % en el siguiente quinquenio, en el quinquenio 1990 -95 recupera ligeramente su participación al 0.89 % y en los años 1995-2000 presenta el más bajo nivel de participación, con solo el 0.77 %.

**Tabla N° 04: PBI NACIONAL Y DEL DEPARTAMENTO
1970-2000**

AÑOS	PBI PAIS (%)	PBI DPTO. (%)	PART. % PBI-PAIS
1970-1975	4.99	1.36	0.98
1975-1980	2.56	5.64	0.91
1980-1985	-0.40	-0.84	0.89
1985-1990	-1.92	-3.09	0.84
1990-1995	5.52	6.66	0.89
1995-2000	2.98	0.03	0.77

FUENTE: INEI-Compendio Estadístico Económico-Financiero 1998-1999
INEI- Compendio Estadístico Departamental 1997-98.

2.4.1.2 Tasas de Crecimiento del PBI Departamental y PBI Nacional:

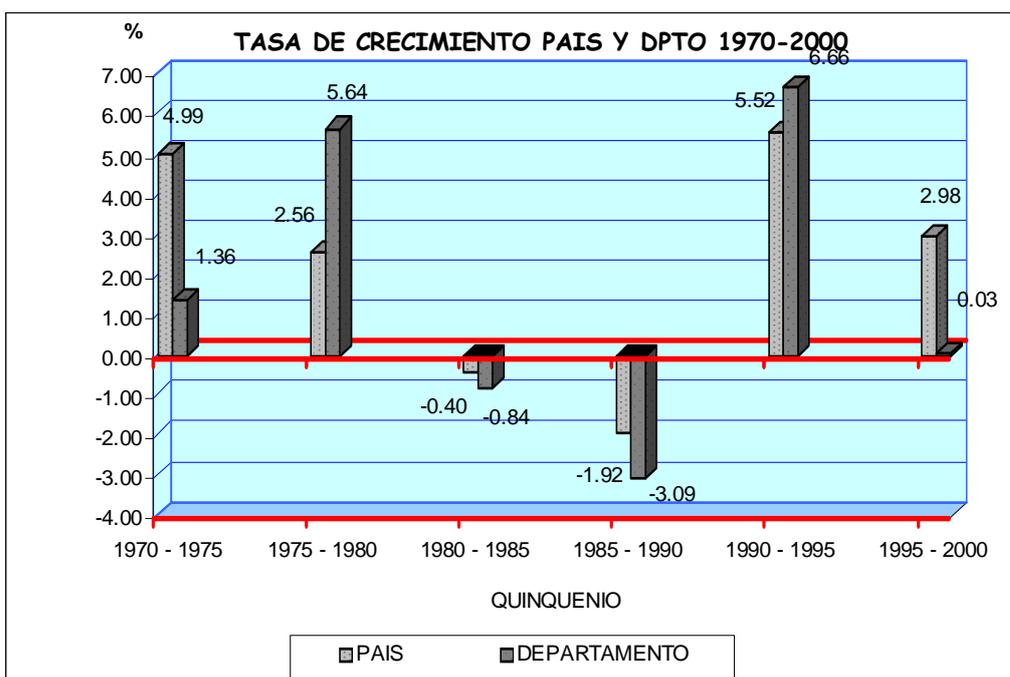
El análisis del comportamiento del PBI del departamento en comparación con el del PBI Nacional, nos permite observar si el departamento ha seguido la misma tendencia que el nacional, o si en el departamento, se han presentado factores, cuyos efectos han contraído ó expandido su economía al margen de lo sucedido en la economía nacional.

En el quinquenio 1970-75 el PBI en Huancavelica creció en 1.36 % en promedio anual, mientras que el crecimiento nacional fue de 4.99 %. En el siguiente quinquenio (1975-80) Huancavelica incrementa su ritmo de crecimiento a 5.64 %, en tanto que la economía nacional solo registró una tasa de 2.56 %; el mayor crecimiento de Huancavelica se sustenta en el crecimiento

registrado en el año 1977 por el sector construcción que registra la mayor tasa obtenida en toda la historia (317.6 %), éste mayor incremento se debe básicamente a la construcción del gran complejo Antunez de Mayolo.

En el quinquenio 1980 –1985 el PBI nacional decreció anualmente en 0.4% debido fundamentalmente a los factores climatológicos que se presentaron en el año 1983 con inundaciones en el norte y heladas en el sur. Huancavelica presenta la misma tendencia negativa un poco más acentuada (-0.84 %). En el quinquenio 1985-1990 el PBI departamental acentúa su caída mostrando sus niveles más bajos en todo el período analizado, con tasa de orden del -3,09 % promedio anual, debido a la tendencia declinante de la minería por la baja de precios de los minerales en el mercado internacional, de la agricultura y de la construcción. A nivel nacional la caída fue del -1.92 %.

Gráfico N° 01: Tasa de Crecimiento del PBI País y Departamento 1970 – 2000

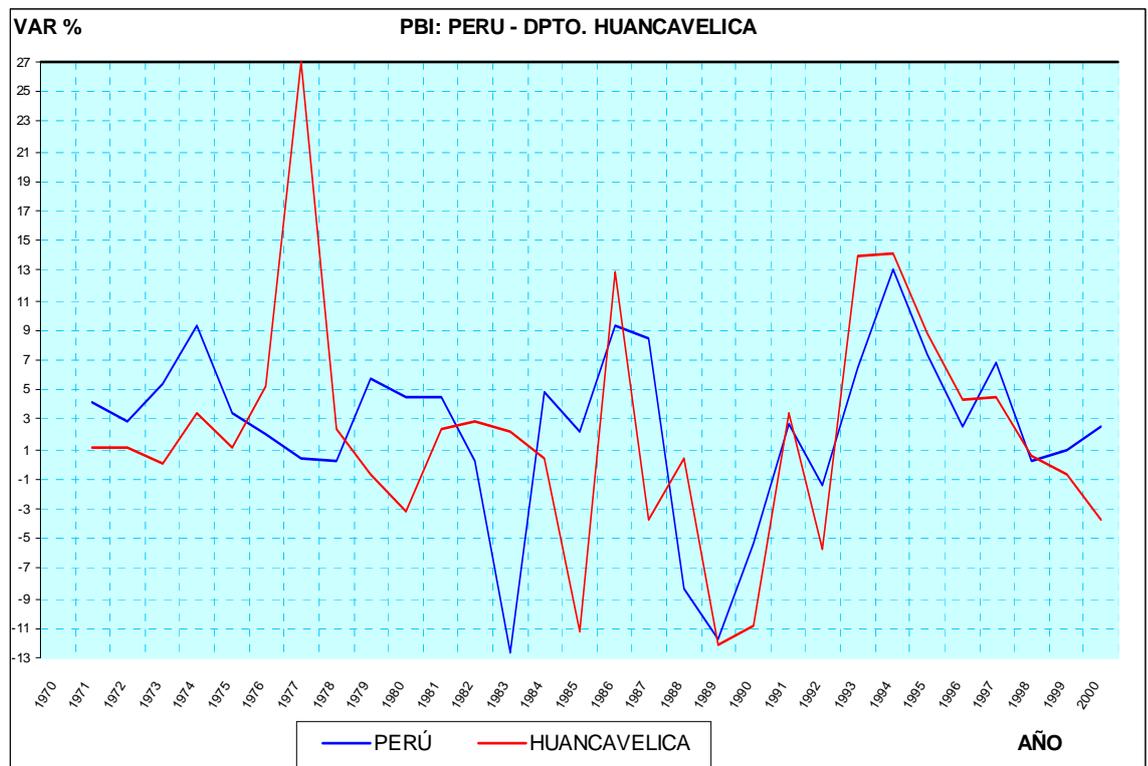


En el siguiente quinquenio (1990 – 1995) ambas economías muestran apreciables niveles de recuperación del orden del 5.52 % y 6.66 %. El mayor crecimiento departamental está sustentado en la actividad construcción, que a partir del año 1993 se convirtió en la principal contribuyente al PBI departamental, seguido de la actividad servicios, por acciones de los organismos estatales que aumentaron

considerablemente sus inversiones en infraestructura productiva y social y la industria manufacturera que tuvo un desarrollo significativo, que neutralizaron la tendencia decreciente de la minería.

Durante el último quinquenio 1995 – 2000, la economía nacional continúa en un periodo de auge con una tasa del 2.98 %, el reflejo de éste crecimiento en Huancavelica fue muy débil (0.03 %).

Gráfico Nº 02: Tasa de Crecimiento del PBI País y Departamento 1970 – 2000



2.4.2 Estructura Relativa de la Producción

El Producto Bruto Interno es un indicador macroeconómico que nos permite analizar la evolución de la producción y los cambios en la estructura productiva de una economía. En el periodo de 1970 a 2000, a pesar de los cambios producidos en la estructura productiva del departamento de Huancavelica, los sectores que han mantenido su importancia servicios, agricultura e industria manufacturera.

El sector servicios se sitúa en el primer lugar con mayor aporte al PBI departamental, creciendo paulatinamente de 17.7% en el año 1970 hasta el 49.8 % en el año 2000, agrupa a la actividad de electricidad y agua, transportes y comunicaciones, servicios gubernamentales y otros servicios; en segundo lugar se encuentra la agricultura a pesar

de haber descendido considerablemente de 36.6% en 1970 hasta 19.6% en el año 1990 como resultado del proceso de Reforma Agraria, recuperándose al año 2000 en 20.7%. En el tercer lugar se ubica la actividad industria manufactura quien tuvo un ascenso relativo de 3.4% en 1970 a 11.4% en el 2000.

Luego se sitúa la Minería, el cual ha tenido un decrecimiento considerable de 30.2% en 1970 hasta el 8.4% en el año 2000. En el siguiente lugar se ubica el sector construcción que ha adquirido una importancia gradual de 3.6% en 1970 al 4.8% en el año 2000, pero su mayor crecimiento de ésta actividad se muestra en el año 1990 llegando a 23.5%. El sector comercio se ubica en el último lugar con un aporte de 8.5% en 1970 y a lo largo del periodo disminuye su aporte al PBI reflejando el 4.9% en el año 2000.

Tabla N° 05: PBI Sectorial, Estructura Porcentual

ACTIVIDADES	1970		1975		1980		1985		1990		1995		2000	
	PAÍS	DPTO.	PAIS	DPTO.										
AGRICULTURA, CAZA Y SILVICULTURA	14.2	36.6	11.5	28.2	9.9	21.8	11.6	17.1	13.4	19.6	13.0	24.6	13.2	20.7
PESCA	1.9	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.8	0.0	1.3	0.0	1.3	0.0	0.5	0.0
EXPLOTACIÓN, MINAS Y CANTERAS	9.1	30.2	7.2	33.0	12.9	34.5	12.7	35.3	9.6	25.6	8.3	14.5	8.1	8.4
INDUSTRIA MANUFACTURA	24.9	3.4	25.1	4.3	23.8	2.9	21.8	3.0	22.1	3.6	22.7	3.1	13.1	11.4
CONSTRUCCIÓN	5.3	3.6	6.7	4.9	5.5	15.8	4.6	17.6	5.9	23.5	8.5	32.8	4.5	4.8
COMERCIO, RESTAURANTES Y HOTELES	14.2	8.5	16.6	7.9	14.5	6.1	13.2	5.8	13.5	5.5	14.3	4.9	10.3	4.9
SERVICIOS	30.4	17.7	32.4	21.7	32.9	18.9	35.3	21.2	34.3	22.2	31.9	20.1	20.7	49.8
DERECHOS DE IMPORTACIÓN	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.7	0.0
IMPUESTOS A LA PRODUCCIÓN	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.9	0.0
PRODUCTO BRUTO INTERNO	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.1	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

FUENTE: Compendio Estadístico Económico-Financiero 1998-1999
 Producto Bruto Interno por Departamentos 1994-2001
 Huancavelica: Compendio Estadístico Departamental 1999-2000
 Almanaque Estadístico Huancavelica 2003

Nota: El PBI de 1970 a 1995 son valores a precios constantes de 1979 y el PBI del año 2000, valores a precios constantes de 1994.

2.4.3 Áreas Diferenciadas por Tipo de Producción:

De acuerdo al análisis del Valor Bruto de la Producción por provincias, se puede deducir que las actividades: agrícola, pecuaria, minería e industria manufacturera son las principales actividades, es decir las que tienen mayor participación en la economía provincial. Entre las actividades complementarias tenemos a la Pesca, Turismo, Comercio y Servicios que contribuyen en menor magnitud a la economía provincial. Con la mencionada información, se ha identificado las áreas de especialización productiva por sub espacios, zonas y

provincias, que se detalla a continuación:

Sub región de la Vertiente Occidental

Con posibilidades de especialización en la ganadería vacuno, agricultura y minería.

Provincia de Castrovirreyna: ubicada en la sierra occidental norte. La economía de ésta provincia se concentra en las siguientes actividades: agrícola, que presenta productos como la alfalfa, papa, maíz y cebada; la minería, con producción de oro, plata, plomo y zinc; seguido por la actividad pecuaria, que ha desarrollado la crianza de ganados vacuno, ovino, caprino, porcino y camélidos en la zonas alto andina.

Provincia de Huaytará: La vocación productiva de ésta provincia se acentúa en la minería, seguido por la actividad agrícola, pecuaria y la manufactura.

En la minería se cuenta con la producción del oro y en la actividad agrícola cultivan: alfalfa, papa, maíz, cebada, mashua y olluco, mientras que en lo pecuario crían ganados vacunos, ovinos, caprinos y porcinos. Con respecto a la industria manufacturera se cuenta con plantas procesadoras de productos lácteos, panaderías, metal mecánica, carpinterías de madera y muebles, etc.

Sub región Alto Andina

Con posibilidades de especialización en la ganadería especialmente de camélidos, agricultura, minería y producción de truchas.

Provincia de Huancavelica: entre las actividades mas importantes generadoras de mayor VBP en ésta provincia, se encuentra en primer lugar la minería, seguido por la agricultura, pecuario y la manufactura respectivamente.

En lo referente a la minería cuenta con la producción de cobre, plata, plomo y zinc, mientras que en lo agrícola se tiene los cultivos de papa, cebada, alfalfa, maíz, trigo y haba, en el sector pecuario su producción se basa al ganado vacuno, caprino, ovino, porcino y camélidos, en lo referente a la manufactura como el procesamiento que se les da a las anteriores actividades mencionadas, como ejemplo tenemos: el tejido de punto para exportación, elaboración de bebidas gaseosas, metal mecánica, carpinterías, confecciones de prendas de vestir, panificadoras y molinería de granos.

Provincia de Angaraes: En ésta provincia la vocación productiva, está orientado a la actividad minera (Cobre, Oro, Plata, Plomo), seguidos por la actividad agrícola, pecuaria, industria manufacturera y pesquería.

En la agricultura tenemos los siguientes cultivos: Cebada, maíz, haba;

en la actividad pecuaria se tiene ganados vacunos, porcinos, ovinos y aves. Con respecto a la industria manufacturera se tiene establecimientos de tejidos de punto, talleres de carpintería, elaboración de bebidas. y en Pesquería se cuenta con una piscigranja de Truchas, con una producción anual de 30 Tm.

Sub región de la Vertiente Oriental

Con posibilidades de especialización en la ganadería vacuno, agricultura, minería e industria.

Provincia de Acobamba: según los datos del valor Bruto de la producción, se aprecia que la actividad agropecuaria es la que contribuye en mayor magnitud a la economía provincial. Entre los principales cultivos tenemos: arveja, cebada, papa, maíz y trigo; respecto a la actividad pecuaria se tiene: ganados vacunos, ovinos, porcinos y aves.

Provincia de Churcampa: La vocación productiva de la provincia de Churcampa, también está orientada a la minería y a la actividad agropecuaria, ya que éstas actividades generan mayor valor bruto de producción a nivel provincial.

Entre los minerales que se producen tenemos el cobre y la plata, mientras que en el sector agropecuario tenemos: a la papa, maíz, arveja, trigo, cebada y haba; entre ganados tenemos: el ovino, porcino y los camélidos.

Provincia de Tayacaja: La vocación productiva de ésta provincia está basada principalmente en la actividad agrícola, seguido por la actividad pecuaria, industria manufacturera y el Comercio.

En la actividad agrícola se consideran los cultivos de alfalfa, maíz, papa, cebada, arveja y haba; en la producción pecuaria se cuenta con ganados vacunos, porcinos, ovino, aves y cuyes; mientras que en la manufactura, se han desarrollado carpinterías, panaderías, planta de aguardiente de caña de azúcar, aguas gaseosas, metal mecánica, procesamiento de productos lácteos, industria gráfica, aserradero de madera, molinería de granos, elaboración de helados y elaboración de productos de panificación. Con respecto a las actividades comerciales están relacionados con la oferta minorista de productos alimenticios.

Tabla N° 6: Áreas de Especialización Productiva por Sub Espacios, Zonas y Provincias

SUB ESPACIOS	ZONAS	PROVINCIAS	AGRICOLA	PECUARIO	INDUSTRIA	TURISMO	MINERIA	PESCA	COMERCIO	SERVICIO
SUB REGIÓN DE LA VERTIENTE OCCIDENTAL	SIERRA OCCIDENTAL NORTE	CASTROVIRREYNA (1)	X	X			X			
	SIERRA OCCIDENTAL SUR	HUAYTARA (2)	X	X			X			
SUB REGIÓN ALTO ANDINA	ALTO ANDINA NORTE	HUANCAMELICA(3)	X	X	X		X			
	ALTO ANDINA SUR	ANGARAES (Ccochaccasa y Lircav)	X	X				X		
		HUAYTARA (Santiago de Chocorvos y Castrovirreyña)	X	X						
		CASTROVIRREYNA (Santa Ana)	X	X						
SUB REGIÓN DE LA VERTIENTE ORIENTAL	SIERRA ORIENTAL SUR	ACOBAMBA	X	X	X					X
		ANGARAES (4)	X	X	X		X			
		CHURCAMPANA	X	X			X			
	SIERRA ORIENTAL NORTE	TAYACAJA HUANCAMELICA (Izcuchaca, Moya, Pilchaca y Acoria)	X	X	X				X	

(1) No considera el distrito de Santa Ana porque se localiza en la sub región alto andina

(2) No considera a los distritos de Santiago de Chocorvos y Pilpichaca porque se localizan en la sub región alto andina

(3) No considera a los distritos de Izcuchaca, Moya, Pilchaca y Acoria porque se localizan en la sub región de la vertiente oriental

(4) No considera a los distritos de Ccochaccasa y Lircav porque se localizan en la sub región alto andina

Elaboración: Equipo Técnico

Tabla N° 7: Áreas de Especialización Productiva, por Orden de Importancia. SUB ESPACIOS, ZONAS Y NIVEL PROVINCIAL

PROVINCIA EN ORDEN DE IMPORTANCIA DEL VBP	SUB ESPACIO	PRODUCCION EN ORDEN DE IMPORTANCIA	GRADO DE IMPORTANCIA PROVINCIAL	GRADO DE IMPORTANCIA DEPARTAMENTAL	MERCADO PRINCIPAL AL QUE SE DESTINA
Churcampa	Sub Región Vertiente Oriental	Minería	1°	1°	Lima
		Agrícola	2°	6°	Local, Huamanga, Huancayo
		Pecuario	3°	7°	Local, Huamanga, Huancayo
		Comercio	4°	4°	Local, Huamanga, Huancayo
Huaytará	Sub Región Vertiente Occidental	Minería	1°	2°	Lima
		Agrícola	2°	2°	Local, Ica, Lima
		Pecuario	3°	2°	Local, Ica.
		Manufactura	4°	5°	Local, Ica, Huamanga
Huancavelica	Sub Región Alto Andina	Minería	1°	3°	Lima
		Agrícola	2°	5°	Local, Huancayo, Lima
		Manufactura	3°	1°	Local, Huancayo, Lima
		Pecuario	4°	3°	Local, Huancayo, Lima
Tayacaja	Sub Región Vertiente Oriental	Agrícola	1°	1°	Local, Huancayo, Lima
		Pecuario	2°	1°	Local, Huancayo, Lima
		Comercio	3°	1°	Local, Huancayo, Lima
		Manufactura	4°	3°	Huancayo, Lima
Angaraes	Sub Región Alto Andina	Minería	1°	4°	Lima
		Agrícola	2°	7°	Local, Hvca, Huancayo, Lima
		Pecuario	3°	6°	Local, Hvca, Huancayo.
		Manufactura	4°	2°	
Castrovirreyña	Sub Región Vertiente Occidental	Agrícola	1°	3°	Local, Ica, Lima
		Minería	2°	5°	Lima
		Pecuario	3°	4°	Local, Ica.
		Comercio	4°	5°	Local, Ica, Huancavelica
Acobamba	Sub Región Vertiente Oriental	Agrícola	1°	4°	Local, Hvca, Hcayo, Lima, Huamanga
		Pecuario	2°	5°	Local, Hvca, Hcayo, Lima, Huamanga
		Servicios	3°	2°	Local
		Manufactura	4°	4°	Local, Huancayo, Hvca.

Elaboración: Equipo Técnico

Mapa 11



2.4.4 Áreas Diferenciadas por Servicio a la Producción

Las características de las áreas diferenciadas por servicios a la producción están diferenciadas por la jerarquización de los centros ó aglomeraciones urbanas identificadas, desde centros de apoyo a la producción, centros de acopio ó centros de servicios y distribución para la producción.

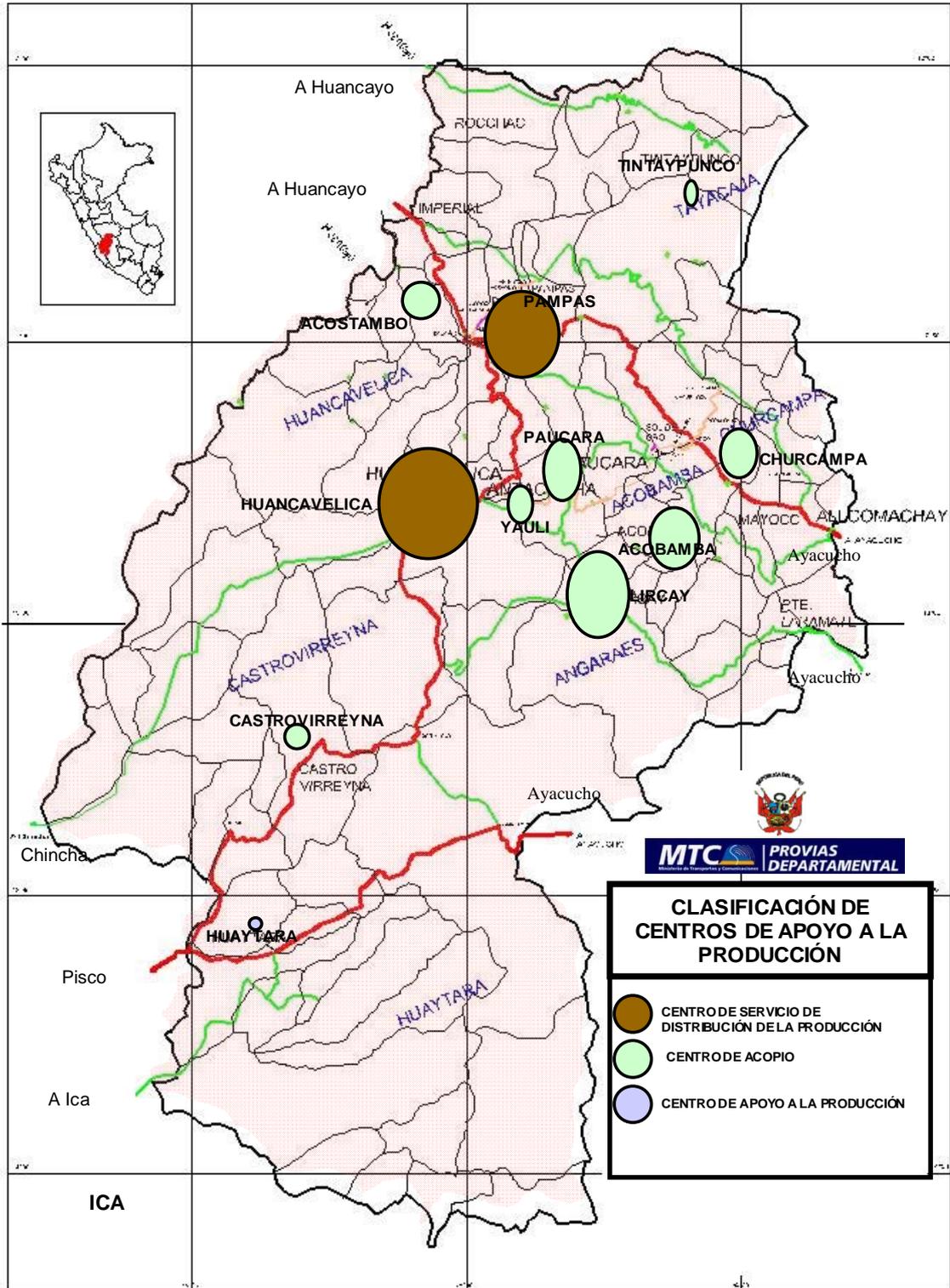
A continuación indicamos la clasificación de los centros urbanos por tipo los servicios que brindan a la producción, localizado por sub espacios y provincias.

Clasificación de Centros Urbanos por servicio a la producción

SUB ESPACIOS	PROVINCIAS	CENTROS DE SERVICIOS Y DISTRIBUCION PARA LA PRODUCCION	CENTROS DE ACOPIO	CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCION
SUB REGIÓN DE LA VERTIENTE OCCIDENTAL	CASTROVIRREYNA			Huaytará
	HUAYTARA		Castrovirreyna	
SUB REGIÓN ALTO ANDINA	HUANCAVELICA	Huancavelica	Yauli	
	ANGARAES		Lircay	
SUB REGIÓN DE LA VERTIENTE ORIENTAL	ACOBAMBA		Paucará	Acobamba
	CHURCAMP			
	TAYACAJA	Pampas	Acostambo-Ñahuinpuquio	Tintaypunco

Elaboración: Equipo Técnico

Mapa 12 Clasificación de Centros de Apoyo a la Producción



2.4.5 Áreas Diferenciadas por su Dinamismo

En el Departamento de Huancavelica, las áreas diferenciadas por su dinamismo, se han clasificado en dos: zonas dinámicas y zonas estancadas, ya que se cuenta con zonas que han desarrollado actividades que tienen impacto positivo en la economía regional y cumplen el papel de articuladores a nivel departamental y nacional; asimismo se cuenta con zonas que sus actividades solo alcanzaron cierto nivel de desarrollo y su producción es de consumo local.

A continuación presentamos las dos zonas diferenciadas identificadas en la región Huancavelica.

Zonas Dinámicas: Están comprendidas las provincias de Huancavelica, Tayacaja y Acobamba; por mostrar un comportamiento fluido en la actividad comercial y transacciones a nivel departamental y extradepartamental.

Zonas Estancadas: Están comprendidas las provincias de Angaraes, Castrovirreyna, Huaytará y Churcampa, por contar con población en pobreza, siendo su producción de autoconsumo y los excedentes dirigida a los mercados locales, con bajos niveles de rentabilidad.

Tabla No.8: Áreas Diferenciadas por su Dinamismo

ZONAS	PROVINCIAS	AREAS DE INFLUENCIA	ACTIVIDAD ECONOMICA	CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCION
Dinámica	Huancavelica	Región Huancavelica	Minería-Agrícola-Manufactura-Pecuario	CSDP: Huancavelica CA: Yauli
	Tayacaja	Pampas-Colcabamba-Surcubamba-Huancayo-Lima	Agrícola-Pecuario-Comercio-Manufactura	CSDP: Pampas CAP: Acostambo-Ñahuinpuquio CA: Tintaypunco.
	Acobamba	Acobamba-Paucará-Hvca-Hcyo-Lima	Agrícola-Pecuario-Servicios-Manufactura	CAP: Acobamba CA: Paucará
Estancada	Angaraes	Lircay	Minería-Agrícola-Pecuario-Manufactura	CA: Lircay
	Castrovirreyna	Castrovirreyna-Huachos-Chincha	Agrícola-Minería-Pecuario-Comercio	CA: Castrovirreyna
	Huaytará	Huaytará-Córdova-Ica	Minería-Agrícola-Pecuario-Manufactura	CAP: Huaytará
	Churcampa	Churcampa-Paucarbamba-Huanta-Huamanga	Minería-Agrícola-Pecuario-Comercio	CA: Churcampa

Elaboración: Equipo Técnico

2.5 ANÁLISIS DE LA DINÁMICA POBLACIONAL DEL DEPARTAMENTO

2.5.1 Aspectos Generales

En el cuadro N° 09, se muestra la evolución de la población del país y del departamento de Huancavelica en los periodos intercensales. Según el censo del año 1940 el país contaba con 7,023,111 habitantes y la región de Huancavelica con 244,595 habitantes, que representó el 3.48 % del total nacional, para el año 2005 la población de la región Huancavelica llega a 467,208 que representa el 1.68 % de la población nacional, como se puede apreciar la participación de la región en el total nacional, ha disminuido de manera considerable, de 3.48 % en el año 1,940 a 1.68 % en el año 2005.

Con respecto a la población nacional, hasta 1993 presentaba una tasa de crecimiento por encima del 2.0 %, después de éste último censo ha venido mostrando una ligera reducción en su tasa de crecimiento, según aproximaciones del INEI, para el año 2,000 ésta tasa de crecimiento se redujo a 1.81 % y para el año 2,005 la reducción es al 1.62 %, según las proyecciones se estima que ésta tasa nacional seguirá decreciendo a 1.45 para el año 2,010 y de 1.30 para el 2,015.

A nivel regional, hasta el censo de 1,993 la tasa de crecimiento se mantenía por debajo del 1 %, según las estimaciones realizadas por el INEI, para el año 2,000 la tasa de crecimiento se ha incrementado a 1.62 % manteniéndose constante hasta el año 2,015; lo que ha venido ocurriendo es que después del ultimo censo la población tanto nacional como regional han sufrido modificaciones considerables, mientras que la tasa de crecimiento nacional se reducía gradualmente de 1,993 (2.0 %) a 2,005 (1.62 %), y la tasa departamental se incrementaba de 0.9 % en el año 1993 a 1.62 para el año 2005. Este comportamiento se puede explicar el desplazamiento masivo de la población como efecto de la violencia social y el incremento en la tasa de crecimiento a partir del año 2000 como efecto de los programas de redoblamiento.

Los incrementos porcentuales de la población nacional y departamental desde 1,940 han mostrado una tendencia negativa, para 1,961 el incremento nacional fue del 48.4 % y el regional del 23.8 %; en el año 1,972 el incremento intercensal nacional disminuye a 35.5 % y la departamental disminuye aun más a 9.5 %; para el año 1,981 el incremento continua decreciendo, el nacional baja a 25.8 % y el departamental a 4.6 %. Para el año 1,993 el incremento poblacional nacional tiene un ligero incremento a 27.5 %, mientras que el incremento departamental fue mas significativo ya que se incrementa a 11.1 % con respecto al censo anterior, para el año 2,000 el incremento nacional disminuye a mas del 50 % del incremento anterior presentando solo un incremento de 13.3 % y el incremento departamental sube a 11.9 %. Según aproximaciones en el año 2,005 la población nacional solo se incrementa en 8.3 % y el regional en 8.4 % manteniendo constante este incremento hasta el 2,015.

Como se puede observar, a partir del año 1993, se muestra una mayor tasa de crecimiento para la región Huancavelica debido a la consolidación de la estabilidad socio política, que también ha influenciado el crecimiento de los asentamientos urbanos en el interior de la región y a nivel nacional principalmente en la capital.

Los emigrantes huancavelicanos se encuentran concentrados preferentemente en los departamentos de Lima, Junín, Ica y Ayacucho, predominando la búsqueda de nuevas oportunidades económicas y el acceso a servicios sociales de mejor calidad.

Tabla 9: Crecimiento Intercensal de la Población, Departamento-País

AÑO	POBLACION TOTAL		INCREMENTO INTERCENSAL		TASA DE CRECIMIENTO INTERCENSAL		% de Participación del Departamento a Nivel del País
	PAIS	DPTO.	PAIS	DPTO.	PAIS	DPTO.	
1940	7,023,111	244,595					3.48
1961	10,420,357	302,817	48.4	23.8	1.9	1.0	2.91
1972	14,121,564	331,629	35.5	9.5	2.8	0.8	2.35
1981	17,762,231	346,797	25.8	4.6	2.6	0.5	1.95
1993	22,639,443	385,162	27.5	11.1	2.0	0.9	1.70
2000	25,661,690	431,088	13.3	11.9	1.81	1.62	1.68
2005	27,803,947	467,208	8.3	8.4	1.62	1.62	1.68
2010	29,885,340	506,354	7.5	8.4	1.45	1.62	1.69
2015	31,875,784	548,780	6.7	8.4	1.30	1.62	1.72

Fuente: INEI, Peru: Estimaciones de Pob. Por Dptos, Provin, y Distritos 1995-2000

Elaboración:

2.5.2 Evolución de la Población del Departamento.

En la tabla siguiente, se aprecia la evolución poblacional del departamento a nivel de provincias; según la tasa de crecimiento intercensal de 1993/81 las provincias de Huancavelica y Tayacaja incrementaron su población en un 2.09% y 1.37 % respectivamente, mientras que las provincias de Castrovirreyna y Huaytará arrojaron una tasa de crecimiento negativa de -2.55% y -0.53% , las primeras crecen por presentar cierto grado de desarrollo relativo y ofrecer mayores posibilidades, mientras que Castrovirreyna y Huaytará, expulsan población, especialmente hacia la costa. Las provincias que incrementaron su población en menor porcentaje fueron: Acobamba con 0.92%, Angaraes con 0.11% y Churcampa con 0.48%. Según las estimaciones realizadas por el INEI, las tasas de crecimiento para 1999 han sido reajustadas, la provincia de Huancavelica crece a una tasa de 1.73%, Acobamba en 0.77%, Angaraes en 0.42%, Tayacaja en 1.00%. Las provincias que presentan un ligero incremento poblacional son: Churcampa en 0.41% y Huaytará en 0.05%. La provincia de

Castrovirreyna presenta una tasa de crecimiento negativa (-0.33 %). Las ínfimas tasas de crecimiento demuestran que estas provincias son expulsoras de población antes que receptoras.

Tabla 10: Poblacion Total y Tasas de Crecimiento

PROVINCIA	POBLACION				TC Inter.- censal	POBLACIÓN		TC INEI 1995 - 2000
	1981	%	1993	%		2000	%	
Huancavelica	83,529	24.09	107,055	27.79	2.09	126,136	29.26	1.73
Acobamba	37,721	10.88	42,096	10.93	0.92	47,275	10.97	0.77
Angaraes	42,513	12.26	43,060	11.18	0.11	47,607	11.04	0.42
Castrovirreyna	26,919	7.76	19,738	5.12	-2.55	20,291	4.71	-0.33
Huaytará	24,848	7.17	23,319	6.05	-0.53	26,450	6.14	0.05
Churcampa	38,848	11.20	41,130	10.68	0.48	44,597	10.35	0.41
Tayacaja	92,415	26.65	108,764	28.24	1.37	118,732	27.54	1.00
TOTAL	346,793	100	385,162	100	0.88	431,088	100	0.93

FUENTE: INEI – Hvca., -Noveno Censo de Población y de Vivienda 1993
Perú Población Total por Área Urbano y Rural Según Dpto y Distritos

2.5.3 Composición de la Población Urbana y Rural

La población urbana del departamento crece en mayor proporción que la población rural, lo explica la presencia de un importante flujo migratorio rural-urbano al interior del departamento. Según la población estimada del año 2000, la población urbana de departamento asciende a 111,655 habitantes y la rural a 319,433 habitantes. El mayor grado de urbanización se ubica en la Subregión Alto Andina, principalmente en la provincia de Huancavelica con un 41.98% de población urbana, seguido de Angaraes con 24.01%, luego la provincia de Castrovirreyna con 23.74%; mientras que la población rural se concentra en la Sub región Oriental, prioritariamente en las provincias de Churcampa con el 86.65%, Tayacaja con el 82.70% y la provincia de Huaytará indicando el 80.49% de población total rural. El limitado desarrollo urbano al interior del departamento, se debe en parte a la inexistencia de centros dinamizadores internos, el desarrollo está en función de mercados extradepartamentales, encontrándose el departamento completamente desarticulado, donde la presencia de zonas inaccesibles, con bajos niveles de ocupación y por ende pocas posibilidades de desarrollo se manifiestan en una ruralidad empobrecida.

**Tabla 11: Poblacion Total, Urbana y Rural, Segun Subregion Geografica
AÑO 2000**

REGION SUB REGION Y PROVINCIA	POBLACION					
	TOTAL		URBANA		RURAL	
	HABITANTES	%	HABITANTES	%	HABITANTES	%
TOTAL REGIONAL	431,088		111,655		319,433	
Sub Región Alto Andina						
Huancavelica	126,136	100.00	52,955	41.98	73,181	58.02
Sub Región Occidental						
Castrovirreyna	20,291	100.00	4,818	23.74	15,473	76.26
Huaytará	26,450	100.00	5,161	19.51	21,289	80.49
Sub Región Oriental						
Acobamba	47,275	100.00	10,796	22.84	36,479	77.16
Angaraes	47,607	100.00	11,431	24.01	36,176	75.99
Churcampa	44,597	100.00	5,954	13.35	38,643	86.65
Tayacaja	118,732	100.00	20,540	17.30	98,192	82.70

Fuente: INEI - Estadísticas Departamentales - 2002

Elaboración : Equipo Técnico

Tabla 9: Crecimiento Intercensal de la Población, Departamento-Pais

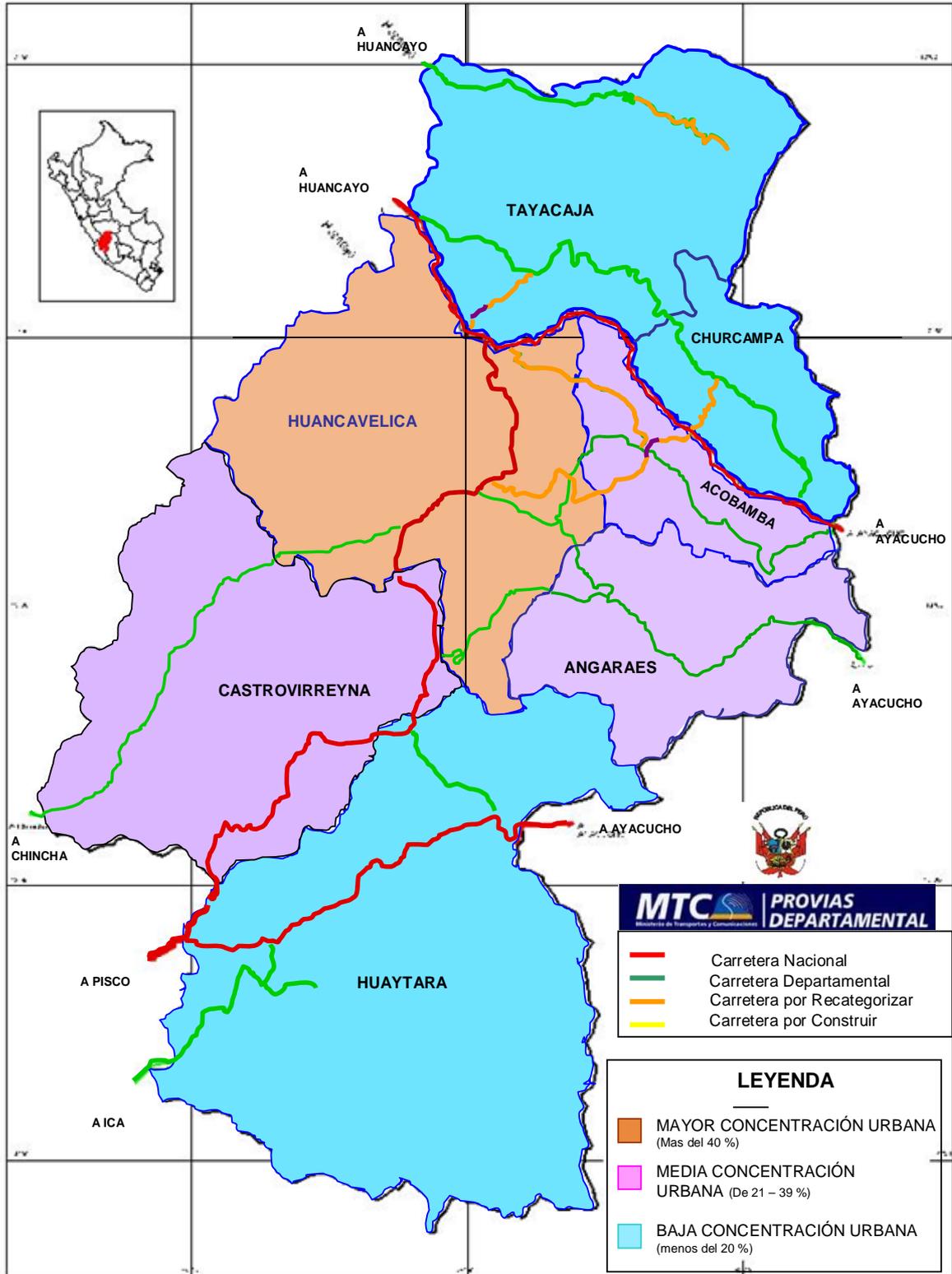
AÑO	POBLACION TOTAL		INCREMENTO INTERCENSAL		TASA DE CRECIMIENTO INTERCENSAL		% de Participación del Departamento a Nivel del País
	PAIS	DPTO.	PAIS	DPTO.	PAIS	DPTO.	
1940	7,023,111	244,595					3.48
1961	10,420,357	302,817	48.4	23.8	1.9	1.0	2.91
1972	14,121,564	331,629	35.5	9.5	2.8	0.8	2.35
1981	17,762,231	346,797	25.8	4.6	2.6	0.5	1.95
1993	22,639,443	385,162	27.5	11.1	2.0	0.9	1.70
2000	25,661,690	431,088	13.3	11.9	1.81	1.62	1.68
2005	27,803,947	467,208	8.3	8.4	1.62	1.62	1.68
2010	29,885,340	506,354	7.5	8.4	1.45	1.62	1.69
2015	31,875,784	548,780	6.7	8.4	1.30	1.62	1.72

Fuente: INEI, Peru: Estimaciones de Pob. Por Dptos, Provin, y Distritos 1995-2000

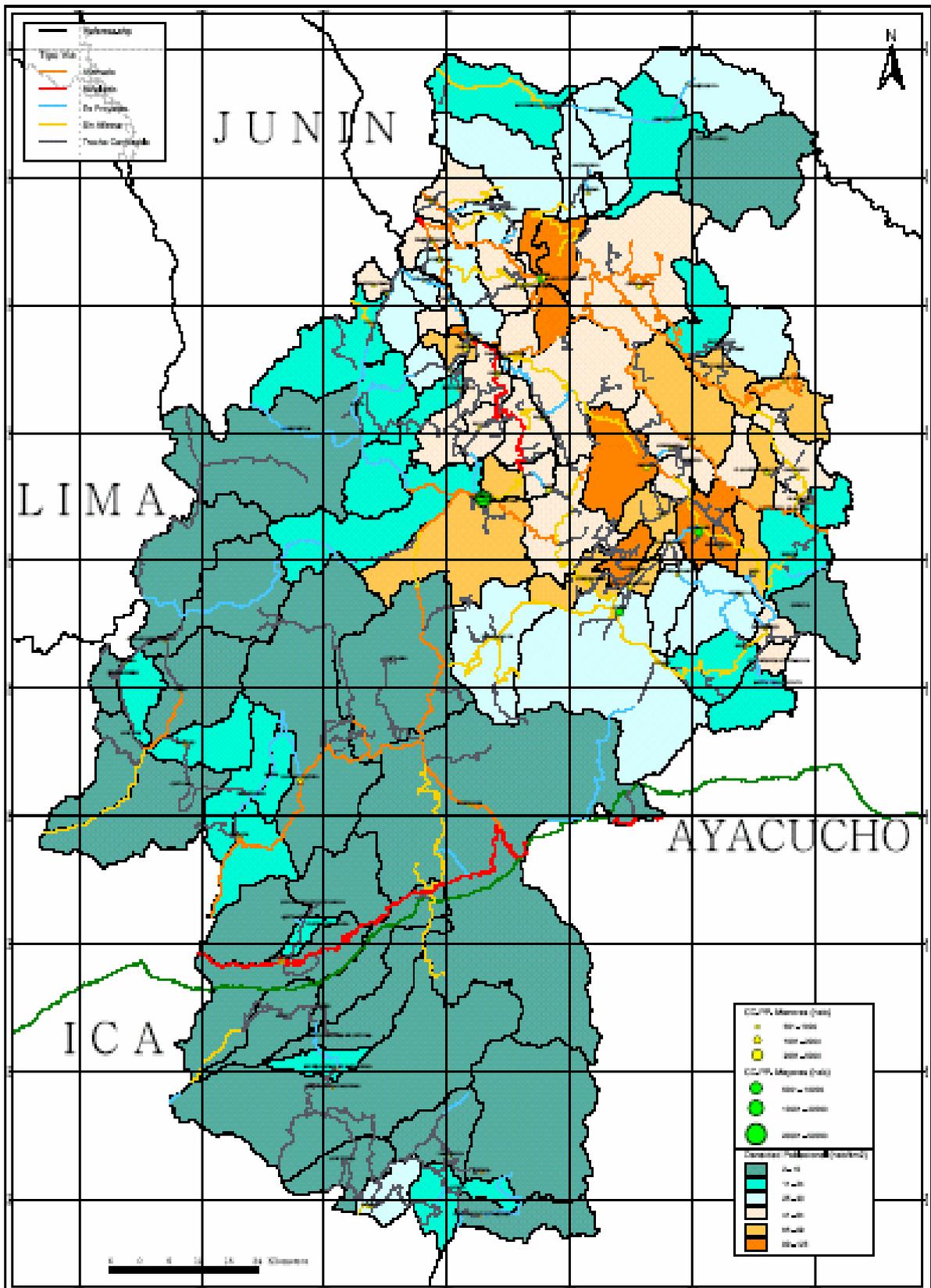
Elaboración:

Mapa 13

MAPA DE MAYOR CONCENTRACIÓN URBANA EN LA REGIÓN

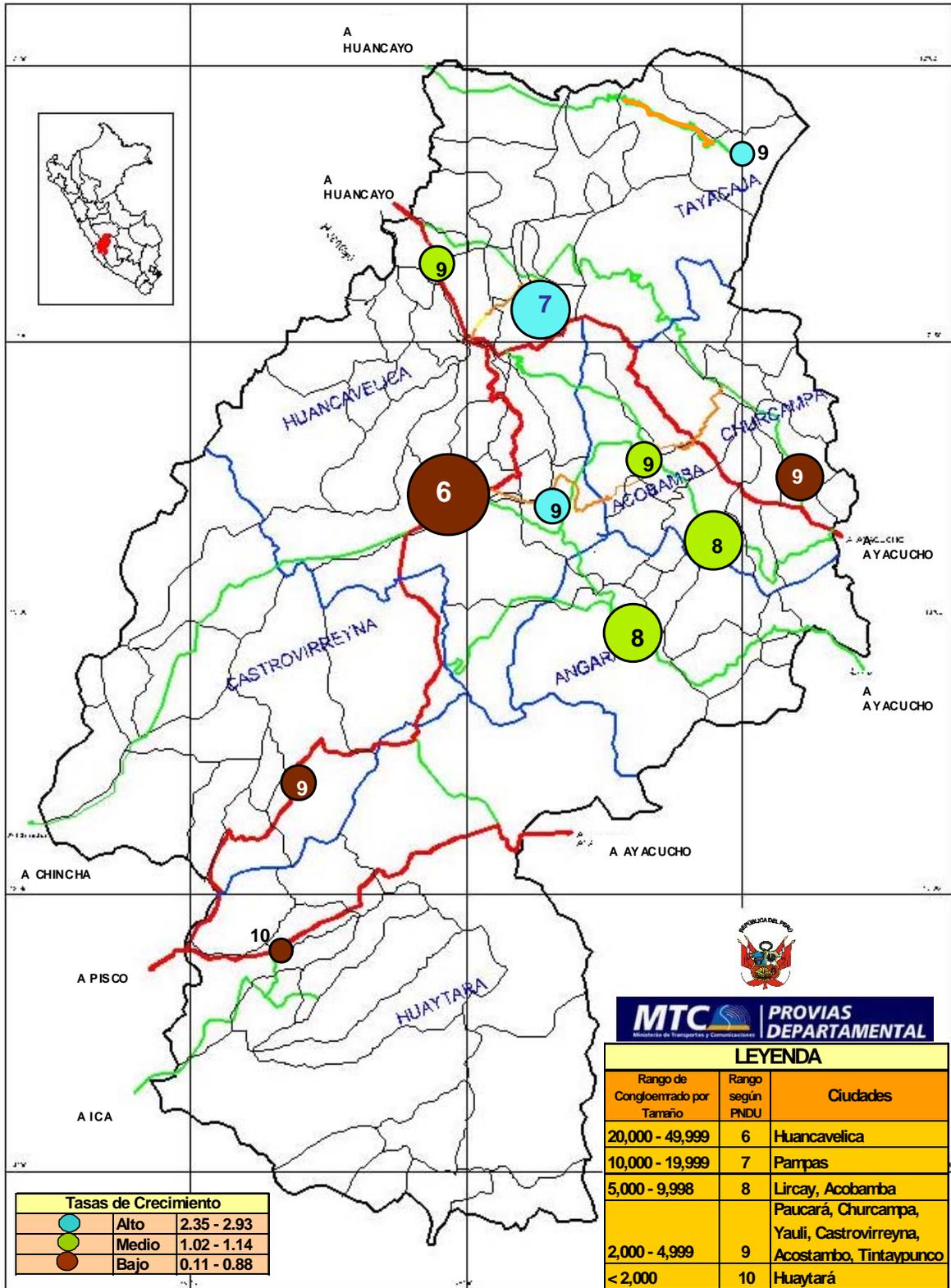


Mapa 14: Densidad Poblacional



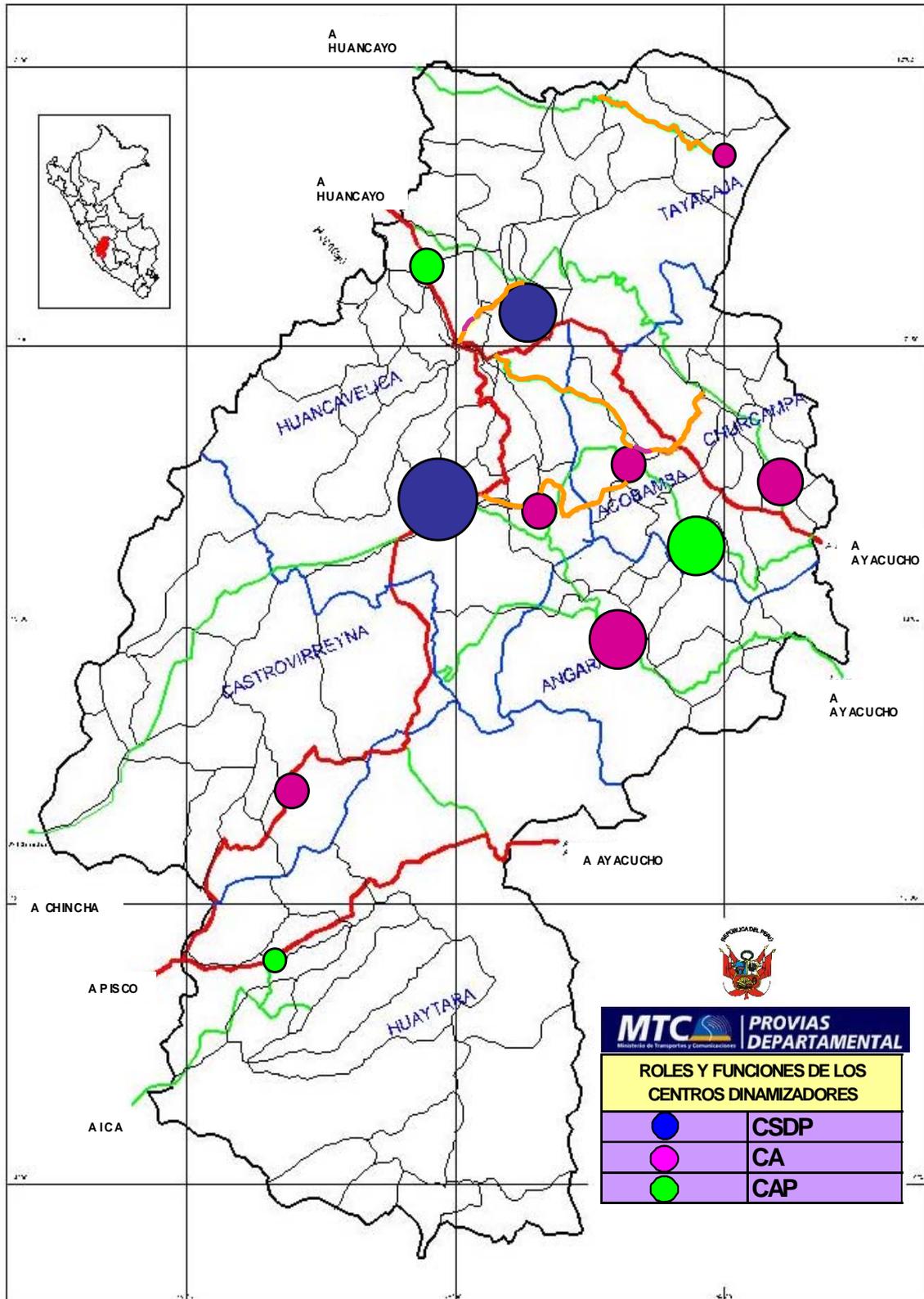
Mapa 15

Centros Urbanos con Mayor Volumen y Dinámica de Población



Mapa 16

Roles y Funciones de los Centros Dinamizadores



Evolución de los Centros Urbanos

En 1940 la ciudad de Huancavelica, tenía menos población que las ciudades localizadas en su entorno inmediato del departamento, como son Huancayo, Ayacucho, Chíncha, Pisco e Ica, pero las diferencias eran bastante menores que las actuales.

En el año 1981, la ciudad de Huancavelica contaba con solo 19,933 habitantes y a partir del año 1993, ésta ciudad cuenta con posibilidades de articular el espacio regional, con una población de 31,068 habitantes, ubicándose en el rango sexto de acuerdo a los rangos poblacionales establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano. En el año 2000 además de la ciudad de Huancavelica, surgen ciudades con poblaciones que superan los 5,000 habitantes, siendo éstas: Pampas (10,478 Habitantes) ubicado en el rango 7mo, seguidos por Lircay (6,161 Hab.) y Acobamba (5,949Hab) ubicados en el rango 8vo, de acuerdo a los rangos poblacionales establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano.

Según el rango de conglomerados, podemos apreciar que la ciudad mas importante es Huancavelica ubicada en el sexto lugar del rango – PNDU, seguido por la ciudad de Pampas que se ubica en el orden 7mo, las ciudades de Lircay y Acobamba se ubican en el 8vo lugar del rango, en el noveno lugar están las ciudades de Paucará, Churcampa, Yauli, Castrovirreyna, Acostambo, y en el rango décimo la ciudad de Huaytará.

Aunque La metodología propone considerar como nodos de desarrollo a las capitales provinciales y los centros urbanos con poblaciones superiores a 5,000 habitantes, en el caso del departamento de Huancavelica por el limitado desarrollo urbano, se ha visto por conveniente tomar en cuenta además de las capitales provinciales a los centros urbanos con poblaciones cercanas a los 5,000 habitantes, que es el caso de Paucará y el conglomerado Acostambo-Ñahuinpuquio y, a los centros urbanos con tasas de crecimiento superiores al promedio departamental como Yauli y el conglomerado Tintaypunco-Huachocolpa que además forma un corredor económico dinámico.

Tabla 13: Ordenamiento Global de Ciudades del Departamento SEGÚN RANGO POBLACIONAL > A 2,000 Hab.

RANGO DE CONGLOMERADOS POR TAMAÑO	RANGO SEGÚN PNDU	N° de ciudades en el rango	Nombre de las ciudades en el rango	Población total de las ciudades que integran el rango	%
> 1'000,000	1				
500,000 - 999,999	2				
250,000 - 499,999	3				
100,000 - 249,999	4				
50,000 - 99,999	5				
20,000 - 49,999	6	1	Huancavelica	40,132	35.94
10,000 - 19,999	7	1	Pampas	10,478	9.38
5,000 - 9,998	8	2	Lircay, Acobamba	12,110	10.85
2,000 - 4,999	9	12	Paucará, Chircampa, Yauli, Castrovirreyna, Colcabamba, Huayllay Grande, Huando, Santa Ana, Licroja, Acostambo-Nahuinpuquio, Santa Clara de Cosme, Conayca, Tintaypunco-Huachocolpa	35,966	32.21
< 2,000	10	6	Ticrapo, Huaytará, Pilpichaca, Palca, Acoria, Julcamarca	9,285	8.32
Otros				3,684	3.30
TOTAL		22		111,655	100

Fuente: INEI – Dimensiones y Características del Crecimiento Urbano en el Perú: 1961-1993

- Resultados del Pre Censo 1999

- Población Estimada al 30 de Junio, por Años Calendario y Sexo, Según Departamento, Provincia y Distritos 1995 - 2000

Elaboración: Equipo Técnico

Importancia de las Ciudades por Volumen de Población

Tabla 14: Jerarquía de Ciudades del Departamento. por Volumen de Población

NOMBRE DE LA CIUDAD	RANGO SEGÚN PNDU	Población	% de la población urbana total del departamento	Población Acumulativa
Huancavelica	6	40,132	35.94	
Pampas	7	10,478	9.38	50,610
Lircay	8	6,161	5.52	56,771
Acobamba	8	5,949	5.33	62,720
Paucará	9	4,374	3.92	67,094
Chircampa	9	4,156	3.72	71,250
Acostambo	9	3,871	3.47	75,121
Yauli	9	3,383	3.03	78,504
Castrovirreyna	9	3,188	2.86	81,692
Colcabamba	9	2,916	2.61	84,608
Huayllay Grande	9	2,523	2.26	87,131
Huando	9	2,463	2.21	89,594
Santa Ana	9	2,451	2.20	92,045
Licroja	9	2,422	2.17	94,467
Santa Clara de Cosme	9	2,111		96,578
Conayca	9	2,108	1.89	98,686
Ticrapo	10	1,934	1.73	100,620
Acoria	10	1,925	1.72	102,545
Julcamarca	10	1,581	1.42	104,126
Palca	10	1,476	1.32	105,602
Huaytará	10	1,272	1.14	106,874
Pilpichaca	10	1,097	0.98	107,971
Otros centros urbanos		3,684	3.30	111,655
Total urbano		111,655	98	

Fuente: INEI – Dimensiones y Características del Crecimiento Urbano en el Perú: 1961-1993

- Resultados del Pre Censo 1999

- Población Estimada al 30 de Junio, por Años Calendario y Sexo, Según Departamento, Provincia y

Elaboración: Equipo Técnico

Importancia de las Ciudades por su Dinámica de Crecimiento.

En el siguiente cuadro vemos el comportamiento histórico de las ciudades según cada periodo intercensal desde 1,961 al año 2,000, como principales ciudades que han acogido a más habitantes tenemos a Huancavelica, que se ha incrementado de 11,033 mil habitantes en 1,981 a 40,132 habitantes, lo que significa un incremento del 263.6 % para el año 2,000, la ciudad de Pampas de la provincia de Tayacaja, ha experimentado un incremento de su población en 319.6 %, Lircay en 217.1 %, Acobamba presentó un incremento del 170.8 % de población, Churcampa se incremento en 254 %, de igual manera la ciudad de Acostambo presentó un incremento de 184.4 % para el año 2000. Con relación a las demás ciudades no presentan datos históricos de los censos anteriores, por que su formación como aglomerados urbanos fue recientemente.

El incremento poblacional en las ciudades de la región Huancavelica y el proceso de urbanización se deben a la búsqueda de nuevas oportunidades de trabajo, además las ciudades desarrollan otras actividades económicas como el comercio, servicios como actividades principales.

Tabla 15: Poblacion y Tasa de Crecimiento Anual, en Ciudades Principales

PROVINCIA	CIUDADES	1876	1940		1961		1972		1981		1993		2000	
			POBL.	TASA 76/40	POBL.	TASA 40/61	POBL.	TASA 61/72	POBL.	TASA 72/81	POBL.	TASA 81/93	POBL.	TASA INEI 93/99
Huancavelica	Huancavelica				11,039		15,640	3.20	19,933	2.70	31,068	3.77	40,132	0.11
Tayacaja	Pampas				2,497		3,133	2.10	3,651	1.70	6,654	5.13	10,478	2.35
Angaraes	Lircay				1,943		2,265	1.40	2,875	2.70	4,654	4.10	6,161	1.10
Acobamba	Acobamba				2,197		2,101	(0.30)	2,011	(0.50)	2,903	3.11	5,949	1.14
Acobamba	Paucará										1,886		4,374	1.12
Churcampa	Churcampa				1,174		1,405	1.70	1,517	0.80	2,209	3.18	4,156	0.88
Tayacaja	Acostambo				1361		1531	1.1	1135	-3.2	2980	8.38	3,871	1.02
Huancavelica	Yauli						1,483		1,275	(1.60)	3,129	7.77	3,383	2.93
Castrovirreyna	Castrovirreyna										1,479		3,188	0.73
Tayacaja	Colcabamba										1,656		2,916	1.00
Angaraes	Huayllay Grande										1,375		2,523	0.06
Huancavelica	Huando										1,409		2,463	0.91
Castrovirreyna	Santa Ana												2,451	0.73
Churcampa	Locroja										1247		2,422	0.59
Churcampa	Santa Clara de Cosme												2,111	0.53
Huancavelica	Conayca										853		2,108	1.73
Castrovirreyna	Ticrapo										756		1,934	0.73
Huancavelica	Acoria												1,925	1.53
Angaraes	Julcamarca										701		1,581	0.42
Huancavelica	Paica										835		1,476	1.73
Huaytara	Huaytara										783		1,272	0.39
Huaytara	Pilpichaca										469		1,097	0.06

Fuente: INEI – Dimensiones y Características del Crecimiento Urbano en el Perú: 1961-1993

- Resultados del Pre Censo 1999

- Población Estimada al 30 de Junio, por Años Calendario y Sexo, Según Departamento, Provincia y Distritos 1995 - 2000

Jerarquía de Ciudades del Departamento por Tasa de Crecimiento

En el siguiente cuadro, se muestra las ciudades identificadas con su volumen de población y sus respectivas tasas de crecimiento, el centro urbano que presenta mayor tasa de crecimiento es Yauli de la Provincia de Huancavelica, que lidera con el 2.93 % de crecimiento poblacional, ésto significa que su población se incrementará en mayor proporción que las demás zonas urbanas, seguido por Pampas de la provincia de Tayacaja que cuenta con una tasa de crecimiento poblacional de 2.35 %, éstos dos centros urbanos son los únicos que presentan tasa relativamente altas, seguidos por Conayca y Palca con 1.73 %, la zona de Acoria cuenta con una tasa de crecimiento de 1.53 % seguido por Acobamba con 1.14 % respectivamente. Las ciudades mas importantes de Huancavelica presentan tasas inferiores como es el caso de la ciudad de Huancavelica que tiene una tasa de crecimiento poblacional del 0.11 % a pesar de presentar el mayor volumen de población.

Tabla 16: Jerarquía de Ciudades del Departamento por Tasa de Crecimiento

NOMBRE DE LA CIUDAD	RANGO SEGÚN PNDU	Población	% de la población urbana total del departamento	Población Acumulativa	Tasa de Crecimiento proyectada
Yauli	9	3,383	3.03	3,383	2.93
Tintaypunco-Huachocolpa-Surcubamba	9	3,160	2.83	6,543	2.78
Pampas	7	10,478	9.38	17,021	2.35
Acobamba	8	5,949	5.33	22,970	1.14
Paucará	9	4,374	3.92	27,344	1.12
Lircay	8	6,161	5.52	33,505	1.10
Acostambo	9	3,871	3.47	37,376	1.02
Churcampa	9	4,156	3.72	41,532	0.88
Castrovirreyna	9	3,188	2.86	44,720	0.73
Huaytará	10	1,272	1.14	45,992	0.39
Huancavelica	6	40,132	35.94	86,124	0.11
Otros centros urbanos		25,531	22.87	111,655	
Total urbano		111,655	100		

Fuente: INEI – Dimensiones y Características del Crecimiento Urbano en el Perú: 1961-1993

- Resultados del Pre Censo 1999

- Población Estimada al 30 de Junio, por Años Calendario y Sexo, Según Departamento, Provincia y Distritos 1995 – 2000

Elaboración: Equipo Técnico

Las principales ciudades consideradas como centros dinamizadores del departamento son:

- **Huancavelica:** como ciudad capital del departamento, está considerado como el mayor centro dinamizador de la economía departamental, cuenta con servicios de apoyo a la producción mas diversificados: servicios financieros, servicios de acopio y distribución, servicios gubernamentales, etc., y cuenta con articulación vial intra y extra departamental.

- **Pampas:** es la segunda ciudad en importancia, en ella se realizan transacciones comerciales de alta rotación y articulados al mercado extra regional (Huancayo). Con servicios básicos adecuados y servicios de Educación y Salud.
- **Lircay y Acobamba:** Por considerarse como ciudades con un notorio crecimiento urbano, comercial y de servicios.

2.7 DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL

2.6.1 Determinación de los Nodos de Desarrollo Departamental

Para identificar y priorizar los nodos de desarrollo, se ha realizado la priorización de los centros urbanos de acuerdo al volumen de población y sus respectivas tasas de crecimiento, con ello se estableció el orden de importancia de los nodos para el desarrollo departamental,

A continuación presentamos las ciudades ordenadas según la tasa de crecimiento y volumen de población, según su orden de importancia como nodo, así como la ubicación del nodo en zona dinámica o estancada y su rol de servicio a la producción que cumple.

Tabla 17: Determinación de los Nodos de Desarrollo Departamental

Nombre de la ciudad	Jerarquía por volumen de población (a)	Jerarquía por tasa de crecimiento poblacional (b)	Ubicación en zona de desarrollo	Rol de servicio a la producción	Indicador de importancia del nodo (a) + (b)	Orden de importancia del nodo
Pampas	2	3	Dinámica	Acopio-Transformación	5	1
Acobamba	4	4	Dinámica	Acopio-Servicio	8	2
Lircay	3	6	Estancada	Acopio	9	3
Yauli	8	1	Dinámica	Acopio	9	4
Paucará	5	5	Dinámica	Acopio	10	5
Huancavelica	1	11	Dinámica	Acopio-Transformación	12	6
Tintaypunco-Huachocolpa-Surcubamba	10	2	Dinámica	Acopio	12	7
Acostambo	7	7	Dinámica	Servicio	14	8
Churcampa	6	8	Estancada	Acopio	14	9
Castrovirreyna	9	9	Estancada	Acopio	18	10
Huaytará	11	10	Estancada	Acopio	21	11

Elaboración: Equipo Técnico

Nodos de Importancia Alta

Están determinados por las ciudades que han mostrado un mayor volumen de población y altas tasas de crecimiento poblacional, la zona urbana de Pampas de la provincia de Tayacaja está considerada como el principal nodo del departamento de Huancavelica por presentar las características ya mencionadas, además por estar ubicada como zona de desarrollo dinámica.

El segundo lugar lo ocupa Acobamba, capital de la provincia del mismo nombre, con una población de 5.949 habitantes. Su dinamismo se sustenta en la actividad agropecuaria, cuyos productos son comercializados en Lima, Huancayo, Huancavelica y Huamanga.

En orden de importancia le siguen Lircay como capital de la provincia de Angaraes; Yauli localizada en la provincia de Huancavelica, que muestra la mayor tasa de crecimiento y cuya ubicación estratégica, le permite articular las ciudades dinámicas por el norte con las zonas estancadas del sur; Paucará ubicada en la provincia de Acobamba, tiene una población muy cercana a los 5000 habitantes, es un centro axial que articula la sub región de la vertiente oriental con la sub región alto andina y finalmente el conglomerado Tintaypunco-Huachocolpa-Surcubamba que forman un corredor económico muy dinámico en la zona nor oriental del departamento, en base a la producción comercial de productos agropecuarios.

Nodos de Importancia Media

En ésta categorización están las ciudades consideradas de importancia media, debido a que a pesar de contar con un considerable volumen de población, no muestran tasas de crecimiento poblacional relevante, pero se estima que su importancia en el futuro, estará en función a la conectividad y articulación vial. Entre estas ciudades tenemos a Huancavelica, que a pesar de ser la capital departamental, muestra la tasas de crecimiento poblacional más baja, es evidente que gran parte de esta situación en parte es el resultado de la desintegración interna, todas las vías han sido construidas en función de los mercados externos (Huancayo, Ica, Huamanga), de allí que la población en el resto de provincias crece en mayor proporción que la propia capital. El reto del plan Vial Departamental Participativo es revertir ésta situación, ello significa fortalecer las articulaciones internas del departamento.

Otro nodo de importancia media es Churcampa, capital de la provincia del mismo nombre, que es un enclave minero y actúa como mercado para los productos agropecuarios de Tayacaja y Acobamba.

Como nodo de importancia media, también califica el conglomerado Acostambo – Ñahuinpuquio, que son dos centros prácticamente conurbanos, con una población cercana a los 5000 habitantes, se constituye en un centro de acopio de la producción agropecuaria

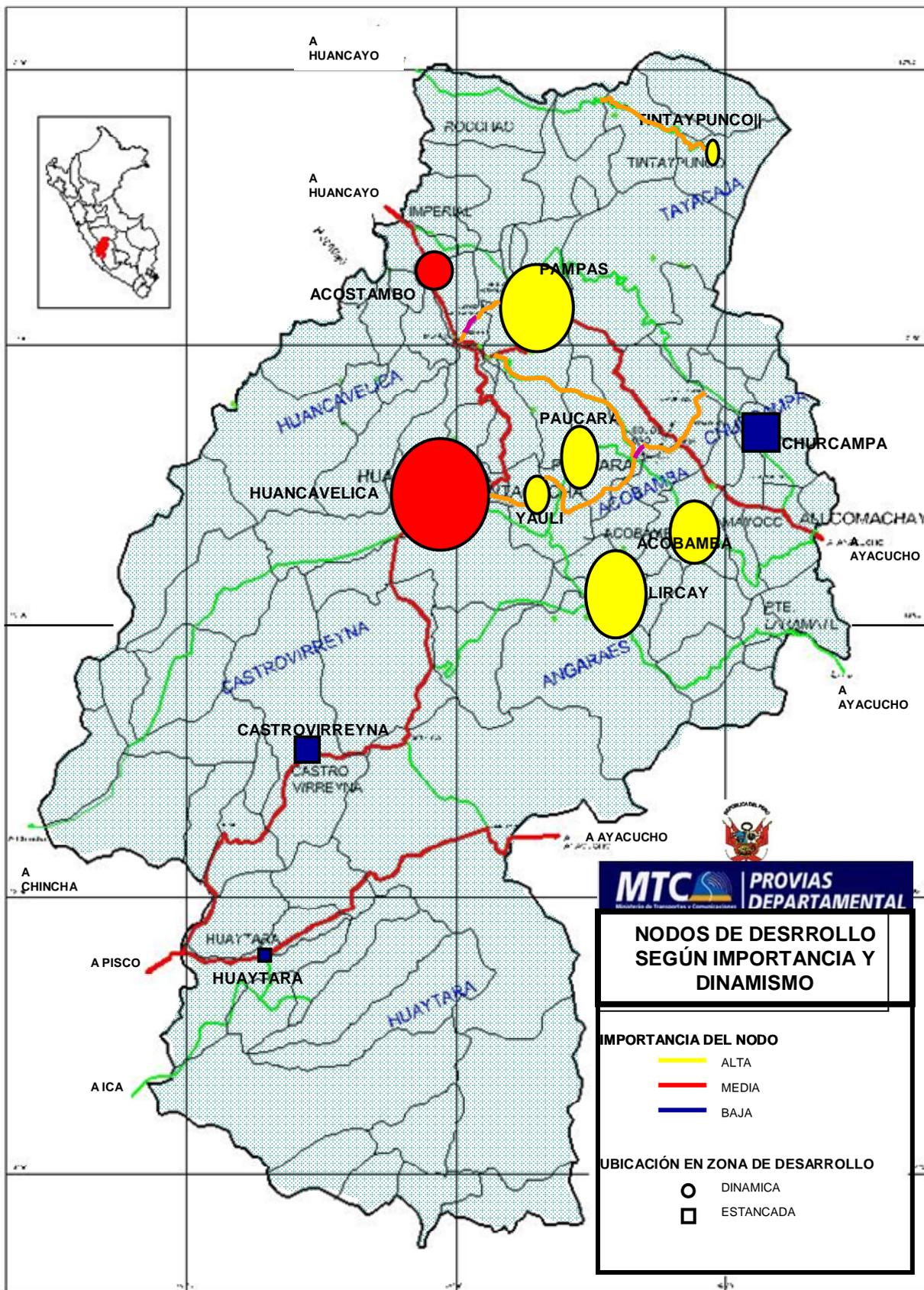
Nodos de Importancia Baja

Las ciudades consideradas como nodos de desarrollo de importancia baja, debido a que presentaban menor volúmenes de población y bajas tasas de crecimiento poblacional, son las capitales de las provincias de Castrovirreyna y Huaytará.

Tabla 18: Determinación de la Importancia de los Nodos de Desarrollo Departamental

Ciudad	Ubicación en zona de desarrollo	Orden de importancia del nodo	Importancia del nodo
Pampas	Dinámica	1	Alta
Acobamba	Dinámica	2	Alta
Lircay	Estancada	3	Alta
Yauli	Dinámica	4	Alta
Paucará	Dinámica	5	Alta
Tintaypunco-Huachocolpa-Surcubamba	Dinámica	6	Alta
Huancavelica	Dinámica	7	Media
Acostambo	Dinámica	9	Media
Churcampa	Estancada	10	Media
Castrovirreyna	Estancada	11	Baja
Huaytará	Estancada	12	Baja

Elaboración: Equipo Técnico



III. DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO

3.1 EL SISTEMA DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTES

En el departamento de Huancavelica, la articulación espacial y económica se ha consolidado a través de la vía terrestre. Los principales medios de comunicación son las carreteras y el transporte ferroviario en el tramo Huancayo – Tellería – Izcuchaca – Acoria – La Mejorada – Yauli – Huancavelica con una longitud de 128.700 kilómetros. Actualmente no se cuenta con el servicio de transporte aéreo, los aeródromos construidos, por lo años 70 se encuentran abandonados.

3.1.1 Caracterización del Sistema Departamental de Transportes

Si bien el modo de transporte de mayor importancia en el departamento de Huancavelica, es el carretero, se puede observar que éste sistema ha sido construido sin una visión de articulación territorial intradepartamental. Las provincias de Tayacaja, Acobamba y Churcampa, están articuladas a la ciudad de Huancayo; las provincias de Huaytará y Castrovirreyna a Ica y la provincia de Angaraes a Ayacucho.

Sumado a ello la difícil geografía, que ha condicionado una insuficiente y deficiente calidad del servicio de transporte vial, principalmente en las áreas rurales donde el pésimo estado de las vías de comunicación dificulta al dinamismo que deben brindar las carreteras al desarrollo económico. Por otro lado los costos de transporte dificulta la generación de actividades competitivas, por ello se considera como una necesidad principal la elaboración del Plan Vial Departamental Participativo y la ejecución del mismo.

a) Transporte Aéreo

Huancavelica cuenta con 3 aeródromos, que en la actualidad se encuentran abandonados, con las pistas de aterrizaje deterioradas y sin mantenimiento alguno, por lo que el servicio de transporte aéreo se encuentra suspendido.

En el departamento fueron acondicionados 3 aeródromos, localizados en los siguientes lugares:

- Aeródromo Cobriza en San Pedro de Coris, provincia de Churcampa.
- Aeródromo Huachocolpa en la provincia de Tayacaja.
- Aeródromo Churcopampa en Ñahuinpuquio, provincia de Tayacaja.

Cabe mencionar que en el año 1992 se dio inicio a la construcción de un aeropuerto, ubicado a 20 kilómetros de la ciudad de Huancavelica, en la ruta Huancavelica – Lircay, el

mismo que quedó en la etapa de movimiento de tierras. Este aeropuerto tenía la proyección de ejecutar una pista de aterrizaje de 1,200 m.l.

Tabla 19: Características de los Aeropuertos y Pistas de Aterrizajes

Nombre y Localización	Dimensión Pista	Tipo de Pista	Tipo de Avión Máximo Permissible	Frecuencia de Vuelos	Otras Características
A. Aeródromo					
Aeródromo Cobriza en San Pedro de Coris, provincia de Churcampa.	----- ---	Tierra	Avionetas	Ninguno	En la actualidad se encuentran abandonados, con las pistas de aterrizaje deterioradas y sin mantenimiento alguno, por lo que el servicio de transporte aéreo se encuentra suspendido.
Aeródromo Huachocolpa en la provincia de Tayacaja.	----- ---	Tierra	Avionetas	Ninguno	
Aeródromo Churcopampa en Nahuinpuquio, provincia de Tayacaja.	----- ---	Tierra	Avionetas	Ninguno	

Elaboración. Equipo Técnico

b) Transporte Carretero

El sistema vial que cuenta Huancavelica, es una muestra del gran atraso en que se encuentra nuestro departamento y es una de las trabas principales que impide nuestro progreso y desarrollo.

Las principales carreteras de nuestro departamento no constituyen un adecuado Sistema Vial para impulsar el desarrollo socio económico del departamento, manteniendo desarticuladas las zonas productivas y principales ciudades. No hay ningún eje vial sino son un conjunto de carreteras afirmadas improvisadas y desordenadas que dependen de otros sistemas viales tal es así como: carretera de Lima – Huancayo y Los Libertadores, vía importante que une Pisco con Ayacucho.

Las trochas carrozables constituyen una red vial vecinal sin orden y que se encuentran en estado de abandono, sin programas de mantenimiento rutinario y periódico. En gran parte, estas vías, han sido construidas sin ningún plan y en muchos casos obedecieron a decisiones de carácter político. Provías Rural interviene en trabajos de mantenimiento rutinario y periódico de caminos vecinales, los mismos que a la fecha se encuentran en estado de transitabilidad de regular a bueno.

En este contexto, también ha sido responsabilidad del los ex-CTAR y del gobierno regional al no haber planificado la inversión en cuanto a infraestructura vial, toda vez que; las economías requieren redes de infraestructura vial bien desarrolladas para expandir su mercado interno y externo

para así competir con otros mercados. No solo es importante la cantidad de infraestructura física disponible, sino también su calidad.

Este proceso histórico ha configurado una trama vial, que si bien permitió acceder a los recursos y activar los intercambios y la comunicación general, en modo alguno constituye una infraestructura que apoya al esfuerzo de articulación territorial, económica y social del departamento, que gradualmente tienda a reducir la marginación en que se ven envueltos ciertos sectores de la población.

En lo que respecta a la importancia de éste medio de comunicación, vía carretera, es que ésta constituye el principal medio de transporte con respecto al ferroviario y aéreo, el cual se sustenta en la economía de la población.

Tabla 20: Distribución de la Red Vial, por Tipo de Superficie y por Zonas Años 1985 y 2005 en Kilómetros

Zona	Asfaltada		Afirmada		Sin Afirmar		Trocha		Total	
	1985	2005	1985	2005	1985	2005	1985	2005	1985	2005
Vertiente Oriental	0.00	39.80	534.380	822.130	421.20	648.954	750.750	1155.746	1706.330	2666.630
Vertiente Alto Andino	0.00	0.00	554.450	853.580	285.82	432.637	501.800	772.500	1342.07	2058.717
Vertiente Occidental	0.00	150.00	327.440	506.043	234.36	339.280	448.060	640.080	1009.860	1654.403
Total	0.00	189.80	1416.27	2181.75	941.38	1420.87	1700.61	2568.32	4058.260	6360.75

Elaboración: Equipo técnico

c) Transporte Ferroviario

Entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, se construyó el ferrocarril Huancayo - Huancavelica, con la finalidad principal de transportar la riqueza minera del departamento de Huancavelica hacia el Callao, el puerto que la llevaría al exterior. El plan inicial incluía llegar a Ayacucho pero nunca se concretó.

En 1966 se incorporó en esa ruta un autovagón petrolero, de fabricación japonesa con una capacidad de 78 pasajeros; que reemplazó a las antiguas locomotoras a vapor y que actualmente sigue prestando el servicio especial de transporte turístico. El tren va por una ruta que atraviesa algunos de los paisajes más bellos del Perú, por lo que todavía hay pasajeros que utilizan éste medio a pesar de la difícil geografía.

Debido al diferente tipo de trocha (standart y angosta) entre la vía Lima – Huancayo y Huancayo - Huancavelica no hubo una integración continua entre éstos tramos lo que limitó el desarrollo de éste medio de transporte.

El recorrido del tren, desde Huancayo, bordea las márgenes del río Mantaro, hasta Manuel Tellería a una altitud de 3,006 m.s.n.m., (en el kilómetro 36, límite departamental), luego Izcuchaca a una altitud de 2,885 m.s.n.m. y Mariscal Cáceres a una altitud de 2,819 m.s.n.m., continuando hasta el kilómetro 76 en donde ingresa a la cuenca del río Ichu, llegando a Acoria a una altitud de 3,170 m.s.n.m., luego Yauli a 3,385 m.s.n.m. para llegar a la ciudad de Huancavelica a 3,680 m.s.n.m., recorriendo una distancia de 128.700 kilómetros. En todo el recorrido existen 7 estaciones, 21 paraderos, así como 37 túneles y 15 puentes de diversas longitudes.

Pese a su antigüedad y falta de mantenimiento adecuado, todavía constituye un medio importante para el transporte de carga masiva de diversos productos, mientras que el transporte de pasajeros ha disminuido por la ejecución paulatina de una vía asfaltada la cual llega actualmente desde Huancayo hasta Izcuchaca.

Acceso a Poblaciones en la Zona de Influencia

Ciudad	Ubicación Vía Férrea (Km.)	Altitud (m.s.n.m)
Huancayo (Chilca)	1+300	3,229
Manuel Tellería	44+300	3,006
Izcuchaca	67+600	2,885
Mariscal Cáceres	76+760	2,819
Acoria	94+700	3,170
Yauli	112+460	3,385
Huancavelica	128+700	3, 680

FUENTE : Atlas Huancavelica 2004 - Página Web (www. fhh.com.pe)
ELABORACIÓN : Equipo Técnico

Tabla 21: Volúmenes de Cargas Movilizados por Modos de Transporte

Modo de Transporte (por orden de importancia)	Volumen de Carga Movilizado Tn/mes	%
Carretero	6664.00	95.92
Ferroviano	283.35	4.08
Aéreo	0.00	0.00
Totales	6947.35	100.00

Según la tabla 21, el modo de transporte carretero moviliza el 95.92 % del volumen de carga, lo que indica la importancia de éste medio con respecto a los otros modos de transporte. Cabe precisar que el servicio de carga a través del transporte ferroviario perdió importancia debido al incremento del parque automotor con vehículos de carga pesada de segunda mano que ingresaron al Perú a partir de los años 95.

3.1.2 Descripción de la Oferta Vial del Departamento

El departamento de Huancavelica tiene un total de 6,153.29 Km., de carreteras, de los cuales el 9.43 % (580.200 Km.) corresponde a la red nacional, el 11.27 % (693.27 Km.) a la red departamental y el 79.30 % (4,879.82 Km.) a la red vecinal. Tomando en cuenta la extensión territorial del departamento, que es de 22,131.47 km², observamos que el grado de articulación territorial es de 0.28 Km. / km² de Superficie.

Realizando el análisis por superficie de rodadura, se distingue que solamente el 3.82 % de la red total se encuentran con superficie asfaltada, el 35.81 % con superficie afirmada, el 1.86 % sin afirmar y el 58.51 % en trocha carrozable.

El departamento de Huancavelica cuenta con una significativa cantidad de red vial, sin embargo, es evidente que la calidad del servicio de transporte es muy baja, ya que el 58.51 % de sus vías son trochas carrozables. Si comparamos el crecimiento de la red vial, con el crecimiento poblacional y el crecimiento del producto bruto interno, se observa que en el periodo 1981 – 1996, la tasa de crecimiento promedio anual de la red vial fue de 1.94 %, superior al crecimiento poblacional (1.18 %) y al crecimiento del producto bruto interno (1.04 %), **éstas cifras nos sugieren que el departamento de Huancavelica, cuenta con suficiente red vial, pero de baja calidad.**

La tabla 22, nos muestra la red vial del departamento en sus tres niveles jerárquicos, y por tipo de superficie de rodadura

Tabla 22: Resumen de la Red Vial, Por Tipo de Red y Superficie de Rodadura

Tipo de Red	Total Km.	Tipo de Superficie de Rodadura			
		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha Carrozable
Nacional	580.200	189.800	390.400		
Departamental	831.730		511.570	320.160	
Vecinal	4948.820		1279.783	1100.711	2568.326
TOTAL	6360.750	189.800	2181.753	1420.871	2568.326

Fuente: Equipo Técnico 2005

a) Red Vial Nacional

De acuerdo a la información proporcionada por la Dirección General de Caminos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el ámbito jurisdiccional vial del departamento de Huancavelica, a la fecha, la infraestructura de Red Vial Nacional es de **580.200 kilómetros**, que representa el 9.09 % de la Red Vial de Huancavelica, de los cuales 189.800 kilómetros se encuentran Asfaltadas (Chuquitambo – Imperial; 7.500 kilómetros, Imperial – Izcuchaca; 32.300 kilómetros, Pámpano – Huaytará; 31.700 kilómetros, Huaytará – Puente Rumichaca; 87.500 kilómetros, Puente Rumichaca – Licapa; 17.300 kilómetros y Licapa – Apacheta*; 13.500 kilómetros) y 390.400 kilómetros se encuentran a nivel de Afirmado.

Entre Licapa y Apacheta la vía cruza varias veces el territorio de Huancavelica y Ayacucho, por lo que se ha estimado un total de 13.500 kilómetros.

Cada una de las vías nacionales se describe a continuación:

- 1. Ruta 08-003A; Sector Izcuchaca – Huancavelica – Pámpano**, Ruta Longitudinal de la Sierra Sur de una longitud de 264.200 kilómetros. En el tramo Izcuchaca – Huancavelica tiene la superficie asfaltada y en el tramo Huancavelica – Pámpano su superficie es afirmada; el ancho de la calzada es de 6 a 8 metros en promedio.
- 2. Ruta 08-024A; Sector Pámpano – Apacheta Grande**, Ruta Transversal asfaltada, vía Los Libertadores, con una longitud de 150.000 kilómetros asfaltadas. Es una vía principal con importante tráfico vehicular, que vincula a los departamentos de Ica y Ayacucho. El principal beneficiario de ésta vía es la provincia de Huaytará, sin embargo es bastante limitado, toda vez que la mayoría de los distritos de ésta provincia están interconectados al departamento de Ica a través de rutas vecinales.
- 3. Ruta 08-003S; Sector Chuquitambo – San Miguel de Mayocc**, Ruta Transversal que une los departamentos de Junín, Huancavelica y Ayacucho con una longitud de 166.200 kilómetros, de los cuales se encuentra asfaltado en el tramo; Chuquitambo –Imperial – Izcuchaca en una longitud de 39.800 kilómetros, el resto tiene superficie afirmada.

RECATEGORIZACIÓN DE VÍA DEPARTAMENTAL A VIA NACIONAL

En lo que respecta a Recategorización de vías se considera el tramo:

Santa Inés – Puente Rumichaca (vía departamental) en una longitud de 30.000 kilómetros, la misma que permitirá interconectar las rutas; **008-03A** con la **08-003S**.

Esta Recategorización se justifica por la interconexión de dos vías nacionales a través de un tramo relativamente corto y la proyección de asfaltado en el futuro de la ruta Huancavelica – Santa Inés – Rumichaca para así integrar a través de una sola ruta (Izcuchaca – Huancavelica – Santa Inés – Puente Rumichaca) las rutas **008-03A** con la **08-003S** y tener acceso a las vías Interoceánicas; Pisco – Ayacucho – Abancay – Cusco – Urcos - Puerto Maldonado – Iñapari.

TABLA 23: LISTADO DE CAMINOS NACIONALES QUE ATRAVIESAN EL DEPARTAMENTO

Código de Identificación del Camino	Ruta		Longitud Sobre el Departamento (Km.)	Tipo de Superficie	Ancho de Calzada (Mts.)	Ciudades que Atraviesa (*)	Código de Empalme de las Vías Departamentales	Vías Departamentales	
	Origen	Destino						Origen	Destino
08-003A	Emp. R3S (Izcuchaca)	LV. Ica (Pámpano)	264.000	Asfaltado Afirmado	6,00 a 8,00	Huancavelica – Ticrapo – Castrovirreyna	R103	Huancavelica	Julcamarca
							R104	Chonta	Lircay
							R108	Santa Inés	Puente Rumichaca
							R573	Antacocha	Paucará
08-003S	LV. Junín (Chuquitambo)	San Miguel de Mayocc	166.200	Asfaltado Afirmado	6,00 a 8,00	Acostambo – Nahuinpuquio - Izcuchaca – Mariscal Cáceres – Quichuas – Anco	R101	Imperial	Mayocc
							R577	Mariscal Cáceres	Checcacruz
08-024A	LV. Ica (Pámpano)	LV. Ayacucho (Apacheta Grande)	150.000	Asfaltado	8.00	Huaytará – Puente Rumichaca – Licapa	R108	Puente Rumichaca	Santa Inés

Elaboración: Equipo Técnico

580.200

b) Red Vial Departamental

Tomando en cuenta la información de la Dirección General de Caminos el departamento de Huancavelica, tiene **831.73 kilómetros** de rutas departamentales el cual representa el 13.33% del total departamental. 509.300 kilómetros se encuentran con superficie de rodadura afirmada y 341.410 kilómetros sin afirmar y ninguno a nivel de asfaltado. En términos relativos la infraestructura vial afirmada representa el 61.5 % y sin afirmar el 38.5 %.

1. **Ruta 08 – 100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca**, con una longitud de 78.000 kilómetros de los cuales 48km. tienen superficie afirmada con 6 metros de ancho de calzada y 30 km sin afirmar, con 5 metro de ancho de calzada. Une los distritos del norte de la provincia de Castrovirreyna con la ciudad de Chíncha en el departamento de Ica.
2. **Ruta 08-101 Emp. R3S (Imperial) – San Miguel de Mayocc**, que atraviesa las provincias de Tayacaja (Pampas) y Churcampa con una longitud de 182.550 kilómetros, la misma que comunica a Huancavelica con los departamentos de Junín y Ayacucho. La superficie de rodadura es afirmada, con 6 metros de ancho de calzada.
3. **Ruta 08-102 Emp. R103 (Cunyacc) – Emp. R3S (Allccomachay)**, atraviesa los distritos de Paucará, Acobamba, Pomacocha, Caja Espíritu y Marcas, con una longitud de 140.300 kilómetro y 5.5 de ancho de calzada.
4. **Ruta 08-103 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)**, atraviesa la capital de provincia de Angares: Lircay y los distritos de Ccochaccasa, Seclla y Julcamarca con una longitud de 162.580 con 6 metros de ancho de calzada. Esta ruta desde el distrito de Seclla y Julcamarca tiene mayor relación comercial con la ciudad de Ayacucho y a partir de Lircay con la ciudad de Huancavelica.
5. **Ruta 08-104 Emp. R3A (Chonta) – Emp. R103 (Lircay)**, con una longitud de 67.500 kilómetros sin afirmar, que atraviesa el distrito de Huachocolpa. Esta vía se encuentran estado de abandono y su uso está limitado a las ferias dominicales de la ciudad de Lircay.
6. **Ruta 08-106 L. Dptal. Ica (Huambo) – Córdova**, con una longitud de 12.200 kilómetros de superficie afirmada, conecta éstos distritos con la ciudad de Ica.
7. **Ruta 08-108 Emp. R3S (Santa Inés) – Emp. R024A (Puente Rumichaca)**, con una longitud de 30.230 kilómetros de

superficie afirmada y 6 metros de ancho de calzada. Esta vía conecta a dos rutas nacionales; Vía Los Libertadores con la ruta Huancavelica – Santa Inés – Castrovirreyna – Pámpano. sta antes de la ejecución del asfaltado de la ruta Los Libertadores, ésta fue la vía mas importante para llegar a la ciudad de Ayacucho desde Ica y a partir de la ejecución del asfaltado ha disminuido el tráfico vehicular, convirtiéndose en una vía de uso exclusivo de las poblaciones circundantes al distrito de Pilpichaca.

8. **Ruta 08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Santa Rosa de Tambo**, con una longitud de 63.000 kilómetros, de los cuales 31,500 km. tiene superficie afirmada, y 31.500 km sin afirmar; articula todos los centros poblados de la zona sur de Huaytará con la ciudad de Ica.
9. **Ruta 08-113 L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle) – Emp. R101 (Lachoc Chico)**, con una longitud de 17.370 kilómetros de superficie afirmada, conecta todos los centros poblados del distrito de Pazos.
10. **Ruta 108-115 L. Dptal. Junín (Huari) Yanachaga - San Antonio - Puente Chiquiacc**, con una longitud de 78 kilómetros, forma parte de la ruta actual que conecta los distritos de Salcahuasi, San Marcos de Rocchacc, Surcubamba, Huachocolpa y Tintaypunco.

Los primeros 37.380 kilómetros tienen superficie afirmada y los siguientes 40.620 superficie sin afirmar, el ancho de calzada es de 6 y 5 metros respectivamente.

En la Tabla 24, se observa las características de cada una de las carreteras que conforman la red de los caminos departamentales: origen, destino, longitud, características físicas, las ciudades que articulan, código de empalme y origen destino de los caminos rurales.

TABLA 24: LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES

Código de Identificación del Camino	Ruta		Longitud (Km.)	Tipo de Superficie	Ancho de Calzada	Ciudades que Articula	Código de Empalme de las Vías Rurales	Km. Total de Caminos Rurales que Articula
	Origen	Destino						
08-100	L. Dptal Ica (Sayhua)	Palca	48.000	Afirmado	6.00	Palca, Huancho Chico, Pucutay		0.00
			30.000	Sin Afirmar	5.00			
08-101	Emp. R3S (Imperial)	San Miguel de Mayocc	182.550	Afirmado	6.00	Pampas, Colcabamba, Churcampa, La Merced de Ccasir	507, 510, 516, 517, 517A, 518, 519, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 531, 532, 534, 536, 537, 538, 540, 541, 542, 542A, 542B, 542C, 542D, 542F, 542G, 566B, 566L	596.850
08-102	Emp. R103 (Cunyacc)	Emp. R3S (Puente Allccomachay)	140.300	Afirmado – Sin Afirmar	5.50	Paucará, Acobamba, Pomacocha, Caja Espiritu, Marcas	574, 575, 576, 583, 583A, 583B, 583C, 583D, 584, 585, 586, 588, 591, 591D, 591A, 591B, 591C, 593, 594, 595, 596, 597, 597A, 598	215.820
08-103	Emp. R3A (Huancavelica)	L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	162.580	Afirmado – Sin Afirmar	6.00	Ccochaccasa, Lircay, Secclla, Julcamarca	601, 602, 605, 605A, 606, 608, 614, 615, 616, 617, 618, 620, 622, 623, 623A, 625, 625A, 625B, 625C, 627, 629, 630, 631, 632	342.270

Código de Identificación del Camino	Ruta		Longitud (Km.)	Tipo de Superficie	Ancho de Calzada	Ciudades que Articula	Código de Empalme de las Vías Rurales	Km. Total de Caminos Rurales que Articula
	Origen	Destino						
08-104	Emp. R3A (Chonta)	Emp R103 (Lircay)	67.500	Sin Afirmary	6.00	Mina Caudalosa, Huachocolpa, Ingenio, Palca, Constanca, Uchcupampa	633, 633A, 633B, 635	23.000
08-106	L. Dptal. Ica (Huambos)	Córdova	12.200	Afirmado	6.00	Córdova	669	45.000
08-108	Emp. R3S (Santa Inés)	Emp. R024A (Puente Rumichaca)	30.230	Afirmado	6.00	Pilpichaca, Huaraccopata, Carhuancho	653, 655	103.400
08-110	L. Dptal. Ica (Ramadillas)	Tambo	31.500	Sin Afirmary	4.00	Ramadillas, Toromayo, Tambillos, Ayavi, Cieneguilla, Tambo		36.36
			31.500	Afirmado	4.00			
08-113	L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle)	Emp. R101 (Lachocc Chico)	17.370	Afirmado	5.00	Pazos, Mullaca	501, 502, 504, 505, 506, 566M, 676L, 676M	83.720
08-115	L. Dptal. Junín (Huari) Yanachaga	San Antonio - Puente Chiquiacc	37.380	Afirmado	6.00	Huari, Trancapampa, Matibamba, Nevada Esperanza, San Antonio		103.5
			40.620	Sin Afirmary	5.00			

CAMINOS QUE POR SU IMPORTANCIA RELATIVA DEBEN SER RECATEGORIZADAS DE VECINALES A DEPARTAMENTALES

En lo que respecta a recategorización de vías se hace necesario elevar de categoría vecinal a departamental las siguientes vías:

1. **La Mejorada – Paucará**, con una longitud de **65.900 kilómetros**, ésta vía conecta la vía nacional de Imperial – Izcuchaca – La Mejorada – Mayocc, con la ruta departamental de Cunyacc – Llamacancha – Paucará – Marcas – Allccomachay. Esta ruta es de suma importancia para toda la provincia de Acobamba, toda vez que el principal mercado de consumo, de los diferentes centros poblados de Acobamba, es la ciudad de Huancayo a donde llegan por la ruta Izcuchaca – La Mejorada.
2. **Llulluchaccasa – Tintaypunco**, es el tramo que une toda la parte Nor Oriental de la Provincia de Tayacaja con el Departamento de Junín y que por su ubicación geográfica toda su actividad económica está relacionada con la ciudad de Huancayo, en el departamento de Junín. En su recorrido articulará los distritos de San Marcos de Rocchac, Salcahuasi, Huachocolpa, Surcubamba y Tintaypunco, con una longitud total de **179.560 kilómetros**, de los cuales se considera 03 tramos de; **progresiva 25+600 a San Marcos de Rocchacc** con una longitud de **16.100 kilómetros**, **Loma Baja (progresiva 55+350) a Salcahuasi** con una longitud de **11.220 kilómetros** y **progresiva 105+000 a Huachocolpa** con una **longitud de 16.680 kilómetros**. Esta vía se considerará en reemplazo del tramo Yanachaga – San Antonio – Puente Chiquiacc (Ruta 08-115). Ver anexo; Plano Clave General PCG 01/01(formato A3).
3. **Antacocha – Paucará**, atraviesa el distrito de Yauli y diversos centros poblados, tanto de Yauli y Paucará, teniendo mayor incidencia los centros poblados de la Comunidad Campesina de Chopcca, con una longitud de **54.700 kilómetros**. Atraviesa los Centros poblados de Ccasapata, Chuñunapampa y Tinquercasa.

Este tramo formará parte de la vía Antacocha – Paucará – Allccomachay, el cual reemplazará a la ruta Cunyacc – Allccomachay, por consiguiente la denominación de la nueva ruta será; **Antacocha – Allccomachay**, con una longitud de **150.460 kilómetros**.

4. **Izcuchaca – Allapata – Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha - Pampas**: Es la vía que conectará la capital departamental con la capital de la provincia de Tayacaja, con una longitud total de **45.00 kilómetros**. Esta carretera de categoría vecinal,

tiene un tramo pequeño (12 kilómetros), que falta construir. Las provincias ubicadas en el espacio de la vertiente oriental, tienen mayor potencial productivo que abastece los mercados de Huancayo y Lima.

5. **Paucará – Paccho – Huancapite – Sol de Oro – Andabamba – Anco – Tucoccasa:** Ruta vecinal que requiere ser recategorizada a vía departamental, ya que al unir el tramo que falta (Huancapite – Sol de Oro) de solo 3.00 kilómetros conectará Huancavelica con la capital de la provincia de Churcampa, zona minera y productora de productos agrícolas. La longitud total de ésta vía es de **64.200 kilómetros** hasta su conexión con la vía 08-100 Emp. R3S (Imperial - San Miguel de Mayocc).

Como se ha podido constatar, en el departamento de Huancavelica, el flujo de productos de las diferentes provincias está orientado hacia mercados ubicados en los departamentos colindantes, tales como: Huancayo, Ica y Huamanga.

CAMINOS QUE POR SU POCA IMPORTANCIA DEBEN SER BAJADAS DE CATEGORIA DE DEPARTAMENTAL A VECINAL

Cunyacc – Checcacruz, esta vía a sido reemplazada por la vía Antacocha – Allccomachay, es decir en el tramo Antacocha – Yauli – Pucapampa – Ccasapata – Paucará, existe el mayor tráfico vehicular y mejores condiciones de transitabilidad, lo que ha significado que el tramo Cunyacc – Checcacruz se encuentre en estado de abandono, sumándose a ello la ausencia de centros poblados en todo el recorrido, a excepción del C.P. de Pucapampa, lugar por donde también cruza la ruta propuesta.

c) Red Vial Vecinal

El departamento de Huancavelica, cuenta con una red vial vecinal total de **4,948.820 kilómetros**, que representa el **77.80%** del total departamental. Según el tipo de superficie de rodadura, no se cuenta con vías vecinales asfaltadas; 1,279.783 kilómetros de red vial vecinal es afirmada, 1,100.711 kilómetros sin afirmar y a nivel de trocha carrozable 2,568.326 kilómetros, encontrándose entre ellas algunas carreteras que conectan provincias contiguas, por lo que serán consideradas como parte de la Red Departamental.

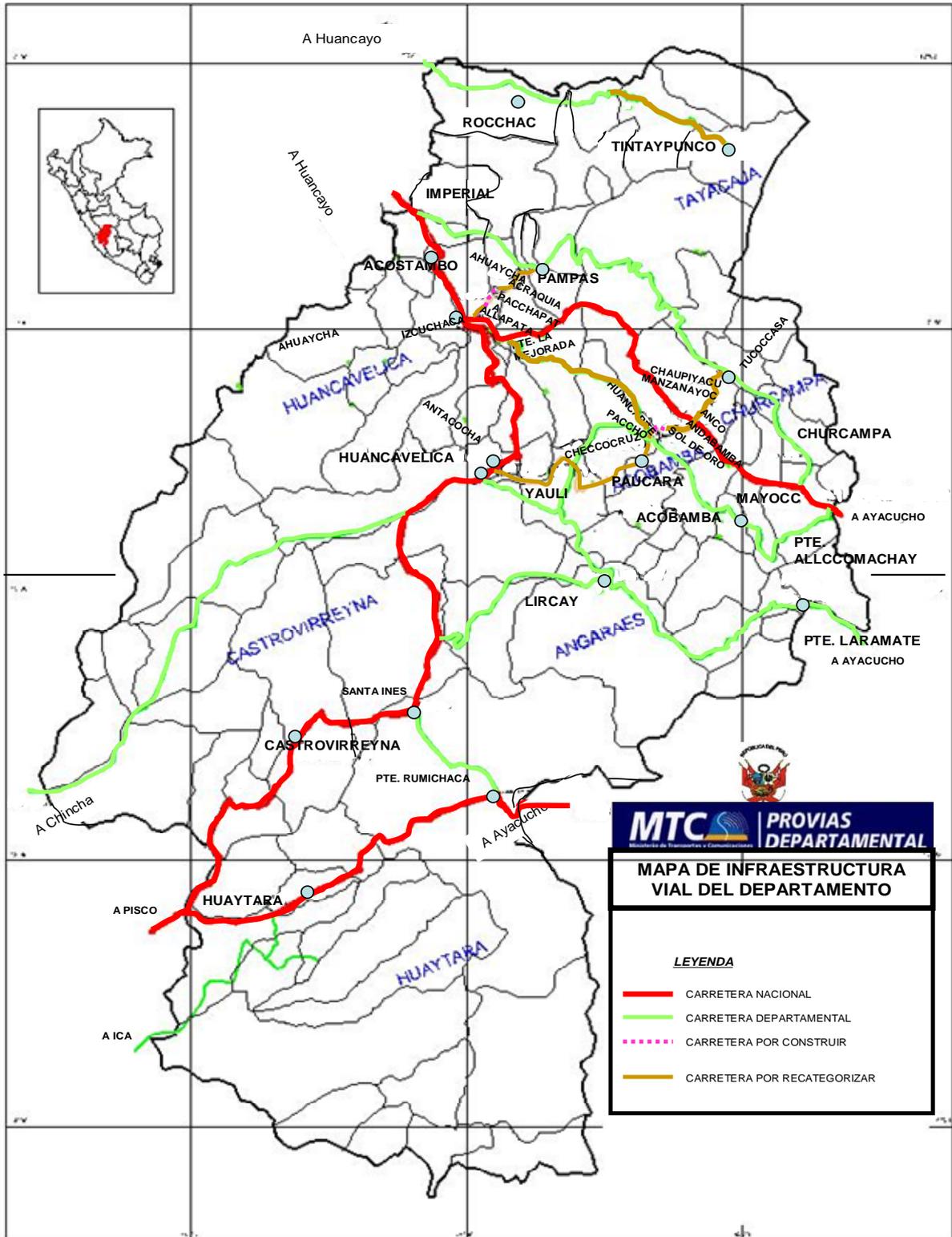
La red vial vecinal es la alimentadora de las vías departamentales y nacionales, son las que llegan hasta los centros de producción más alejados, por consiguiente la asignación de inversiones en éstas vías implica la reducción del costo de transporte para que los productos de los lugares mas alejados lleguen en igualdad de condiciones y puedan competir ventajosamente en los diferentes mercados.

TABLA 25: INCIDENCIA DE CAMINOS RURALES DEL DEPARTAMENTO

Provincia	Total de Caminos Rurales (Km.)	Extensión Territorial de la Provincia (Km ²)	Extensión Territorial / Km. Total de Caminos Vecinales	Población Total de la Provincia	Población / Km. Total de Caminos Vecinales
Acobamba	538.613	910.82	1.691	47,275	88
Angaraes	416.70	1959.03	4.701	47,607	114
Castrovirreyna	598.88	3984.62	6.653	20,291	34
Churcampa	265.05	1072.39	4.046	44,597	168
Huancavelica	1533.367	4021.66	2.623	126,136	82
Huaytará	796.99	6458.39	8.103	26,450	33
Tayacaja	730.22	3724.56	5.101	118,732	163
Total	4879.82			431,088	

Fuente: Expediente Técnico para Conformación de Regiones
Elaboración: Equipo Técnico

Mapa 18



3.1.3 Estado de la Red Vial y su Incidencia en el Desarrollo Departamental

a) **Red Nacional.**- Las vías con superficie de rodadura asfaltadas se encuentran en buen estado de conservación, como efecto de los trabajos de mantenimiento rutinario que realizan las diferentes asociaciones civiles, con asesoramiento de las oficinas zonales de Pro Vías Nacional. Con respecto a las vías afirmadas y sin afirmar éstas se encuentran en pésimo estado de conservación y prácticamente han sido abandonadas desde el año 2002, hecho que viene perjudicando el desarrollo económico del departamento, toda vez que una vía intransitable incrementa los costos de operación de los vehículos y por consiguiente el costo de los productos. A nivel de cada vía se tiene lo siguiente:

1. Ruta 08-003A; Sector Izcuchaca – Huancavelica – Pámpano, Actualmente esta vía se encuentra en estado de abandono por parte de Pro Vías Nacional, se tiene programado la rehabilitación y mejoramiento a nivel de asfaltado del tramo Izcuchaca – Huancavelica en una longitud de 75.600 kilómetros, con financiamiento del Gobierno Regional de Huancavelica, Unión Europea y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el año 2005 y 2006.

2. Ruta 08-024A; Sector Pámpano – Apacheta Grande, esta vía es utilizada para la comunicación directa de los departamentos de Ica y Ayacucho; el mantenimiento rutinario se viene realizando a través de Asociaciones Civiles monitoreados por las oficinas zonales de Ayacucho e Ica y se encuentra en buen estado de conservación.

3. Ruta 08-003S; Sector Chuquitambo – San Miguel de Mayocc. Esta vía, en el tramo que se inicia en el distrito de Izcuchaca se encuentra en estado de abandono, por parte de Pro Vías Nacional, desde el año 2002.

b) **Red Departamental.**- Estas vías se encuentran bajo responsabilidad del Gobierno Regional de Huancavelica, a través de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

En forma general, la red vial departamental se encuentra en un estado de conservación de regular a malo, a continuación presentamos el detalle por cada vía:

1. Ruta 08 – 100 L. Dptal. Ica (Sayhua) –Palca, presenta un estado de conservación de regular a malo, el Gobierno Regional de Huancavelica en convenio con la Compañía Minera Buenaventura S.A.A. y la Dirección Ejecutiva de Pro Vías Departamental vienen realizando trabajos de mejoramiento a nivel de afirmado en el tramo Palca – Villa de Arma (doble vía), asimismo se viene elaborando el expediente

técnico de mejoramiento a nivel de afirmado. La proyección es mejorar el tramo Sayhua – Villa de Arma – Lachocc en una longitud de 202.000 kilómetros

- 2. Ruta 08-101 Emp. R3S (Imperial) – San Miguel de Mayocc**, el estado actual de ésta vía califica como regular, ya que después de 03 años de abandono, en el presente año (2005) Pro Vías Departamental viene realizando trabajos a nivel de transitabilidad en diversos tramos de la ruta, siendo necesario realizar trabajos a nivel de mejoramiento.

Cuenta con perfil, elaborado por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, cuyo código SNIP es 8738 por un monto de S/. 10'999,906.00 que se encuentra en la etapa de levantamiento de observaciones.

- 3. Ruta 08-102 Emp. R103 (Cunyacc) – Emp. R3S (Allccomachay)**, su estado de conservación es de regular a malo, actualmente se vienen realizando trabajos de mantenimiento rutinario, a través de asociaciones civiles, en el tramo; Acobamba – Chilcapite – Caja Espíritu – Marcas – Allccomachay en una longitud de 65.260 kilómetros.

- 4. Ruta 08-103 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)**, el estado de conservación de ésta vía es de regular a malo, actualmente se vienen realizando trabajos de mantenimiento rutinario, a través de asociaciones civiles en el tramo; Lircay – Quispicancha – Secclla - Julcamarca en una longitud de 70.000 kilómetros, con supervisión de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y en el tramo Julcamarca – Puente Laramate, 17.080 kilómetros, con supervisión de la oficina zonal de Pro Vías Rural. En el tramo Huancavelica – Lircay (75.500 kilómetros) los trabajos de mantenimiento rutinario se encuentran bajo responsabilidad de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, sin embargo estos trabajos son limitados requiriendo la realización de trabajos de rehabilitación

- 5. Ruta 08-104 Emp. R3A (Chonta) – Emp. R103 (Lircay)**, Esta vía se encuentra en estado de abandono y su uso está limitado a las ferias dominicales de la ciudad de Lircay.

- 6. Ruta 08-106 L. Dptal. Ica (Huambo) – Córdova**, el estado de conservación de ésta vía es malo, debido al abandono en el que se encuentra.

- 7. Ruta 08-108 Emp. R3S (Santa Inés) – Emp. R024A (Puente Rumichaca)**, su estado de conservación es malo, Cuenta con perfil a nivel de mejoramiento en afirmado, elaborado por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, por un monto de S/. 1'026,577.00, cuyo código SNIP es el 8741 y se encuentra observado. Todo el tramo requiere trabajos de

rehabilitación, toda vez que ésta se encuentra en estado de abandono.

8. **Ruta 08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Santa Rosa de Tambo**, su estado de conservación califica de regular a malo. Actualmente se viene realizando trabajos de mantenimiento rutinario a través de asociaciones civiles en el tramo; Chaulisma – Ayaví – Tambo, en una longitud de 31,500 kilómetros, cuya supervisión se encuentra bajo responsabilidad de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones. Queda pendiente la rehabilitación del tramo Ramadillas – Tambillos – Chaulisma en una longitud de 31.500 kilómetros.
9. **Ruta 08-113 L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle) – Emp. R101 (Lachocc Chico)**, su estado es regular ya que recibe el mantenimiento rutinario a través de asociaciones civiles en el tramo; Pucará – Tayaccasa – Lachocc Chico, en una longitud de 26.870 kilómetros, cuya supervisión se encuentra bajo responsabilidad de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.
10. **Ruta 108-115 L. Dptal. Junín (Huari) Yanachaga - San Antonio - Puente Chiquiacc** su estado de conservación es regular. En los primeros 37.380 kilómetros se ha realizado trabajos de rehabilitación a través de Pro Vías Rural, en el año 2004 y actualmente se encuentra con trabajos de mantenimiento rutinario mediante asociaciones civiles .

En la tabla 26, se muestra en resumen, la caracterización y estado de los caminos departamentales, incluyendo las que se están proponiendo para recategorización.

TABLA 26: RESUMEN, CARACTERIZACION Y ESTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES

Código de Identificación del Camino	Tramo		Longitud (Km.)	Tipo de Superficie de Rodadura Existente	Ancho Promedio del Camino (metros)	Estado de la Superficie de Rodadura	Número de Días que el Caminos Permanece Intransitable	Promedio de la Relación (Flete / Precio)
	Desde	Hasta						
08-100	L. Dptal. Ica (Sayhua)	Palca	78.000	Afirmado – Sin Afirmar	5.00	Regular - Malo	2	0.0024
08-101	Emp. R3S (Imperial)	San Miguel de Mayocc	182.550	Afirmado	5.00	Regular	0	0.0005
08-102	Emp. R3A (Huancavelica)	L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	162.580	Afirmado – Sin Afirmar	5.50	Regular	1	0.0006
08-104	Emp. R3A (Chonta)	Emp. R103 (Lircay)	67.500	Sin afirmar	4.00	Malo	3	0.0025
08-106	L. Dptal. Ica (Huambos)	Córdova	12.200	Afirmado	6.00	Malo	0	0.0092
08-108	Emp. R3S (Santa Inés)	Puente Rumichaca	30.230	Afirmado	5.50	Malo	1	0.0031
08-110	L. Dptal. Ica (Ramadillas)	Tambo	63.000	Afirmado – Sin Afirmar	4.00	Regular - Malo	2	0.0132
08-113	L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle)	Emp. R101 (Lachocc Chico)	17.370	Sin Afirmar	4.00	Regular	2	0.0057

Caminos Vecinales que deben ser Recategorizadas de Vecinal a Departamental

08-103 A*	Emp. R3A (Antaccocha)	Emp. R3S (Puente Allccomachay)	150.460	Afirmado – Sin Afirmar	5.00	Regular – Malo	2	0.0057
08	Emp. R3S (La Mejorada)	Paucará	65.900	Afirmado	5.00	Regular	2	0.0132
08-115**	L. Dptal Junín (Llulluchaccasa)	Tintaypuncu	179.560	Afirmado – Sin Afirmar	4.00	Bueno – Malo	2	0.0057
	Emp. R3S (Izcuchaca)	Pampas	33.000	Sin Afirmado	4.00	Malo	2	0.0057
			12.000	Construcción	4.00			
	Paucará	Tucoccasa	61.200	Sin Afirmado	4.00	Malo	2	0.0057
			3.000	Construcción	4.00			

* Reemplaza a la ruta 08-103 Cunyacc – Puente Allccomachay

** Se considera en reemplazo de la ruta L. Dptal. Junín (Huari) Yanachaga – San Antonio – Puente Chiquiacc.

Nota: Se mantiene la vigencia de 787.190 de 831.730 kilómetros de carreteras departamentales y se incluye (propuesta) 331.360 kilómetros de recategorización de vía vecinal a departamental, acumulando una longitud total de 1,118.550 kilómetros.

c) **Red Vecinal.-**

La red vecinal en donde intervienen Pro Vías Rural y los Institutos Viales Provinciales se encuentran en buen estado de conservación, cuyos trabajos de mantenimiento rutinario se realizan a través de asociaciones civiles. Si embargo aquellas rutas en donde no hay participación de las entidades antes señaladas se encuentran en estado de abandono, con casos excepcionales en donde los gobiernos locales y población realizan trabajos de rehabilitación a través de faenas comunales.

TABLA 27:
MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS VECINALES POR PROVINCIAS - 2005
(A CARGO DE PROVIAS RURAL)

Asociación Civil	Tramo	Long. (Km)	Ubicación		Monto Programado (S/.)
			Provincia	Distrito	
ANCHONGA	Lircay - Anchonga, T.1. Anchonga - Tuco, T.2. Tuco Coochaccasa (Incl. Cam de Acc a Pongo) T.3.	33.150	Angaraes	Anchonga Coochaccasa	82,129.79
UNION VILLA JULCAMARCA	Julcamarca - Puente Laramate	17.080	Angaraes	Julcamarca	50,286.94
CCARHUACC	Emp. (Lircay - Hvca/Div. Yanahuisca) - Pucapampa - Pte Parco Corral	9.000	Angaraes	Coochaccasa	24,730.92
PARCO ALTO	Pucapampa-Parco Alto-Chontacancha, T. Unico Parco Alto - Rosa Antonieta, T. Unico	25.820	Angaraes	Anchonga Coochaccasa	60,589.21
SEÑOR DE HUAYLLAY	Lircay - Huayllay Grande - Callanmarca	26.000	Angaraes	Huayllay Grande Callanmarca	66,945.84
TOTAL ANGARAES		111.050			284,682.70
NIÑO JESUS DE AYAVI	Lim. Dptal. (Ica/Hvca) - Tambillos - Chaulisma	20.000	Huaytara	Ayavi	44,323.20
SANTA ROSA DE TAMBO	Tambo - Casablanca	6.000	Huaytara	Sta. Rosa de Tambo	12,704.40
SAN FELIPE DE COCHORVOS	Andaymarca - Jopsjosja - Quishuarjasa tuto-Desvio Sangayaico	38.420	Huaytara	Santiago de Cochorvos	99,607.69
SANGAYAICO	Santiago de Cochorvos - Desvio Sangayaico Acceso a Sangayaico	19.360	Huaytara	Santiago de Cochorvos Sangayaico	52,622.80
PAMPAHUASI - ANDAYMARCA	Pampahuasi-Carhuas-Huambo-Variante Huachajmonte Pacainiyoc-Tingo-Andaymarca	32.110	Huaytara	Santiago de Cochorvos	81,067.47
TOTAL HUAYTARA		115.890			290,325.56
ANTA	Chanquil-Huayanay, Tramo Unico Ccasapata-Huancapite, Tramo Unico Dv. Calzada-Rayanniyoc, Tramo Unico Chuñunapampa - Hacia Pucapampa	35.250	Acobamba	Anta Rosario Paucara	90,285.12
VILLARICA	Yacuraquina-Villarica, Tramo Unico Ccarabamba-Km. 0+0-Km.4 (Hacia Chilcapite) Acobamba-Bellavista-Dv. 3 Oct-Chiripaccasa-Accopite Chilcapite - Hacia Ccarabamba	35.370	Acobamba	Pomacocha	86,152.83
ANDAROSA	Dv. Chanchahuayco-Andabamba, Tramo Unico. Dv. Curimaray-Rosario, Tramo Unico.	25.000	Acobamba	Andabamba Rosario	58,854.00
POMACOCHA	Tranca-Pomacocha, Tramo Unico Pariahuanca - Sachaorcco y Accesos	15.620	Acobamba	Pomacocha	40,920.03
ING. JOSE LUIS DIAZ LAZO	Huanacopampa - Paucará - Tinquerccasa - Chuñunapampa.	27.173	Acobamba	Paucara	41,064.00
TOTAL HUAYTARA		138.413			317,275.98

Asociación Civil	Tramo	Long. (Km)	Ubicación		Monto Programado (S./.)
			Provincia	Distrito	
SAN JUAN BAUTISTA DE TANTARA	Palca - Tantará - Chupamarca T. Unico	37.340	Castrovirreyna	Tantara Chupamarca	105,643.82
ANDRES AVELINO CACERES	Villa de Arma - Aurahua, Aurahua - Chupamarca	32.900	Castrovirreyna	Arma Aurahua	81,818.35
SAN ANTONIO DE VILLA DE ARMA	Palca - Villa de Arma, T.1.	24.200	Castrovirreyna	Arma	64,358.45
SAN CRISTOBAL DE HUACHOS	Ñahuis - Tarapucro - Peve - Huachos - Huajintay - Pichuta - Pichutacucho.	20.000	Castrovirreyna	Huachos	53,791.20
SAN JUAN BAUTISTA DE CAPILLAS	Pichutacucho - Lluchuco - Cajamarca - Tucluche - Pueblo Nuevo - Divisoria, Acceso a Capillas.	21.440	Castrovirreyna	Capillas Huachos	53,444.77
TICRAPO - MOLLEPAMPA	Ticrapo - Ullucute - Chacaro - Acarapata - Chivincuri. - Mollepampa.	11.200	Castrovirreyna	Ticrapo Mollepampa	31,746.62
TOTAL CASTROVIRREYNA		147.080			390,803.210
SAN FRANCISCO	Tucocasa - Paucarbamba - Huanchos	18.000	Churcampa	Paucarbamba	46,541.52
VIRGEN DEL ROSARIO	Lechuguillas - Huachos - Pachamarca	18.150	Churcampa	Chinchihuasi Pachamarca	46,208.45
CHURCAMP - MAYOCC - LOCROJA	Churcampa - San Mateo - Ccaranacc - Coellico - Waillau	16.000	Churcampa	Locroja Mayo	44,355.84
TOTAL CHURCAMP		52.150			137,105.810
HUANCA WILLKAS	Pueblo Libre - Santa Barbara - Sacsamarca - Huancavelica	27.5	Huancavelica	Huancavelica	64,161.90
TOTAL HUANCVELICA		27.500			64,161.900
LLULLUCHACCASA - MATIBAMBA	Llulluchaccasa - Hacia Matibamba (Yananya)	37.38	Tayacaja	San Marcos de Rochacc	106,458.61
TOTAL TAYACAJA		37.380			106,458.610
TOTAL DEPARTAMENTO		629.463			1,590,813.770

d) **Estado de la Red Vial Departamental, por Sub Regiones y Provincias**

En la Tabla 28, se muestra en detalle el estado de conservación de los caminos departamentales por provincias y sub regiones, considerando el tipo de superficie de rodadura.

La sub región de la Vertiente Oriental, conformada por las provincias de Tayacaja, Acobamba, Churcampa y parte de Angaraes, cuenta con 584.44 km de vías departamentales de las cuales solamente el 6 % se encuentran en buen estado de conservación, que corresponde a trochas mantenidas por el Pro Vías Rural, el 93 % de las vías requieren rehabilitación.

En la sub Región Alto Andina formada por las provincias de Huancavelica y parte de Angaraes, el total de sus 380.91 km., de carreteras departamentales requieren rehabilitación, al igual que en la sub región de la vertiente occidental formado por las provincias de Castrovirreyna y Huaytará.

En cuanto al estado general de las carreteras; todas las de superficie afirmada experimentan problemas de rehabilitación y

mantenimiento, una parte de la trochas carrozables requieren mejoramiento. Cabe precisar que la calidad de vía es un factor importante en el desarrollo económico de los centros poblados, toda vez que una vía en buen estado optimiza los costos de operación vehicular, mientras que las vías deterioradas inciden negativamente en los costos de operación, incrementando el costo de los productos, por incremento de costos en el flete.

e) Incidencia del estado de las Vías en el Desarrollo Departamental – Análisis de la Accesibilidad Territorial

La vialidad desarrollada y su estado de conservación, definen los niveles de “accesibilidad” en el espacio departamental. En una primera aproximación, podemos observar el grado de articulación territorial e integración económica entre éstos sub espacios, en función a la existencia de la infraestructura vial.

En la vertiente Oriental podemos indicar que el nivel de accesibilidad es medio; pues concentra el 52 % de vías departamentales (584.44 Km), de las cuales el 58 % corresponde a vías afirmadas y el 42 % a vías con superficie sin afirmar, que la articulan con las ciudades de Huancayo y Huamanga. Este sub espacio, carece de vías que la articulen en forma directa con la capital departamental.

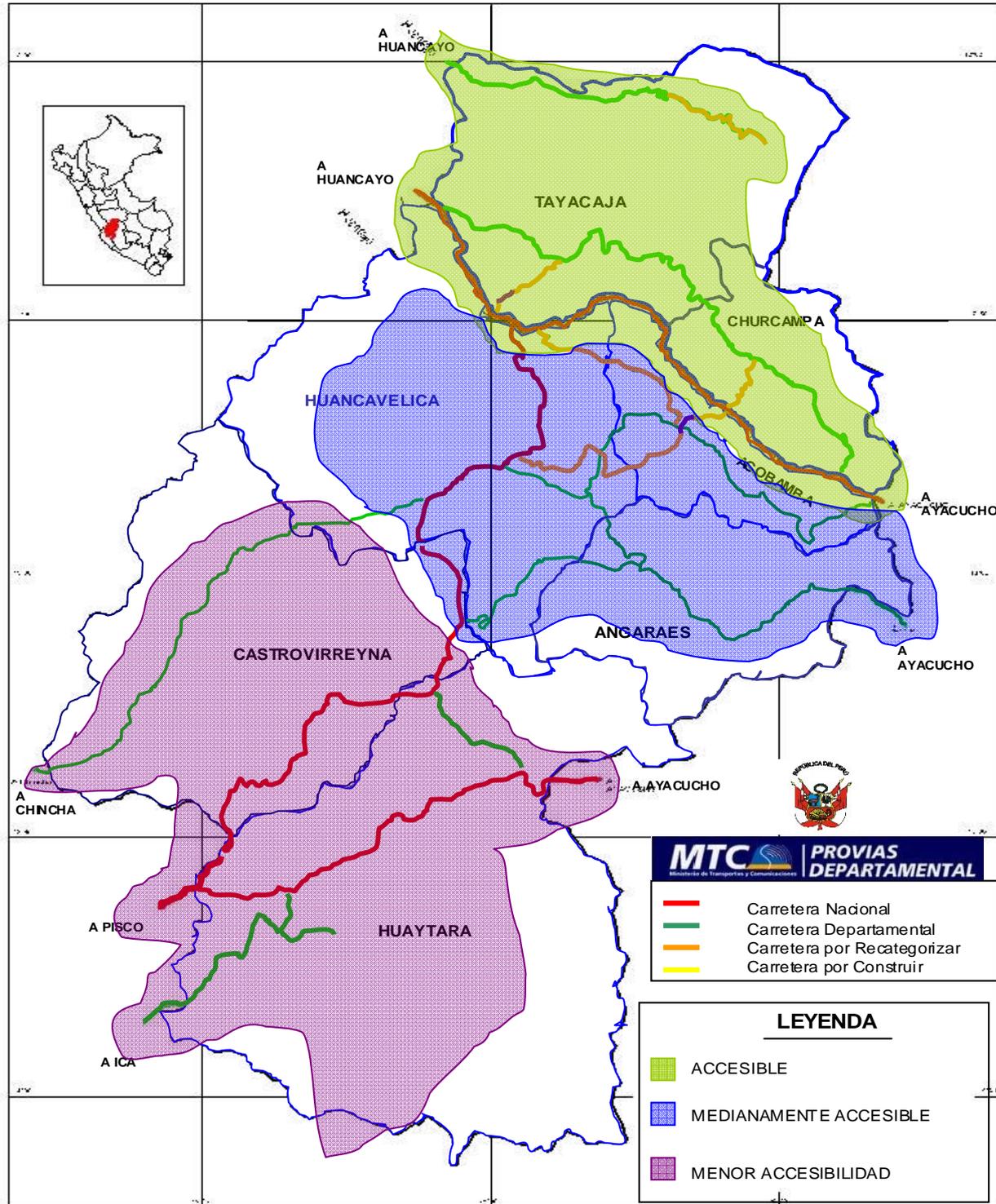
La sub región alto Andina, concentra el 34 % de vías departamentales (380.91 Km), de las cuales el 68 % tienen superficie afirmada y el 32 % sin afirmar.

Es evidente que éstas dos sub regiones concentran la mayor cantidad y calidad relativa de la infraestructura vial del departamento y son las que presentan un mayor desarrollo relativo, sin embargo la capital departamental, no está articulada adecuadamente con las otras provincias.

En contraste, la sub región de la vertiente Occidental muestra un bajo nivel de accesibilidad por la limitada longitud de su red vial, solo cuenta con el 14 % de las vías departamentales. A pesar que por éste sub espacio cruzan dos vías nacionales, el servicio que brindan al sistema productivo local es limitado y la articulación con la capital departamental y el resto de provincias es muy difícil, induciéndolos a integrarse a otras economías extradepartamentales.

MAPA 19

ACCESIBILIDAD POR SUB REGIONES



**TABLA 28: RESUMEN DEL ESTADO ACTUAL DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL POR SUB REGIONES
(INCLUYE VIAS RECATEGORIZADAS)**

Sub Región / Provincia	Tramo	Afirmada			Sin Afirmar			Construcción	Total
		Total	Buen Estado	Por Rehabilitar	Total	Buen Estado	Por Rehabilitar	Total	
Sub Región Vertiente Oriental		333,060	37,380	295,680	236,380	0,000	236,380	15,000	584,440
Tayacaja	Llulluchaccasa - San Isidro de Acobamba	37,380	37,380						37,380
	San Isidro de Acobamba - Puente Chiquiacc	0,000			40,500		40,500		40,500
	Puente Chiquiacc – Surcubamba	0,000			23,570		23,570		23,570
	Surcubamba – Tintaypunco	0,000			34,110		34,110		34,110
	Prog. 25+600 - San Marcos de Rocchacc	0,000			16,100		16,100		16,100
	Loma Baja – Salcahuasi	0,000			11,220		11,220		11,220
	Prog. 105+000 – Huachocolpa	0,000			16,680		16,680		16,680
	Izcuchaca – Allapata	0,000			8,000		8,000		8,000
	Allapata – Pacchapata	0,000						12,000	12,000
	Pacchapata – Pampas	0,000			25,000		25,000		25,000
Tayacaja – Churcampa	Abra Marcavalle - Lachocc Chico	17,370		17,370					17,370
	Imperial – Pampas	37,900		37,900					37,900
	Pampas – Colcabamba	44,800		44,800					44,800
	Colcabamba – Churcampa	71,100		71,100					71,100
Acobamba	Churcampa – Mayocc	28,750		28,750					28,750
	Paucará – Acobamba	30,500		30,500					30,500
	Acobamba – Chilcapite	11,100		11,100					11,100
	Chilcapite - Caja Espíritu	16,000		16,000					16,000
Acobamba – Churcampa	Caja Espíritu – Marcas – Allccomachay	38,160		38,160					38,160
	Paucará – Paccho – Huancapite				3,000		3,000		3,000
	Huancapite - Sol de Oro							3,000	3,000
	Sol de Oro - Andabamba - Anco				28,200		28,200		28,200
Sub Región Alto Andino	Anco – Tucoccasa				30,000		30,000		30,000
	Sub Región Alto Andino	258,710	0,000	258,710	122,200	0,000	122,200	0,000	380,910
Huancavelica – Acobamba	Antacocha - Pucapampa				25,000		25,000		25,000

**TABLA 28: RESUMEN DEL ESTADO ACTUAL DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL POR SUB REGIONES
(INCLUYE VIAS RECATEGORIZADAS)**

Sub Región / Provincia	Tramo	Afirmada			Sin Afirmar			Construcción	Total
		Total	Buen Estado	Por Rehabilitar	Total	Buen Estado	Por Rehabilitar	Total	
	Pucapampa – Paucará	0,000			29,700		29,700		29,700
	La Mejorada – Paucará	65,900		65,900					65,900
Castrovirreyna	Santa Inés - Puente Rumichaca	30,230		30,230					30,230
Huancavelica – Angaraes	Huancavelica – Lircay	75,500		75,500					75,500
	Lircay - Div. Quispicancha	28,300		28,300					28,300
	Div. Quispicancha - Secclla	29,200		29,200					29,200
	Secclla – Julcamarca	12,500		12,500					12,500
	Julcamarca - Puente Laramate	17,080		17,080					17,080
	Chonta – Huachocolpa				33,000		33,000		33,000
	Huachocolpa – Lircay				34,500		34,500		34,500
Sub Región Vertiente Oriental		91,700	0,000	91,700	61,500	0,000	61,500	0,000	153,200
Huaytará	Ramadillas – Tambillos				16,000		16,000		16,000
	Tambillos – Chaulisma				15,500		15,500		15,500
	Chaulisma – Ayavi	9,500		9,500					9,500
	Ayavi – Tambo	22,000		22,000					22,000
	Huambos – Córdova	12,200		12,200					12,200
Castrovirreyna	Sayhua - Huancho Chico				30,000		30,000		30,000
	Huancho Chico – Palca	48,000		48,000					48,000
									1118,550

3.1.4 Los Servicios de Transporte Terrestre de Carga y Pasajeros

a) Servicio de Transporte de Carga

El servicio de transporte de carga se realiza desde los centros de producción hacia los mercados de Huancavelica, Huancayo, Ica, Lima, etc., transportando productos propios de la región como: papa, maíz, cebada, trigo, arveja, haba, olluco, fréjol, ganado en sus distintas presentaciones, así como de éstos los productos manufacturados como materiales de construcción u otros.

El ordenamiento del servicio de carga está bastante descuidado, no se cuenta con el registro de transportistas individuales ó colectivas organizadas que permitan realizar estimaciones e inferencias de la capacidad instalada, sin embargo podemos estimar el volumen de carga que se traslada de modo informal desde los centros de producción principalmente, es así que de acuerdo a la información estadística de agricultura se produce y se traslada hacia los diversos mercados por los ejes viales de los diferentes distritos y provincias aledaños.

b) Servicio de Transporte de Pasajeros

El servicio de transporte de pasajeros se realiza en los niveles intra e Interdepartamental, el primero vincula los orígenes y destino de una provincia a otra al interior de la región, en tanto el segundo vincula departamentos ó regiones.

El servicio de transporte de pasajeros interdepartamental en las rutas: Huancavelica – Lima, Huancavelica – Ica y Huancavelica – Huancayo, está cubierto por empresas de transporte debidamente constituidas, con unidades convencionales que son autorizadas y registradas en la sede central del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Dirección General de Circulación Terrestre). El recorrido lo realizan a través de rutas nacionales asfaltadas y afirmadas.

El servicio de transporte de pasajeros intradepartamental, se realiza en vehículos de clase ómnibus, en la mayoría de las rutas con capacidad promedio de 45 a 50 pasajeros y en camioneta rural, station wagon, custer y camiones en aquellas rutas donde no ingresan los ómnibus.

El servicio de transporte de pasajeros se brinda con vehículos obsoletos que ya han sobrepasado su vida útil.

En el cuadro N° 29 se observa el movimiento de pasajeros en orden de prioridad, la información no considera las rutas utilizadas por transportistas informales, por lo que pareciera que Huancavelica es el nodo de mayor importancia.

Tabla 29: Rutas de Transporte Terrestre de Pasajeros y Frecuencia de Viajes

Rutas Origen / Destino	Descripción de Empresa	Frecuencia de Viajes/ Semana	N° de Pasajero s/ Viaje	Pasajeros/ Semana	Total Pasajeros/ Semana	Orden de Prioridad
Ínter departamental (Nacionales)					7517	
Huancavelica – Huancayo	Expreso Huancavelica	07	42	294	2786	1
	Empresa Oropesa	07	42	294		
	Empresa Ticllas	35	42	1470		
	Empresa Yuri	14	42	588		
	Empresa de Automóviles	35	4	140		
Huancavelica – Lima	Expreso Huancavelica	07	42	294	1470	2
	Empresa Oropesa	07	42	294		
	Empresa Lobato	07	42	294		
	Empresa Molina Unión	07	42	294		
	Empresa Antezana	07	42	294		
Lima – Lircay	Empresa Libertadores	07	42	294	1176	3
	Empresa Molina Unión	07	42	294		
	Empresa Antezana	07	42	294		
	Turismo Nacional	07	42	294		
Lima Acobamba –	Empresa Libertadores	07	42	294	1176	4
	Empresa Molina Unión	07	42	294		
	Empresa Antezana	07	42	294		
	Turismo Nacional	07	42	294		
Huancayo – Acobamba	Turismo Nacional	07	42	294	616	5
	Empresa Antezana	07	42	294		
	Empresa de Automóviles	07	4	28		
Huancavelica – Ica	Empresa Oropesa	07	42	294	294	6
Ínter departamental (Provinciales)						
Huancavelica – Acobamba	Expreso Acobamba	7	42	294	490	1
	Empresa Independiente	7	24	168		
	Empresa de Automóviles	7	4	28		
Huancavelica – Castrovirreyna	Empresa San Juan	7	24	168	364	2
	Empresa Andino	7	24	168		
	Empresa de Automóviles	7	4	28		
Huancavelica – Huaytará (Puente Rumichaca)	Empresa San Juan	7	24	168	364	3
	Empresa Andino	7	24	168		
	Empresa de Automóviles	7	4	28		

Rutas Origen / Destino	Descripción de Empresa	Frecuencia de Viajes/ Semana	N° de Pasajero s/ Viaje	Pasajeros/ Semana	Total Pasajeros/ Semana	Orden de Prioridad
Huancavelica – Lircay	Empresa Señor de Oropesa	7	42	294	322	4
	Empresa de Automóviles	7	4	28		

Elaboración: Equipo técnico

Tabla 30: Rutas de Transporte de Carga y Frecuencia de Viajes

Rutas Origen / Destino	N° de Empresas	Frecuencia de Viajes/Semana	Capacidad de Carga/Viaje En TM	Carga/Semana En TM	Orden de Importancia
Ínter departamental (Nacionales)					
Huancavelica – Huancayo	3	7	20	420	1
Huancavelica – Lima	2	7	20	280	2
Lima – Lircay	1	7	20	140	3
Lima – Acobamba	1	7	20	140	4
Huancayo – Acobamba	1	7	20	140	5
Huancavelica – Ica	1	7	20	140	6
Intra departamental (Provinciales)					
Huancavelica – Acobamba	1	7	16	112	1
Huancavelica – Castrovirreyna	1	7	16	112	2
Huancavelica – Lircay	1	7	16	112	3
Huancavelica – Huaytará	1	7	10	70	4

Elaboración: Equipo técnico

3.2 ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTION VIAL

Mediante la Ley N° 27867, se dispone la transferencia de las facultades y competencias del Gobierno central y los recursos del Estado al Gobierno Regional de Huancavelica; entre ellas la responsabilidad de ejecutar los planes, programas y actividades de mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial dentro de los límites departamentales viales, tal como lo dispone el D.S. N° 062-85-TC y sus ampliatorias D.S. N° 009-95-MTC, R.M. N° 473-97-MTC/15.02 y R.M. N° 052-97- MTC/15.02, la clasificación de la red vial y tipo de superficie. Actualmente cuenta con los documentos de Gestión (CAP, MOF, ROF, PAP y TUPA), debidamente aprobados.

A partir del año 1991, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, forma parte de la estructura del Gobierno Regional de Huancavelica, lo que significó el cambio de la función principal del sector como es la de construir, mejorar y mantener la Red Vial, éstas funciones han sido asumidas por el Pliego 447 Gobierno Regional; trayendo consigo el abandono total de las vías al no entender que la inversión en caminos o infraestructura vial económica tiene un efecto multiplicador sobre el desarrollo de las diversas actividades económicas. Habiéndose orientado el presupuesto hacia la atención de aspectos asistenciales improductivos.

3.2.1 Capacidad del Gobierno Regional para asumir la Gestión Vial Departamental

Estructura Organizativa y Funciones del Gobierno Regional

En el aspecto vial, el Gobierno Regional de Huancavelica tiene la responsabilidad de; planificar administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en la red Vial Nacional ó Rural (vecinal). Así como supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial.

Estas actividades lo desarrollan a través de la Gerencia de Infraestructura y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, es responsable de la implementación y ejecución de las políticas nacionales sectoriales en el ámbito regional; dando cuenta de su gestión al sector y a la Gerencia Regional correspondiente.

La Gerencia Regional de Infraestructura; “Formula, propone, ejecuta, dirige, controla y administra los planes y políticas de la región en materia de transportes, comunicaciones, telecomunicaciones y construcción de acuerdo a los planes regionales, nacionales y sectoriales; así como desarrolla funciones normativas reguladoras de supervisión, evaluación y control de las funciones específicas regionales de los sectores mencionados”.

3.2.2 Análisis de los Recursos Institucionales destinados a Vialidad

Recursos financieros (Oferta Financiera)

La oferta financiera (histórica) que el Gobierno Regional Huancavelica ha destinado a la gestión vial, es bastante irregular, en el año 2001 se ejecutó un poco más de 6 millones, en el 2002 el monto subió a 13 millones, en el 2003 fue de 10 millones, en el 2004 se ejecutó 20 millones, para el 2005 se tiene aprobado un presupuesto de 8 millones y en la año 2006, según lo programado en el presupuesto participativo se destinará 13 millones de nuevos soles a la gestión vial. Estas cifras nos muestran la importancia de la gestión vial en el presupuesto del Gobierno Regional de Huancavelica y que la tendencia es favorable.

Asimismo, las fuentes de financiamiento de la oferta financiera son: “Recursos Ordinarios”, “Canon y Sobre Canon”, “Recursos por Privatización”, “Donaciones y Transferencias” y “Fondo de Compensación Regional”, todas ellas son transferidos por el Gobierno Nacional.

Es importante hacer notar que uno de los ejes de desarrollo estratégico, establecidos en el Plan de Desarrollo Estratégico de Huancavelica, es la infraestructura vial, por lo tanto el PVDP es compatible al plan de desarrollo regional.

3.2 DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA VIAL

3.2.1 Demanda de Expansión

Tomando en cuenta los ejes de integración económica y territorial del departamento identificados y correlacionándolo con la infraestructura vial existente, se ha determinado la necesidad de construir tramos de carretera que conectarán la red vial existente y a través de ella los nodos de desarrollo, los espacios con potencial productivo y las capitales provinciales con la capital departamental.

Del mismo modo, las vías vecinales que integran los ejes estratégicos y que están propuestas para elevar su categoría a departamentales, requieren de mejoramiento, para brindar el servicio esperado.

En la tabla 31: presentamos la demanda de expansión de la red vial de categoría departamental, que serán de competencia del Gobierno Regional, que describimos a continuación.

TABLA 31: DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DE CATEGORÍA DEPARTAMENTAL

Tipo de Obra	Descripción	Monto Estimado de Inversión
Caminos por Construir	Allapata - Pacchapata 12 km.	360.000
	Huancapite - Sol de Oro 3 km.	90.000
	Sub Total	450.000
Construcción de Puentes	Puente Anco (Luz = 80 metros)	600.000
	Sub Total	600.000
Total \$		1,050.000

Elaboración: Equipo técnico

- a) **Izcuchaca – Allapata – Pacchapata – Acraquia - Ahuaycha-Pampas:** Esta carretera de categoría vecinal, tiene un tramo pequeño de 12.000 kilómetros que falta construir, para conectar Huancavelica con Pampas que es la capital de la provincia de Tayacaja y la segunda ciudad más importante por su volumen de población (10,478 habitantes), es importante resaltar que las provincias ubicadas en el espacio de la vertiente oriental, que como ya se explicó en la parte diagnóstica, es la zona con mayor potencial productivo que se encuentra articulada con ciudades extraregionales como Huancayo y Huamanga, pero no con la capital departamental.
- b) **Paucará – Paccho – Huancapite – Sol de Oro – Andabamba – Anco – Tucocasa:** Ruta vecinal que requiere ser recategorizada a vía departamental, ya que al unir el tramo que falta (Huancapite – Sol de Oro) de solo 3.00 kilómetros conectará Huancavelica con la capital de la provincia de Churcampa, zona productora de productos agrícolas y minera. La longitud total de ésta vía es de 64.200 Km. Hasta su conexión con la vía 08-101 Emp. R3S (Imperial) San - Miguel de Mayocc.

Determinación de otras necesidades de Infraestructura Vial:

La Tabla 30, muestra también la demanda de otras infraestructuras viales, como es el caso de la construcción del puente “Anco” en la carretera “Paucará – Paccho – Huancapite – Sol de Oro – Andabamba – Anco – Tucocasa” para conectar Huancavelica con la capital de la provincia de Churcampa.

3.2.2 Demanda de Intervención

Definida la categorización y recategorización de rutas departamentales se ha visto por conveniente intervenir en las diferentes vías a nivel de rehabilitación y mantenimiento periódico, toda vez que todas las vías indicadas se encuentran en condiciones de conservación de regular a malo.

TABLA 32: NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Código de Identificación del Camino	Tramo		Longitud (Km.)	Estado Actual del Camino	Nivel de Intervención Requerido en Función al Tráfico Esperado
	Desde	Hasta			
08-100	L. Dptal. Ica (Sayhua)	Palca	78.000	Afirmado – Sin Afirmar	Rehabilitación
08-101	Emp. R3S (Imperial)	San Miguel de Mayocc	182.550	Afirmado	Rehabilitación
08-102	Emp. R3A (Huancavelica)	L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	162.580	Afirmado – Sin Afirmar	Rehabilitación – Mantenimiento Periódico
08-104	Emp. R3A (Chonta)	Emp. R103 (Lircay)	67.500	Sin afirmar	Rehabilitación
08-106	L. Dptal. Ica (Huambos)	Córdova	12.200	Afirmado	Rehabilitación
08-108	Emp. R3S (Santa Inés)	Puente Rumichaca	30.000	Afirmado	Rehabilitación
08-110	L. Dptal. Ica (Ramadillas)	Tambo	63.000	Afirmado – Sin Afirmar	Rehabilitación – Mantenimiento Periódico
08-113	L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle)	Emp. R101 (Lachocc Chico)	17.370	Sin Afirmar	Rehabilitación
Caminos Vecinales que Recategorizan de Vecinal a Departamental					
08-104	Emp. R3A (Antaccocha)	Emp. R3S (Puente Allccomachay)	150.460	Afirmado – Sin Afirmar	Rehabilitación – Mantenimiento Periódico
08	Emp. R3S (La Mejorada)	Paucará	65.900	Afirmado	Rehabilitación
08-115	L. Dptal. Junín (Llulluchaccasa)	Tintaypunco	179.560	Afirmado – Sin Afirmar	Mantenimiento Rutinario – Rehabilitación
	Emp. R3S (Izcuchaca)	Pampas	45.000	Sin Afirmar	Rehabilitación – construcción
	Paucará	Tucoccasa	64.200	Sin Afirmar	Rehabilitación – construcción

Elaboración: Equipo técnico

IV. PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO

4.1 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO

Es evidente que la gestión vial, realizada por las diferentes instituciones que hicieron presencia en el departamento de Huancavelica no ha permitido llegar a un nivel adecuado de articulación interna. De otra parte es necesario llevar a cabo un proceso de priorización de los caminos para determinar su grado de importancia en la articulación económica y territorial del departamento.

Para tal efecto se han seguido los pasos que se propone en el manual metodológico que son los que siguen:

- Identificación de la los ejes de integración económica y territorial del departamento.
- Definición y priorización de los ejes viales estratégicos para el desarrollo departamental, proceso que de manera indirecta permitirá la definición del orden de importancia de los caminos de jerarquía nacional que atraviesan el departamento.
- Priorización matricial de los caminos de jerarquía departamental que permitirá obtener el Listado Priorizado de Caminos; y
- Estratificación de los caminos por rangos de importancia para establecer grupos más ó menos homogéneos de caminos, lo cual permitirá definir la política de intervención vial del departamento.

4.1.1 Identificación de Ejes de Integración Económica y Territorial del Departamento

Zona Dinámica:

Eje Huancavelica – Pampas: Ambos nodos se localizan en zona dinámica y en función a su especialización productiva desarrollan sus actividades económicas en el departamento.

Huancavelica, como capital departamental se caracteriza por ser la ciudad más importante, en donde se concentran los servicios administrativos, financieros, tecnológicos y de apoyo a la producción. Las actividades principales que desarrolla son la Minería, Agropecuaria (cebada, papa, maíz, camélidos y ovinos) y Manufactura.

Pampas, ocupa el segundo lugar en el orden de importancia de las ciudades del departamento, su dinamismo se sustenta en una especialización productiva agropecuaria tradicional (papa, cereales, frutales y ganadería vacuno) complementada con la transformación artesanal de productos lácteos.

Ambos nodos ofrecen posibilidad de complementariedad económico productivo, sin embargo al tener como mercados principales a las ciudades de Huancayo y Lima por la inexistencia de una vía que las

articule directamente, no se aprovecha ésta posibilidad que fortalecería el sistema urbano del departamento y dinamizaría la economía departamental.

Este eje se encuentra servido por la vía nacional 08-003A Huancavelica - Emp. R3S (Izcuchaca), luego existe un tramo vecinal Izcuchaca – Allapata, un tramo para construir entre Allapata – Pacchapata y concluyendo con la vía vecinal Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha - Pampas. Se espera integrar la zona productora de los distritos ubicados en éste eje al mercado de Huancavelica, así como la zona alto andina con la zona de la vertiente oriental.

Eje Pampas – Churcampa

Está servida por la carretera de la red Departamental sector de la Ruta 08-101, por la que transitan unidades vehiculares de alto tonelaje transportando minerales desde el centro minero de cobriza hacia la refinería de La Oroya y productos agropecuarios como tubérculos, cereales y ganado vacuno desde las zonas productoras de Tayacaja hacia el enclave minero. También sirve al transporte de servicio público, desde Huancayo a Ayacucho.

Eje Huancavelica – Acobamba:

Está servido por la carretera de la Red Departamental 08-102 Emp. R103 (Antacocha) - Emp. R3S (Puente Allcomachay). Articula los centros urbanos de Yauli y Paucará, que cumplen la función de centros de acopio, con Huancavelica, que se constituye en su primer mercado. Cabe indicar que en la localidad de Paucará se realiza una de las ferias más importantes del departamento.

Eje Acostambo – Acobamba:

Está servida por un tramo de vía nacional Acostambo - Izcuchaca - La mejorada, luego por el 08B Emp. R3S (Mariscal Cáceres "La Mejorada") - Emp. R102 (Checcacruz) – Acobamba, ésta vía articula los centros urbanos de Acobamba, Paucará, Izcuchaca y Acostambo con Huancayo al norte y Ayacucho por el sur (puente Allcomachay), la producción que se transporta son productos agropecuarios (cereales, papa, ganado vacuno) e hidrobiológicos (trucha) directamente hacia los mercados de Huancayo y Lima.

Eje Tintaypunco – Huancayo:

Eje ubicado al norte del departamento se encuentra casi aislado con la capital del departamento, está servido por la carretera L. Dptal. (Junín) Lulluchaccasa - Huari – Trancapampa – San Isidro de Acobamba – San Antonio – Matibamba – Surcubamba – Puente Chiquiacc – Tintaypunco, todos éstos centros urbanos forman parte de un corredor económico agropecuario articulado a Huancayo y Lima, por ello requiere ser mejorada para dinamizar ésta zona de alta potencialidad productora de cereales, ganadería vacuna y derivados, en la zona mas baja del

territorio producen frutas que no son aprovechadas de manera adecuada.

Zona Estancada

Si bien el departamento de Huancavelica, es calificado como el departamento más pobre del país, en su interior presenta zonas de relativo desarrollo con unidades productivas de base agropecuaria comercial, y las zonas estancadas que se caracterizan por su producción de base agropecuaria de autoconsumo con bajos rendimientos, altos niveles de pobreza y débiles relaciones de integración económica. Debido a la poca accesibilidad vial en éstas zonas se encuentran truncados los vínculos comerciales y en épocas difíciles se tienen que aprovisionar de bienes y servicios de la ciudad de Huancayo y las capitales de provincias.

Los ejes de integración económica y territorial han sido identificados, en función a articular éstos espacios, con zonas de mayor desarrollo relativo, y son los siguientes:

Eje Huancavelica – Castrovirreyna

Este eje está constituido por la carretera nacional 08-003A Emp. R3S (Izcuchaca) - LV. Ica (Pámpano), articula por el norte con los centros urbanos de Huancavelica – Izcuchaca, se prolonga hasta Acostambo y Huancayo, por el sur este con Pisco en Ica, la producción que transportan por ésta vía es de Castrovirreyna y Huancavelica hacia el sur Ica y Lima, consistente en minerales, ganado ovino, vacuno, truchas y camélidos, también existen empresas de transporte de pasajeros.

Eje Huancavelica - Huaytará

Servida por la Ruta 08-108, carretera de la Red Departamental que articula Huancavelica con la capital de la provincia de Huaytará y está hasta Pisco en Ica, por ésta vía transportan productos desde Huancavelica y Huaytará como cereales, ganado vacuno, camélidos, truchas, hacia los mercados de Ica y Lima, un tramo de ésta vía sirve también de ingreso y salida para las regiones de Ica y Ayacucho por donde sale la producción de ayacucho hacia la costa, de igual forma de ingreso de productos de costa.

Eje Huancavelica - Lircay

Este eje se encuentra servido por la carretera de red departamental Sector de la Ruta 08-103, que articula los centros urbanos de Huancavelica – Lircay con Ayacucho por el puente Laramate, por ésta vía transitan unidades vehículos de alto tonelaje, por encontrarse en el trayecto el centro Minero de Buenaventura, que es uno de los principales productores de minerales del departamento. También trasladan la producción de la zona como trucha, papa y camélidos hacia Huancavelica, Huancayo y Lima

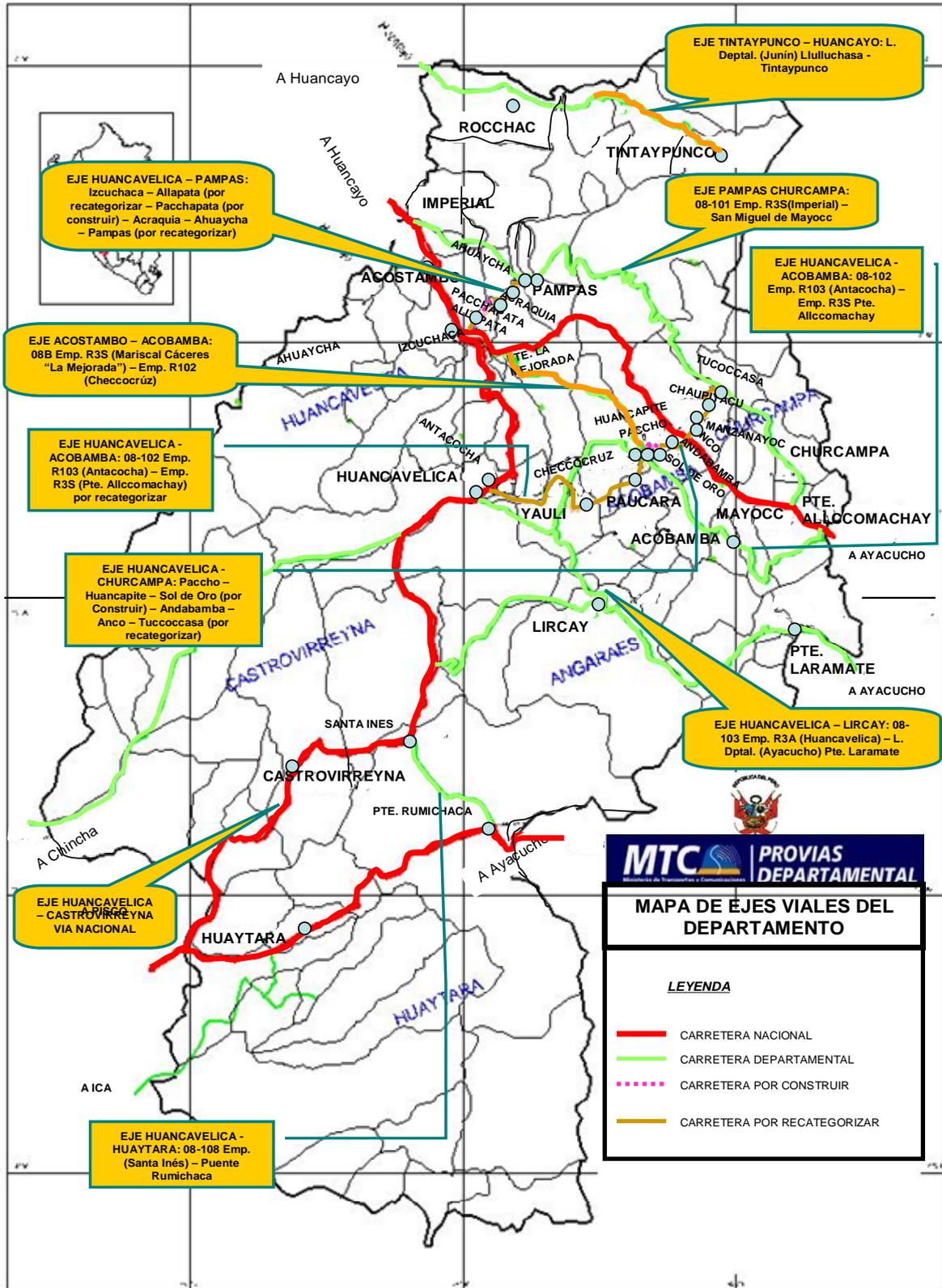
Eje Huancavelica-Churcampa

Churcampa es otra de las provincias que se encuentra deficientemente vinculada con la capital departamental. Con la construcción del tramo Huancapite - Sol de Oro (3 Km.) se lograría su completa integración, no solo para hacer uso de los servicios administrativos, sino para fortalecer las relaciones de complementariedad, como el abastecimiento de productos de la zona alto andina al enclave minero que es Churcampa.

4.1.2 Definición de los ejes viales estratégicos para el desarrollo departamental

Los ejes viales estratégicos, se han definido relacionando la importancia del eje, a la importancia relativa de los nodos de desarrollo que articula. Para tal efecto, se ha elaborado la matriz de priorización basada en la calificación por indicadores, cuyos resultados se muestran en la Tabla 40.

Mapa 20



MAPA 21

FLUJOS DE MERCADERIAS EXTRA E INTRADEPARTAMENTAL

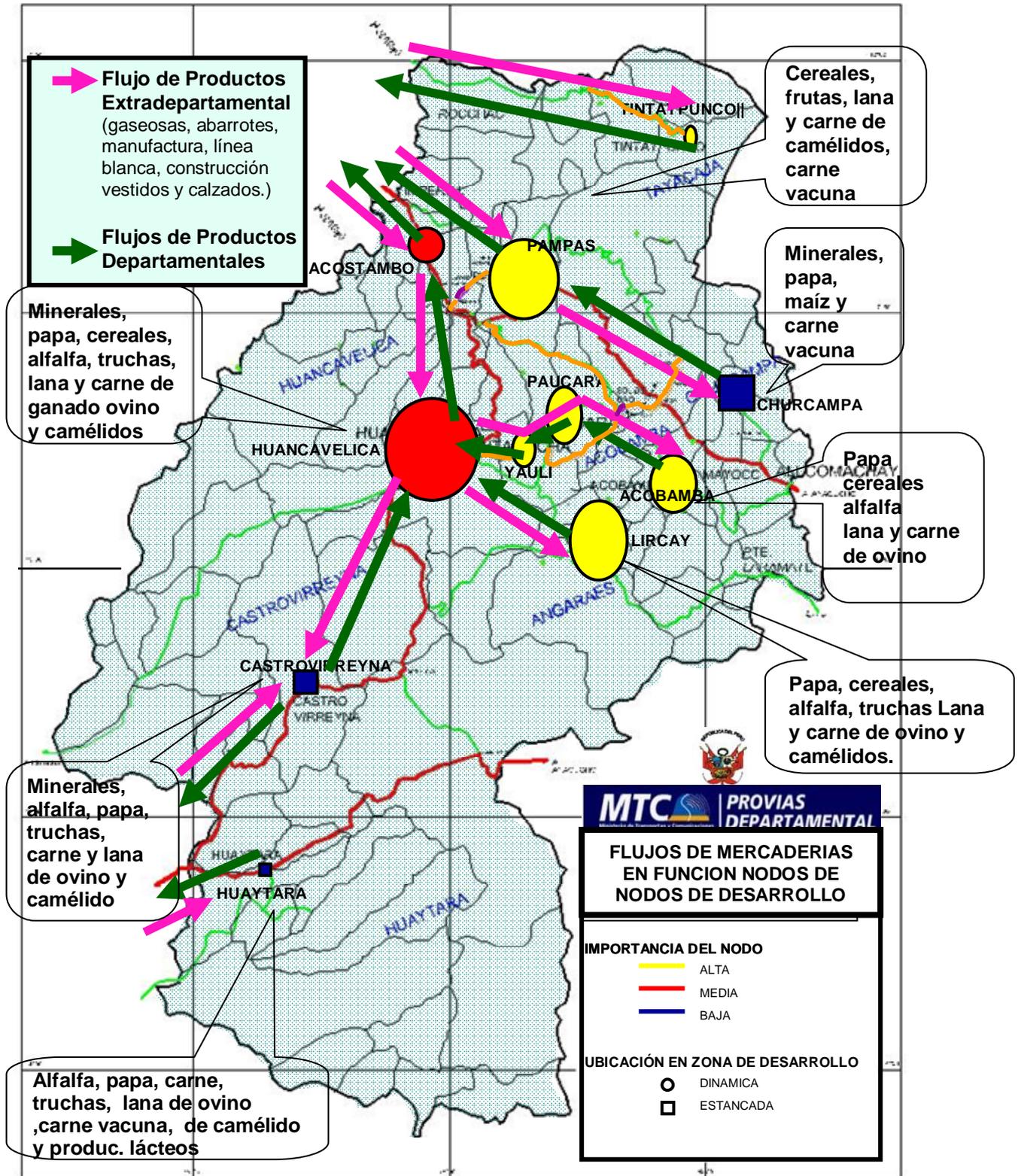


Tabla 33: Ejes Viales Estratégicos Priorizados

Eje	Conectividad		Tasa de Crecimiento Ponderada		Importancia de Nodo de Conexión		Suma de Valores de Indicadores de Priorización de Ejes	Prioridad
	Valor	Normalizado	Valor	Normalizado	Valor	Normalizado		
PAMPAS – CHURCAMP	3.27	1.00	1.9325	1.0000	0.80	1.0000	3.00	1
TINTAYUNCO – HUANCAYO	0.96	0.29	1.8089	0.9360	0.80	1.0000	2.23	2
ACOSTAMBO – ACOBAMBA	1.93	0.59	1.0927	0.5654	0.80	1.0000	2.16	3
HUANCAMELICA – PAMPAS	2.05	0.63	0.5738	0.2969	0.80	1.0000	1.92	4
HUANCAMELICA – LIRCAY	2.09	0.64	0.2418	0.1251	0.80	1.0000	1.76	5
HUANCAMELICA – YAULI - PAUCARÀ – ACOBAMBA	1.95	0.60	0.2430	0.1257	0.80	1.0000	1.72	6
HUANCAMELICA – CHURCAMP	1.67	0.51	0.1823	0.0943	0.80	1.0000	1.61	7
HUANCAMELICA – CASTROVIRREYNA	1.01	0.31	0.1556	0.0805	0.50	0.6250	1.01	8
HUANCAMELICA – HUAYTARA	0.78	0.24	0.1186	0.0614	0.50	0.6250	0.92	9

Elaboración: Equipo técnico

El listado priorizado de caminos nacionales que presentamos en la tabla 34 que será puesto en conocimiento del MTC a través de Pro Vías Nacional, como referencia a ser tomada en cuenta para la planificación vial nacional.

TABLA 34: LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS NACIONALES

Camino / Tramo	Eje Vial que Integra	Prioridad del Eje Vial que Integra
Acostambo – Izcuchaca – La Mejorada	ACOSTAMBO – ACOBAMBA	3
Huancavelica – Izcuchaca	HUANCAMELICA – PAMPAS	4
Huancavelica – Antacocha	HUANCAMELICA – ACOBAMBA	6
Huancavelica – Antacocha	HUANCAMELICA – CHURCAMP	7
Huancavelica – Santa Inés – Castrovirreyna – Pámpano	HUANCAMELICA – CASTROVIRREYNA	8
Huancavelica – Santa Inés	HUANCAMELICA – HUAYTARA	9
Puente Rumichaca – Huaytará		

Elaboración: Equipo técnico

Con la información de las tablas 32 y 33, por diferencia obtenemos el listado priorizado de caminos departamentales, así como los vecinales que requieren su recategorización como caminos departamentales, que se muestran en la Tabla 34.

TABLA 35: LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES ESTRATÉGICOS

Camino / Tramo	Eje Vial que Integra	Prioridad del Eje Vial que Integra
08-101 Emp. R3S (Imperial) - San Miguel de Mayocc	PAMPAS – CHURCAMP	1
08-105 L. Dptal. (Junín) Llulluchaccasa – Tintaypunco	TINTAYPUNCO – HUANCAYO	2
08-104 Emp. R3S (La Mejorada) – Paucará	ACOSTAMBO – ACOBAMBA	3
Izcuchaca – Allapata – Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha – Pampas	HUANCAVELICA – PAMPAS	4
08-103 Emp. R3A (Huancavelica) - L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	HUANCAVELICA – LIRCAY	5
08-102 Emp. R103 (Antacocha) - Emp. R3S (Puente Allcomachay)	HUANCAVELICA – ACOBAMBA	6
Paucará – Paccho – Huancapite – Sol de Oro – Andabamba – Anco – Churcampa	HUANCAVELICA – CHURCAMP	7
08-108 Emp. R3S (Santa Inés) - Puente Rumichaca	HUANCAVELICA – HUAYTARA	8
LISTADO DE CAMINOS VECINALES A RECATEGORIZAR		
Camino / Tramo	Eje Vial que Integra	Prioridad del Eje Vial que Integra
Izcuchaca – Allapata	HUANCAVELICA – PAMPAS	4
Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha – Pampas		
Antacocha – Yauli – Pucapampa – Ccasapata – Paucará	HUANCAVELICA – ACOBAMBA	6
Antacocha – Yauli – Pucapampa – Ccasapata – Paucará	HUANCAVELICA – CHURCAMP	7
Paucará – Paccho – Huancapite		
Sol de Oro – Andabamba – Anco – Churcampa		

Elaboración: Equipo técnico

4.1.3 Priorización de Caminos Departamentales

Para priorizar los caminos departamentales se elaboró una matriz que permite calcular un valor ó factor de prioridad mediante la aplicación y evaluación de indicadores sociales, técnicos y económicos.

Los indicadores sociales considerados son: población del tramo, longitud total de caminos vecinales del tramo que se conectan al tramo y la población en condiciones de pobreza de cada tramo.

Los Indicadores Técnicos para cada tramo: número de días que el camino no es transitable, tráfico proyectado al año diez y servicios de transporte.

Los Indicadores Económicos: carga que transita por el camino, incidencia del flete del costo de cada producto, Valor Bruto de la Producción (VBP) provincial entre Producto Bruto Interno (PBI) Departamental y Turismo.

TABLA 36: PUNTAJE FINAL POR TRAMOS

Tramo (a)	Suma de Indicadores Sociales	Suma de Indicadores Técnicos	Suma de Indicadores Económicos	Factor de Ponderación	Puntaje Total
PAMPAS – CHURCAMP (08-100 Emp. R36 (Imperial) – San Miguel de Mayocc)	1.9871	2.0000	3.0400	1.2000	8.4325
HUANCAVELICA – LIRCAY (08-102 Emp. R3A (Huancavelica) - L. Dptal. Ayacucho – Puente Laramate)	1.7986	1.9597	2.0572	1.2000	6.9786
HUANCAVELICA – CHURCAMP (Paucará – Tucoccasa)	1.7755	1.7985	2.3192	1.1000	6.4825
LACHOCC CHICO – HUANCAYO (08-113 L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle) – Lachocc Chico)	2.1130	1.7481	1.4121	1.2000	6.3278
HUANCAVELICA – ACOBAMBA (08-106 Emp R103/Antacocha – Emp R3S/Puente Allcomachay)	2.1922	1.7720	1.7720	1.1000	6.3098
HUANCAVELICA – IZCUCHACA – ACRQUIA - PAMPAS (Emp. R3S/Izcuchaca – Pampas)	1.9601	1.5707	2.1738	1.1000	6.2751
HUANCAVELICA – SANTA INES - PILPICHACA - HUAYTARA (08-103 Emp. R3S/Santa Inés – Puente Rumichaca)	1.5332	1.6372	2.3541	1.1000	6.0770
ACOSTAMBO – IZCUCHACA – PAUCARA - AACOSTMBO (08 Emp R3S/La Mejorada – Paucará)	1.6841	2.1571	1.3440	1.1000	5.7037
LIRCAY – HUACHOCOLPA (08-104 Emp. R3A/Chonta - Emp. R103/Lircay)	1.1576	2.0902	1.4210	1.2000	5.6026
TINTAYPUNCO – HUANCAYO (08-105 L. Dptal. Junín/Llulluchaccasa – Tintaypunco)	1.0302	1.9975	1.3644	1.2000	5.2705
TAMBO - TAMBILLOS - ICA (08-110 L. Dptal. Ica/Ramadillas – Tambo)	1.0504	1.7381	2.4684	1.0000	5.2569
CORDOVA – ICA (08-106 L. Dptal. Ica/Huambos – Córdova)	1.8122	0,9986	1.9467	1.0000	3.7589
PALCA – HUANCHO CHICO - CHINCHA (08-100 L. Dptal. Ica/Sayhua – Palca)	1.0376	1.6686	0.3339	1.0000	3.0401

Elaboración: Equipo técnico

La prioridad otorgada a cada camino permite establecer el listado priorizado de Caminos Departamentales, el cual se constituye en uno de los pilares sobre los que se asentará la gestión vial estratégica del Gobierno Regional, el mismo que se muestra en la tabla 36.

En el caso de Huancavelica, se ha considerado el factor de ponderación 1.2 para aquellas carreteras que se encuentran conectadas a corredores económicos identificados por el proyecto PRA; 1.1 a los caminos conectados a éstos corredores y 1.0 en el resto de casos.

TABLA 37: LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES

Tramo (a)	Longitud Kilómetros	Puntaje Final	Prioridad
PAMPAS – CHURCAMPÁ (08-100 Emp. R36 (Imperial) – San Miguel de Mayocc)	182.55	8.4325	1
HUANCAVELICA – LIRCAY (08-102 Emp. R3A (Huancavelica) - L. Dptal. Ayacucho - Puente Laramate)	162.58	6.9786	2
HUANCAVELICA – CHURCAMPÁ (Paucará – Tucocasa)	64.2	6.4825	3
LACHOCC CHICO – HUANCAYO (08-113 L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle) – Lachocc Chico)	17.37	6.3278	4
HUANCAVELICA – ACOBAMBA (08-106 Emp R103/Antacocha – Emp R3S/Puente Allcomachay)	150.46	6.3098	5
HUANCAVELICA – IZCUCHACA – ACRAQUIA - PAMPAS (Emp. R3S/Izcuchaca – Pampas)	45	6.2751	6
HUANCAVELICA – SANTA INÉS - PILPICHACA - HUAYTARA (08-103 Emp. R3S/Santa Inés – Puente Rumichaca)	30.23	60,770	7
ACOSTAMBO – IZCUCHACA – PAUCARA - ACOBAMBA (08 Emp R3S/La Mejorada – Paucará)	65.9	57,037	8
LIRCAY – HUACHOCOLPA (08-104 Emp. R3A/Chonta - Emp. R103/Lircay)	67.5	5.6026	9
TINTAYPUNCO – HUANCAYO (08-105 L. Dptal. Junín/Llulluchaccasa – Tintaypunco)	179.56	5.2705	10
TAMBO - TAMBILLOS - ICA (08-110 L. Dptal. Ica/Ramadillas – Tambo)	63	5.2569	11
CORDOVA – ICA 08-106 L. Dptal. Ica (Huambos) – Córdova	12.2	4.7575	12
PALCA – HUANCHO CHICO – SAAYHUA - CHINCHA 08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca	78	3.0401	13

Elaboración: Equipo técnico

4.1.4 Estratificación de los Caminos por Rango de Importancia

El proceso de priorización ha servido para determinar el grado de importancia que tienen los caminos departamentales para la articulación económica y territorial del departamento y define el orden en el que serán intervenidos para alcanzar el nivel de servicio esperado. Sin embargo ésta priorización no es suficiente para orientar la actuación del Gobierno Regional. Es necesario realizar la estratificación de los caminos por rango de importancia con el propósito de facilitar la adopción de políticas de intervención, de asignación presupuestal y de gestión vial.

La Tabla 37, muestra los tramos viales en orden de prioridad en el que serán intervenidos, la relación con los ejes estratégicos y su rango de importancia para la articulación territorial y económica del departamento.

Como Caminos Estratégicos, es decir aquellos caminos departamentales que integran ejes viales estratégicos para el desarrollo departamental se han considerado a los siguientes:

1. **Eje Pampas - Churcampa** 08-100 Emp. R36 (Imperial) - San Miguel de Mayocc
2. **Eje Huancavelica – Lircay** 08-101 Emp. R3A (Huancavelica) - L. Dptal. (Ayacucho) Puente Laramate
3. **Eje Huancavelica - Churcampa** 08-108 Paucará-Paccho-Huancapite-Anco-Tucoccosa
4. **Abra Marcavalle – Lachocc Chico** 08-113 L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle) - Lachocc Chico
5. **Eje Huancavelica – Acobamba** 08-106 Emp R103 (Antacocha) - Emp R3S (Puente Allcomachay)
6. **Eje Huancavelica – Pampas** 08-107 Izcuchaca – Allapata – Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha - Pampas
7. **Eje Huancavelica – Huaytará** 08-103 Emp. R3S (Santa Inés) - Puente Rumichaca

Como Caminos de Importancia Media, se señalan a los siguientes:

8. **Eje Acostambo-Ñahuinpuquio – Acobamba** 08-104 Emp R3S(Mariscal Cáceres "La Mejorada") - Emp. R102 (Paucará)
9. **Chonta – Lircay** 08-104 Emp. R3A (Chonta) - Emp. R103 (Lircay)
10. **Eje Tintaypunco – Huancayo** 08-105 L. Dptal. Junín (Lulluchaccasa) - San Antonio Puente Chiquiacc - Tintaypunco.
11. **Ramadillas – Tambo** 08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Tambo.

Los Caminos de Importancia Menor, son los siguientes:

12. **Huambos – Córdova** 08-106 L. Dptal. Ica (Huambos) – Córdova
13. **Sayhua – Palca** 08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca

Mapa 22

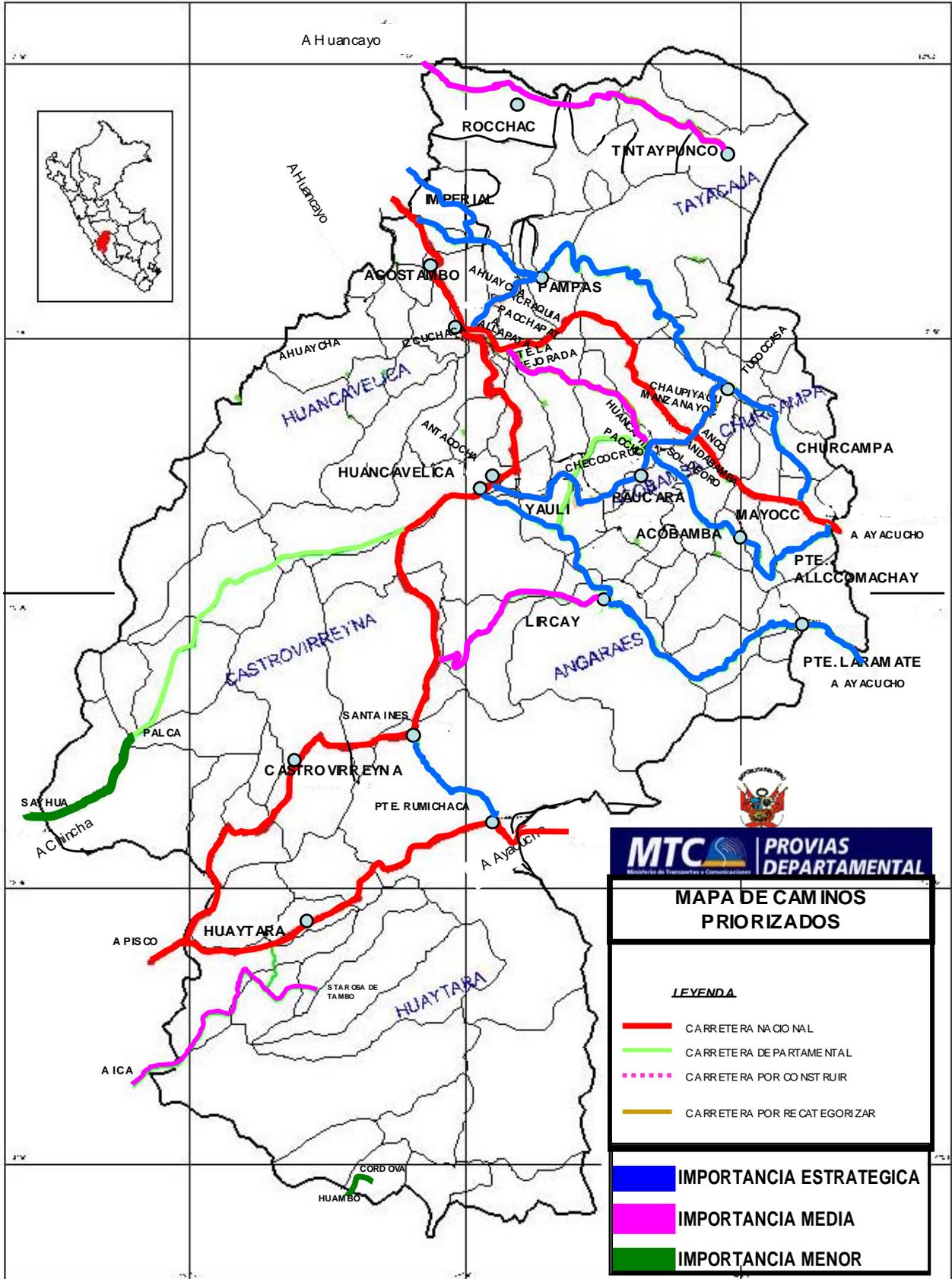


TABLA 38: LISTADO ESTRATIFICADO DE CAMINOS POR RANGO DE IMPORTANCIA TRAMO ORDEN DE PRIORIDAD

Tramo (a)	Longitud (Km.)	Orden de Prioridad	Relación con Ejes Estratégico	Rango de Importancia
08-100 Emp. R36 (Imperial) - San Miguel de Mayocc	182.55	1	Integra el eje	Importancia Estratégica
08-102 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	162.58	2	Integra el eje	Importancia Estratégica
Paucará – Tucocasa	64.2	3	Integra el eje	Importancia Estratégica
08-113 L. Dptal. Junín (Abra Marcavalle) - Lachocc Chico	17.37	4	Integra el eje	Importancia Estratégica
08-106 Emp R103 (Antacocha) – Emp R3S (Puente Allcomachay)	150.46	5	Integra el eje	Importancia Estratégica
Izcuchaca – Pampas	45	6	Conecta al eje	Importancia Estratégica
08-103 Emp. R3S (Santa Inés) - Puente Rumichaca	30.23	7	Integra el eje	Importancia Estratégica
08 Emp R3S (La Mejorada) – Paucará	65.9	8	Integra el eje	Importancia Media
08-104 Emp. R3A (Chonta) - Emp. R103 (Lircay)	67.5	9	Conecta al eje	Importancia Media
08-105 L. Dptal. Junín (Llulluchaccasa) - Tintaypunco	179.56	10	Conecta al eje	Importancia Media
08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Tambo	63	11	Integra el eje	Importancia Media
08-106 L. Dptal. Ica (Huambos) – Córdova	12.2	12	Integra el eje	Importancia Menor
08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca	78	13	Conecta al eje	Importancia Menor

Elaboración: Equipo técnico

ANEXO N° 01

OBJETIVOS Y POLÍTICAS PARA LA GESTIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

4.1.5 Objetivos

Objetivo Principal

Lograr una adecuada integración territorial del departamento, con una eficaz articulación de los nodos de desarrollo y una transitabilidad de las vías acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social mediante una eficiente y eficaz administración de los recursos destinados a vialidad.

Objetivos Secundarios

1. Otorgar al Plan Vial Departamental Participativo PVDP, el carácter de instrumento orientador de la gestión vial departamental en el largo plazo, modificándose sólo cuando ocurran cambios que alteren sustantivamente los supuestos de análisis utilizados en su formulación.
2. Establecer los mecanismos institucionales que permitan una participación activa, de las entidades y organismos involucrados en la problemática vial del departamento, en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación del Plan.
3. Adoptar una política permanente de conservación vial que otorgue prioridad al mantenimiento rutinario y preventivo, considerando que éste es un mecanismo eficaz para la preservación del patrimonio vial del Departamento.
4. Establecer una política de asignación presupuestal acorde a las necesidades de expansión, intervención y de conservación del patrimonio vial departamental, según se haya establecido en el PVDP.
5. Establecer una política de cobro de peajes en las vías de jerarquía departamental que lo justifiquen, lo cual se definirá a través de la elaboración de estudios adecuados a éste propósito.

4.1.6 Políticas

Política de Participación Social en la Gestión del PVDP

1. El Consejo de Coordinación Regional será **informado permanentemente** de los avances logrados en la ejecución del PVDP, para éste propósito, el organismo responsable de la **gestión vial le alcanzará regularmente los informes de avance y evaluación** del PVDP, que se elabora como parte del proceso del seguimiento de su ejecución. El CCR emitirá opinión consultiva a los informes que le sean alcanzados.
2. Establecer una Comisión Consultiva en Transportes, la cual estará integrada por (organismos directamente involucrados en vialidad),

la misma que actuará como órgano de apoyo del organismo responsable de la vialidad departamental (Dirección Regional de Transportes, Gerencia de Infraestructura, Organismo Vial Desconcentrado, etc.).

Política de Intervención Vial del Departamento

1. El grupo de caminos de importancia estratégica tendrá una atención preferente, por el Rol que cumplen en la Integración Económica y Territorial del Departamento.
2. El grupo de caminos de importancia media será atendido en función de la disponibilidad presupuestal del Gobierno Regional de Huancavelica y de los recursos que éste libere para este propósito, después de haber atendido la Red Estratégica.
3. Se otorga máxima prioridad a la atención de emergencias viales en todos los caminos de jerarquía departamental de acuerdo a su rango de importancia.
4. Se otorga primera prioridad a las intervenciones de mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación ó reconstrucción de los caminos de importancia estratégica, atendiendo a la prioridad otorgada a cada uno de ellos en el Listado Priorizado de Caminos.
5. Se otorga segunda prioridad al mantenimiento de los sistemas de drenaje de los caminos de importancia media.
6. Se otorga tercera prioridad al mantenimiento rutinario y periódico de los caminos de importancia media.
7. Se otorga cuarta prioridad al mantenimiento rutinario, y periódico de los caminos de importancia menor.
8. La rehabilitación y reconstrucción de caminos departamentales de importancia media y menor estará sujeta al cumplimiento de las prioridades anteriores.
9. Se aplicará, al menos dos veces al año mantenimiento de los sistemas de drenaje de todos los caminos que integran la red de caminos de jerarquía departamental.
10. Se adopta una política de mantenimiento rutinario y preventivo para todos los caminos de la red vial de jerarquía departamental según rangos de importancia.
11. La expansión de la red y de la infraestructura vial departamental, en los términos planteados por el Plan Vial Departamental Participativo (PVDP), que involucra a los caminos recategorizados a departamentales, estará sujeta a la obtención efectiva de líneas de financiamiento, según se enuncia en la política de recursos financieros para la gestión.

Políticas de Gestión Vial

1. El Gobierno Regional de Huancavelica establecerá prioritariamente la tercerización de la ejecución de obras y contratación de servicios viales en proyectos de mayor envergadura (construcción, Mejoramiento y rehabilitación).

2. Las acciones de construcción de caminos y de obras de infraestructura vial serán contratados con pequeños y medianos contratistas legalmente constituidos en el departamento, mediante procesos de licitación ó concurso publico.
3. La ejecución del mantenimiento rutinario será contratado preferentemente con microempresas comunales especializadas, las cuales serán promovidas entre las comunidades y pobladores que habitan en las inmediaciones de las vías. La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones adoptará las medidas adecuadas para la capacitación, entrenamiento y acompañamiento sostenido de las mismas, considerando los altos impactos sociales que generan.
4. La atención de emergencias viales y las labores de mantenimiento periódico estarán a cargo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, la cual actuará mediante el uso de su propio Pool de Maquinarias y personal obrero calificado, de acuerdo a la programación anual de actividades que será aprobado por el Comité Consultivo Regional de Transportes.
5. La supervisión de la gestión vial estará a cargo de la Gerencia de Infraestructura, la supervisión operativa a cargo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de acuerdo a sus competencias establecidas.
6. Se procurará generar líneas de complementación con los Gobiernos Regionales de los departamentos vecinos, con la finalidad de concordar políticas y planes de atención referidos a caminos de jerarquía departamental que son compartidos.

Políticas de Asignación Presupuestal a Vialidad.

1. La asignación presupuestal en vialidad, no será menor al 35% de los recursos presupuestales destinados a inversiones del Gobierno Regional, con la finalidad de asegurar un programa sostenido de recuperación de la vialidad departamental, permitiendo un programa de conservación vial que garantice mantener los caminos de jerarquía departamental, en un adecuado nivel de transitabilidad. PROVÍAS Departamental tiene previsto realizar un estudio que defina el marco financiero para la gestión vial departamental, el mismo que considerará ésta opción de manera prioritaria.
2. Promover una política de endeudamiento para la ejecución de obras viales de cierta envergadura (como la construcción de puentes, mejoramiento y rehabilitación de caminos), con el propósito de asegurar la disponibilidad de recursos la ejecución de obras en el corto plazo, diluyendo las amortizaciones en el largo plazo.

4.2 PLAN DE INTERVENCION EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

4.2.1 Análisis Cualitativo: Demanda de Atención

El análisis cualitativo, nos permite definir el cronograma en el cual serán atendidas las vías departamentales priorizadas, así como el tipo de atención que recibirá cada una de ellas. Para ello se toma en cuenta las políticas de intervención, el nivel de prioridad, el rango de importancia, el estado de conservación de la vía, el nivel de intervención requerido y el índice medio diario anual (IMDA). Las actividades que se realizarán son: construcción, rehabilitación, mantenimiento periódico + mantenimiento rutinario (en el año que se realice el mantenimiento periódico, también se realizará el rutinario) mantenimiento rutinario + perfilado (al año siguiente de haber realizado la rehabilitación ó el mantenimiento periódico, se incluye el costo del perfilado en el mantenimiento rutinario) y mantenimiento rutinario.

La tabla 39, muestra el plan de intervención para cada vía priorizada con sus respectivos tramos, que a continuación detallamos:

Ruta; 08-101 Emp. R3S (Imperial) – San Miguel de Mayocc (IMD = 103), la de mayor importancia en el departamento, presenta un estado de conservación regular, como resultado del mantenimiento rutinario realizado por la Oficina Zonal del Pro Vías Departamental, se ha previsto continuar con el mantenimiento rutinario por un año más (2006) y rehabilitar por tramos a partir del 2007 al 2010 en el siguiente orden:

- **Tramo Imperial – Pampas:** tiene una longitud de 37.9 km., que será rehabilitada el año 2007, continuando con el mantenimiento periódico cada dos años y el mantenimiento rutinario todos los años.
- **Tramo Pampas – Colcabamba:** con una longitud de 44.8 km., se ha programado el mantenimiento rutinario en los dos primeros años, la rehabilitación en el año 2008, mantenimiento rutinario en todos los años siguientes y cada dos años, el mantenimiento periódico.
- **Tramo Colcabamba – Churcampa:** con 71.100 km., en el cual se intervendrá con mantenimiento rutinario en los tres primeros años, la rehabilitación en el año 2009, el mantenimiento rutinario en todos los años siguientes y cada dos años, el mantenimiento periódico.
- **Tramo Churcampa - Mayocc:** consta de 75.5 Km., que serán rehabilitados en el 2010, en los años previos se realizará el mantenimiento rutinario para preservar la vía y después de la rehabilitación, cada dos años se realizará el mantenimiento periódico cada dos años.

Ruta; 08-102 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate) (IMD = 64), esta vía de importancia estratégica, presenta el estado de conservación entre regular y malo, se intervendrá por tramos de acuerdo al siguiente cronograma.

- **Tramo Huancavelica – Lircay:** su estado de conservación es malo y requiere de rehabilitación, que se ha programado en el año 2007, los mantenimientos periódicos se realizarán cada dos años y el mantenimiento rutinario todos los años.
- **Tramo Lircay – Julcamarca – Puente Laramate:** su estado es regular por los trabajos de mantenimiento rutinario que se viene realizando, se ha programado realizar trabajos de mantenimiento periódico en el año 2006 y luego cada tres años, el mantenimiento rutinario se realizará todos los años.

Ruta; Paucará – Paccho – Huancapite – Anco – Tucocasa (IMD = 15), con 64.2 km, su estado de conservación actual es malo, consta de los siguientes tramos:

- **Tramo Paucará – Paccho – Huancapite:** tramo de 3 kilómetros que se encuentra en la categoría de vía vecinal, su estado de conservación actual es malo, se ha previsto realizar su rehabilitación en el año 2008. En los años previos y posteriores se realizará el mantenimiento rutinario y cada tres años el mantenimiento periódico.
- **Tramo Huancapite – Sol de Oro:** Tramo de 3 kilómetros que se requiere construir para articular Churcampa con Huancavelica, se ha previsto construir esta vía en el año 2008.
- **Tramo Sol de Oro - Andabamba – Anco – Tucocasa:** consta de 58.200 kilómetros de vía vecinal cuyo estado de conservación actual es malo y se ha previsto rehabilitarla durante el 2008, en los años anteriores y posteriores se realizará el mantenimiento rutinario y cada tres años el mantenimiento periódico.

Ruta; 08-113 Abra Marcavalle – Lachoc Chico (IMD = 44), es otra vía de importancia estratégica, su estado de conservación está entre regular y malo, se ha previsto realizar trabajos de mantenimiento periódico en el año 2006 y luego cada tres años, el mantenimiento rutinario seguirá anualmente a través de una asociación civil.

Ruta; 08-106 Antacocha – Allcomachay (IMD = 45), articula la provincia de Huancavelica con Acobamba y se ha dividido en 4 tramos según la intervención programada por diferentes instituciones.

- **Tramo Antacocha – Pucapampa:** será mejorado en el 2005 – 2006 con financiamiento de la Unión Europea, Gobierno Regional y municipios distritales. Posteriormente se ha programado realizar el mantenimiento periódico cada tres años y el rutinario año a año.
- **Tramo Pucapampa – Paucará:** su estado es regular, se intervendrá con el mantenimiento periódico en los años 2010 y 2014, y el mantenimiento rutinario anualmente.
- **Tramo Paucará – Acobamba:** se encuentra en mal estado y requiere ser rehabilitado en el año 2007, recibirá mantenimiento periódico cada tres años y todos los años el mantenimiento rutinario.

- **Tramo Acobamba – Caja Espíritu – Marcas Allccomachay:** su estado es regular, se atenderá con mantenimiento periódico en el 2006 y cada tres años, el mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; Izcuchaca - Allapata – Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha – Pampas (IMD = 15), vía de importancia estratégica ya que vincula a los nodos de mayor importancia (Pampas y Huancavelica). El recorrido del camino que actualmente los vincula es bastante largo, pues tienen que salir hasta Acostambo para regresar a Huancavelica, por ello se propone la construcción de 12 km. Que permitirá unir dichos nodos de desarrollo en forma más directa. Esta vía tiene los siguientes tramos

- **Tramo Izcuchaca – Allapata:** tramo de 8 kilómetros su situación actual es regular por ello durante los cuatro primeros años se ejecutará el mantenimiento rutinario, en el año 2010 se realizará la rehabilitación a nivel de afirmado y el mantenimiento periódico cada 3 años según su IMD.
- **Tramo Allapata – Pacchapata:** tramo de 12 kilómetros será construido en el año 2008, y tendrá mantenimiento rutinario de manera anual y periódico cada tres años.
- **Tramo Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha – Pampas:** con una longitud de 25 kilómetros, será intervenido a nivel de rehabilitación el año 2009, mantenimiento periódico cada tres años y mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; 08-108 Emp. R3S Santa Inés – Puente Rumichaca (IMD = 48), vía de 30.23 kilómetros, su estado es malo, se rehabilitará durante el año 2010 a nivel de afirmado, tendrá su mantenimiento rutinario de manera anual y cada tres años el mantenimiento periódico.

Ruta; 08 Emp. R3S La Mejorada – Paucará (IMD = 35), vía de 65.900 kilómetros considerada de importancia media, su estado actual es regular, se intervendrá con el mantenimiento periódico en los años 2009 y 2013 y con el mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; 08-104 Chonta – Lircay (IMD = 36), vía de 67.500 kilómetros considerada de importancia media, En la fecha se encuentra abandonada por lo que su estado es malo, los trabajos de rehabilitación se realizarán por tramos: Chonta – Huachocolpa (33 km.) en el 2011 y Huachocolpa - Lircay (34.5 km) en el 2013, el mantenimiento rutinario se realizará todos los años en toda la vía.

Ruta; 08-105 L. Dptal. Junín (Llulluchaccasa) – Tintaypunco (IMD = 37), ésta vía tiene varios tramos y acumula una longitud de 179.56 kilómetros, de los cuales 37.380 kilómetros (tramo Llulluchaccasa - San Isidro de Acobamba) se encuentra en buen estado por lo que se ha previsto realizar anualmente el mantenimiento rutinario y el mantenimiento periódico en los años 2009 y 2013. El resto de la vía se encuentra en mal estado por lo que se ha programado rehabilitarla paulatinamente a partir del año 2010 en el siguiente orden:
San Isidro de Acobamba - Puente Chiquiacc 40.5 km en el año 2010.

Puente Chiquiacc – Surcubamba 23.67 km en el año 2011
08-115 Surcubamba – Tintaypunco 34.11 km en el año 2012
Prog 25+600- San Marcos de Rochac 16.10 km en el año 2013
Loma Baja – Salcahuasi 11.22 km. En el año 2014 y
105+000 – Huachocolpa 16.68 km en el año 2015
Los trabajos de mantenimiento rutinario se realizarán todos los años para evitar el mayor deterioro de la vía.

Ruta; 08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Tambo (IMD = 25), ésta vía se ha dividido en cuatro tramos, de los cuales los tramos Ramadillas - Tambillos y Tambillos – Chaulisma se encuentran en mal estado de conservación programando su rehabilitación en el año 2011 y mantenimiento periódico en el 2015. Los tramos Chaulisma – Ayaví y Ayaví – Tambo están en regular estado de conservación, por lo que se ha previsto realizar los trabajos de mantenimiento periódico en el año 2006. Toda la vía recibirá mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; 08-106 L. Dptal. Ica (Huambos) – Córdova (IMD = 15), ésta vía se encuentra en estado regular, por lo que se ha programado realizar el mantenimiento rutinario anualmente y en el año 2013 la rehabilitación.

Ruta; 08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca (IMD = 28), ésta vía tiene una longitud de 78.000 kilómetros, cuyo estado de conservación califica entre regular y malo, se ha programado intervenir con rehabilitación en el año 2012, el mantenimiento rutinario será permanente año a año.

TABLA 39: PLAN DE INTERVENCION EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Camino	Tramo	Prioridad	Rango Importancia	Estado	Nivel de Intervención	IMD	Longitud KM		AÑOS									
									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08-100 Emp. R36 (Imperial) - San Miguel de Mayocc	Imperial – Pampas	1	Estratégica	Regular - Malo	Rehabilitación	104	37.900	182.550	MR	RE	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR
	Pampas – Colcabamba		Estratégica	Regular - Malo	Rehabilitación	80	44.800		MR	MR	RE	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MP + MR	MR
	Colcabamba - Churcampa		Estratégica	Regular - Malo	Rehabilitación	80	71.100		MR	MR	MR	RE	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MP + MR
	Churcampa – Mayocc		Estratégica	Regular - Malo	Rehabilitación	80	28.750		MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MP + MR	MR	MR
08-102 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	08-103 Huancavelica – Lircay	2	Estratégica	Malo	Rehabilitación	85	75.500	162.580	MR	RE	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR
	08-103 Lircay – Julcamarca		Estratégica	Regular - Malo	MP y MR	50	70.000		MP	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR
	08-103 Julcamarca – Puente Laramate		Estratégica	Malo	MP y MR	50	17.080		MP	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR
Paucará – Tucoccasa	Paucará - Paccho – Huancapite	3	Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	3.000	64.200	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR
	Huancapite - Sol de Oro		Estratégica	Malo	Construcción		3.000		MR	MR	CONST	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR
	Sol de Oro - Andabamba - Anco – Tucoccasa		Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	28.200		MR	MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR
	Anco – Tucoccasa		Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	30.000		MR	MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR
08-113 Abra Marcavalle - Lachocc Chico		4	Estratégica	Regular - Malo	MP y MR	44	17.370	17.370	MP	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR
08-106 Emp R103 (Antacocha) – Emp R3S (Puente Allcomachay)	08-106 Antacocha – Pucapampa	5	Estratégica	Malo	MP y MR	45	25.000	150.460	MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR
	08-102 Pucapampa – Paucará		Estratégica	Regular	Mant. Rutinario	45	29.700		MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR
	08-102 Paucará - Acobamba		Estratégica	Regular - Malo	Rehabilitación	45	30.500		MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR
	08-102 Acobamba - Caja Espíritu - Marcas – Allcomachay		Estratégica	Regular - Malo	MP y MR	45	65.260		MP	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR

TABLA 39: PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Camino	Tramo	Prioridad	Rango Importancia	Estado	Nivel de Intervención	IMD	Longitud KM		AÑOS									
									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Izcuchaca – Pampas	08-107 Izcuchaca – Allapata	6	Estratégica	Malo	MP y MR	15	8.000	45.000	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR
	08-107 Allapata – Pacchapata		Estratégica	Malo	Construcción		12.000				CONST	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR
	08-107 Pacchapata – Pampas		Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	25.000		MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR
08-108 Santa Inés - Puente Rumichaca		7	Estratégica	Malo	Rehabilitación	30	30.230	30.230	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MP + MR	MR
08-104 La Mejorada – Paucará		8	Media	Regular	MP y MR	35	65.900	65.900	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR
08-104 Emp. R3A (Chonta) - Emp. R103 (Lircay)	Chonta – Huachocolpa	9	Media	Malo	Rehabilitación	36	33.000	67.500	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MR
	Huachocolpa – Lircay	9	Media	Malo	Rehabilitación	36	34.500		MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR
08-105 L. Dptal. Junín (Llulluchaccasa) - Tintaypunco	08-105 Llulluchaccasa - San Isidro de Acobamba	10	Media	Bueno	MP y MR	37	37.380	179.660	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR
	08-115 s.f. de Acobamba - Puente Chiquiacc	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	40.500		MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MR	MR
	08-105 Puente Chiquiacc – Surcubamba	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	23.670		MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MR
	08-115 Surcubamba - Tintaypunco	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	34.110		MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR
	Prog 25+600- San Marcos de Rochac	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	16.100		MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR
	Loma Baja - Salcahuasi	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	11.220		MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR
	105+000 - Huachocolpa	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	16.680		MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE

TABLA 39: PLAN DE INTERVENCION EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Camino	Tramo	Prioridad	Rango Importancia	Estado	Nivel de Intervención	IMD	Longitud KM		AÑOS									
									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Tambo	Ramadillas - Tambillos	11	Media	Malo	Rehabilitación	25	16.000	63.000	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MR
	Tambillos - Chaulisma	11	Media	Malo	Rehabilitación	25	15.500		MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR	MR
	Chaulisma - Ayavi	11	Media	Regular	MP y MR	25	9.500		MP	MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MR
	Ayavi - Huatascocha - Huatas - Reyes - Tambo	11	Media	Regular	MP y MR	25	22.000		MP	MR	MR	MR	MR	MP + MR	MR	MR	MR	MR
08-106 Huambo - Córdoba		12	Menor	Regular	MP y MR	16	12.200	12.200	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR
08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca	Sayhua - Huancho Chico	13	Menor	Malo	Rehabilitación	28	30.000	78.000	MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR
	Huancho Chico - Palca	13	Menor	Regular	Rehabilitación	28	48.000		MR	MR	MR	MR	MR	MR	RE	MR	MR	MR
Total							1118.650	1118.650										

4.2.2 Análisis Cuantitativo: Demanda de Inversión a Costos Estándares

El análisis cuantitativo del plan de intervención en los caminos departamentales, nos muestra la cantidad de recursos financieros necesarios para poner en operatividad las actividades programadas en el plan de intervención valorizadas con los costos estándares proporcionados por el PROVIAS DEPARTAMENTAL.

Huancavelica cuenta con un total de 13 vías que hacen un total de 1,118 km que se atenderán durante los diez años del horizonte del PVDP, el monto total que se requiere invertir asciende a la suma de US\$ 49 741,630. Este monto se distribuye, según el tipo de intervención de la siguiente manera:

REHABILITACION: es la que requiere de mayor inversión, con un monto total de US\$ 33 500.700 que representa el 67.4 % del monto total, ésta cifra se invertirá en la rehabilitación de 744.46 km, que se realizarán entre el 2007 al 2015.

Año **2007**, se rehabilitarán 143.9 km que corresponden a los tramos Imperial – Pampas (37.9 km) Huancavelica – Lircay (75.50 km) y Paucará – Acobamba (30.5 km).

En el año **2008**, se rehabilitarán 106 km, que corresponden a los siguientes tramos: Pampas – Colcabamba (44.8 km); Paucará - Paccho – Sol de Oro - Anco – Tucocasa (61.2 km)

En el año **2009**, se rehabilitarán 96.1 km, en los tramos Colcabamba - Churcampa (71.10 km) y Pacchapata – Pampas (25 km.)

Durante el **2010**, se rehabilitarán los tramos Churcampa – Mayocc de 28.75 km, Izcuchaca – Allapata de 8 km, Santa Inés - Puente Rumichaca de 30.23 km y Acobamba - Puente Chiquiacc de 40.5 km., que en total suman 107.48 km.

En el **2011**, se rehabilitarán 88.17 km, que corresponden a los tramos Chonta – Huachocolpa de 33 km, Puente Chiquiacc – Surcubamba de 23.67 km, y Ramadillas - Tambillos – Chaulisma de 31.50 km.

En el **2012**, se rehabilitarán los tramos Surcubamba – Tintaypunco de 34.11 km y Sayhua - Huancho Chico – Palca de 78 km, que hacen un total de 112.11 km.

Durante el **2013**, se rehabilitarán 62.8 km, en los siguientes tramos: Huambo – Córdova (12.2 km.), Prog 25+600- San Marcos de Rochac (16.10 km) y Huachocolpa – Lircay (34.5 km).

En el **2014**, se rehabilitará el tramo Loma Baja – Salcahuasi de 11.22 km. En el año **2015**, el tramo 105+000 – Huachocolpa de 16.68 km.

MANTENIMIENTO PERIODICO : incluye el mantenimiento rutinario en el año que se ejecute. Se requiere de US\$ 6 858 710 que representa el 13.8 % del total. En el año 2006 se realizará el mantenimiento periódico de 201.21 km, que presentan estado de conservación regular y están siendo atendidas con mantenimiento rutinario a través de las microempresas, corresponde a los siguientes tramos: Lircay – Julcamarca - Puente Laramate de 87.08 km., Abra Marcavalle - Lachocc Chico de 17.37 km, Acobamba - Caja Espíritu - Marcas - Allcomachay de 65.26 km y Chaulisma - Ayaví - Huatascocha - Huatas - Reyes – Tambo de 31.5 km.

En los años 2007 y 2008 no se invertirá en ésta actividad, en los siguientes años el requerimiento de inversión en mantenimiento periódico tendrá el siguiente comportamiento: en el año 2009 se requiere de US\$ 464.76 miles de dólares para intervenir 103.28 km, en el 2010 US\$ 1 520.15 miles de dólares para realizar el mantenimiento periódico de 337.81 km; en el 2011 la inversión en mantenimiento periódico asciende a la suma de US\$ 449.10 miles de dólares para intervenir en 106.80 km de carreteras; en el año 2012 se requiere de US\$ 662.85 miles de dólares para realizar trabajos de MP en 147.30 km; en el año 2013 se requerirá de US\$ 1216.64 miles de dólares para intervenir en 270.43 km, en el 2014 US\$ 1383.48 miles de dólares para 307.44 km de carreteras y en el 2015 US\$ 457.20 miles de dólares para 101.6 km de carreteras

MANTENIMIENTO RUTINARIO: incluye el perfilado asciende a US\$ 8 182 220 que representa el 16.4 % del total. Esta actividad se realizará en forma permanente con periodicidad anual en todas las vías comprendidas en el presente plan.

CONSTRUCCION: representa el 2.4 % del total (US\$ 1 200 000), que se requieren para construir los tramos Huancapite - Sol de Oro 3 km y el tramo Allapata – Pacchapata de 12 km de longitud.

En la misma tabla se puede analizar los montos requeridos por cada uno de los 13 caminos comprendidos en el PVDP:

Ruta; 08-101 Emp. R3S (Imperial) – San Miguel de Mayocc con 182.55 km requiere una inversión de US\$ 11 303.61 miles de dólares, que incluye su rehabilitación total, mantenimiento periódico cada dos años y mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; 08-102 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate), de 162.58 km de longitud, el volumen de inversión que requiere ésta vía está en el orden de los US\$ 6 596.20 miles de dólares que financiará la rehabilitación del tramo Huancavelica – Lircay de 75.5 km., y la realización de trabajos de mantenimiento periódico cada tres años y mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; Paucará – Paccho – Huancapite – Anco – Tucocasa, con 64.2 km, la inversión programada en ésta vía es de US\$ 3 874.74 miles de dólares que comprende la construcción de 3 km., la rehabilitación de 61.2 km., el mantenimiento rutinario permanente y cada tres años el mantenimiento periódico.

Ruta; 08-113 Abra Marcavalle – Lachocc Chico, vía de 17.37 km de longitud, que requiere de US\$ 352.61 miles de dólares para realizar trabajos de mantenimiento periódico cada tres años y el mantenimiento rutinario anualmente.

Ruta; 08-106 Antacocha – Allcomachay, de 150.46 km., requiere una inversión de US\$ 3 842.29 miles de dólares para rehabilitar 30.5

km., y realizar el mantenimiento periódico cada tres años y el rutinario año a año.

Ruta; Izcuchaca - Allapata – Pacchapata – Acraquia – Ahuaycha – Pampas, con 45 km de longitud, su demanda de inversión asciende a US\$ 3 097.52 miles de dólares, que incluye la construcción de 12 km., la rehabilitación de 33 km., el mantenimiento rutinario permanente y el mantenimiento periódico cada 3 años.

Ruta; 08-108 Emp. R3S Santa Inés – Puente Rumichaca, se tiene previsto invertir US\$ 1 698.93 miles de dólares para rehabilitar los 30.23 kilómetros de esta vía, asimismo realizar los trabajos de mantenimiento rutinario anual y cada tres años el mantenimiento periódico.

Ruta; 08 Emp. R3S La Mejorada – Paucará, vía de 65.900 kilómetros, demanda una inversión de US\$ 1 034.63 miles de dólares para financiar los trabajos de mantenimiento periódico en los años 2009 y 2013 y mantenimiento rutinario todos los años.

Ruta; 08 - 104 Chonta – Lircay, requiere una inversión de US\$ 3 547.50 miles de dólares, para financiar la rehabilitación de sus 67.500 kilómetros y los trabajos de mantenimiento rutinario todos los años en toda la vía.

Ruta; 08-105 L. Dptal. Junín (Llulluchaccasa) – Tintaypunco, con una longitud de 179.56 kilómetros, requiere de US\$ 7 819.78 miles de dólares para financiar toda la vía y realizar anualmente el mantenimiento rutinario y el mantenimiento periódico en los años 2009 y 2013.

Ruta; 08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) – Tambo, consta de 63 km de longitud y demanda una inversión de US\$ 2 009.70 miles de dólares para financiar la rehabilitación de 31.5 km., y los trabajos de mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario.

Ruta; 08-106 L. Dptal. Ica (Huambos) – Córdova, financiar la rehabilitación de sus 12.2 km., de longitud y los trabajos permanentes de mantenimiento rutinario requiere una inversión de 617.32 miles de dólares.

Ruta; 08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) – Palca, con una longitud de 78 kilómetros, requiere de una inversión de 3 946.8 miles de dólares para realizar su rehabilitación y el mantenimiento rutinario permanente.

Finalmente, la misma tabla nos permite observar el requerimiento de inversión anual. En el año 2006 se ha considerado una inversión de 1 343.71 miles de dólares, considerando que parte del presupuesto destinado a vialidad ya está comprometido. Entre los años 2007 al 2012 la inversión anual promedio que se requiere es del orden de los 6,400.0 miles de dólares y en los tres últimos años el requerimiento disminuye a 3,300 miles de dólares en promedio anual.

TABLA 40: VOLUMEN DE INVERSION REQUERIDA POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Camino	Tramo	Prioridad	Rango	Estado	Nivel de Intervención	IMD	Longitud KM		INVERSION ANUAL EN MILES DE DOLARES										TOTAL	
									2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
08-100 Emp. R36 (Imperial) - San Miguel de Mayocc	Imperial - Pampas	1	Estratégica	Regular - Mal	Rehabilitación	104	37.900	182.550	60.64	1705.50	60.64	60.64	170.55	60.64	60.64	170.55	60.64	60.64	2471.08	
	Pampas - Colcabamba		Estratégica	Regular - Mal	Rehabilitación	80	44.800		71.68	71.68	2016.00	71.68	71.68	201.60	71.68	71.68	201.60	71.68	2920.96	
	Colcabamba - Churcampa		Estratégica	Regular - Mal	Rehabilitación	80	71.100		113.76	113.76	113.76	3199.50	113.76	113.76	319.95	113.76	113.76	319.95	4635.72	
	Churcampa - Mayocc		Estratégica	Regular - Mal	Rehabilitación	80	28.750		46.00	46.00	46.00	46.00	1293.75	46.00	46.00	129.38	46.00	46.00	1791.13	
08-102 Emp. R3A (Huancavelica) – L. Dptal. Ayacucho (Puente Laramate)	08-103 Huancavelica - Lircay	2	Estratégica	Malo	Rehabilitación	85	75.500	162.580	120.80	3397.50	120.80	120.80	339.75	120.80	120.80	339.75	120.80	120.80	4922.60	
	08-103 Lircay - Julcamarca		Estratégica	Regular - Mal	MP y MR	50	70.000		245.00	112.00	112.00	112.00	315.00	112.00	112.00	112.00	315.00	112.00	1659.00	
	08-103 Julcamarca - Puente Laramate		Estratégica	Malo	MP y MR	50	17.080		59.78	27.33	27.33	27.33	76.86	27.33	27.33	27.33	76.86	27.33	404.80	
Paucará – Tucoccasa	Paucara - Paccho - Huancapite	3	Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	3.000	64.200	4.80	4.80	135.00	4.80	4.80	4.80	13.50	4.80	4.80	4.80	186.90	
	Huancapite - Sol de Oro		Estratégica		Construcción		3.000				240.00	4.80	4.80	4.80	13.50	4.80	4.80	4.80	282.30	
	Sol de Oro - Andabamba - Anco - Tucoc		Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	28.200		45.12	45.12	1269.00	45.12	45.12	45.12	126.90	45.12	45.12	45.12	1756.86	
	Anco - Tucoccasa		Estratégica	Malo	Rehabilitación	15	30.000		48.00	48.00	1350.00	48.00	48.00	48.00	135.00	48.00	48.00	48.00	1869.00	
08-113 Abra Marcavalle - Lachocc Chico		4	Estratégica	Regular - Mal	MP y MR	44	17.370	17.370	60.80	27.79	27.79	27.79	27.79	78.17	27.79	27.79	27.79	78.17	27.79	411.67
08-106 Emp R103 (Antacocha) – Emp R3S (Puente Allcomachay)	08-106 Antacocha - Pucapampa	5	Estratégica	Malo	MP y MR	45	25.000	150.460	27.50	27.50	27.50	27.50	112.50	27.50	27.50	27.50	112.50	27.50	445.00	
	08-102 Pucapampa - Paucara		Estratégica	Regular	Mant. Rutinario	45	29.700		32.67	32.67	32.67	32.67	133.65	32.67	32.67	32.67	133.65	32.67	528.66	
	08-102 Paucara - Acobamba		Estratégica	Regular - Mal	Rehabilitación	45	30.500		33.55	1372.50	33.55	33.55	33.55	137.25	33.55	33.55	33.55	137.25	1881.85	
	08-102 Acobamba - Caja Espiritu - Marcas - Allcomachay		Estratégica			45	65.260		228.41	71.79	71.79	71.79	293.67	71.79	71.79	71.79	293.67	71.79	1318.25	
Izcuchaca – Pampas	08-107 Izcuchaca - Allapata	6	Estratégica	Malo	Mejoramiento	15	8.000	45.000	8.80	8.80	8.80	8.80	360.00	8.80	8.80	8.80	36.00	8.80	466.40	
	08-107 Allapata - Pacchapata		Estratégica		Construcción		12.000				960.00	19.20	19.20	19.20	54.00	19.20	19.20	19.20	1129.20	
	08-107 Pacchapata - Pampas		Estratégica	Malo	Mejoramiento	15	25.000		27.50	27.50	27.50	1125.00	27.50	27.50	27.50	112.50	27.50	27.50	1457.50	

TABLA 40: VOLUMEN DE INVERSION REQUERIDA POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Camino	Tramo	Prioridad	Rango Importancia	Estado	Nivel de Intervención	IMD	Longitud KM		INVERSION ANUAL EN MILES DE DOLARES										TOTAL	
08-108	Santa Ines - Puente Rumichaca	7	Estratégica	Malo	Rehabilitación	30	30.230	30.230	33.25	33.25	33.25	33.25	1360.35	33.25	33.25	33.25	33.25	136.04	33.25	1762.41
08-104	La Mejorada - Paucara	8	Media	Regular	Rehabilitación	35	65.900	65.900	72.49	72.49	72.49	296.55	72.49	72.49	72.49	296.55	72.49	72.49	1173.02	
08-104	Emp. R3A (Chonta) - Emp. R103 (Lircay)	9	Media	Malo	Rehabilitación	36	33.000	67.500	36.30	36.30	36.30	36.30	36.30	1485.00	36.30	36.30	36.30	36.30	1811.70	
	Chonta - Huachocolpa	9	Media	Malo	Rehabilitación	36	34.500		37.95	37.95	37.95	37.95	37.95	37.95	1552.50	37.95	37.95	1894.05		
08-105 L. Dptal. Junín (Lulluchaccasa) - Tintaypunco	08-105 Lulluchaccasa - San Isidro de A	10	Media	Bueno	MP y MR	37	37.380	179.660	41.12	41.12	41.12	168.21	41.12	41.12	41.12	168.21	41.12	41.12	665.36	
	08-115 S.I. de Acobamba - Puente Chic	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	40.500		44.55	44.55	44.55	44.55	1822.50	44.55	44.55	44.55	44.55	2223.45		
	08-105 Puente Chiquiacc - Surcubamba	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	23.670		26.04	26.04	26.04	26.04	1065.15	26.04	26.04	26.04	26.04	1299.48		
	08-115 Surcubamba - Tintaypunco	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	34.110		37.52	37.52	37.52	37.52	37.52	1534.95	37.52	37.52	37.52	1872.64		
	Prog 25+600- San Marcos de Rochac	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	16.100		17.71	17.71	17.71	17.71	17.71	724.50	17.71	17.71	883.89			
	Loma Baja - Salcahuasi	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	11.220		12.34	12.34	12.34	12.34	12.34	504.90	12.34	12.34	615.98			
105+000 - Huachocolpa	10	Media	Malo	Rehabilitación	37	16.680	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	750.60	18.35	18.35	915.73					
08-110 L. Dptal. Ica (Ramadillas) - Tambo	Ramadillas - Tambillos	11	Media	Malo	Rehabilitación	25	16.000	63.000	17.60	17.60	17.60	17.60	17.60	720.00	17.60	17.60	17.60	17.60	878.40	
	Tambillos - Chaulisma	11	Media	Malo	Rehabilitación	25	15.500		17.05	17.05	17.05	17.05	697.50	17.05	17.05	17.05	850.95			
	Chaulisma - Ayavi	11	Media	Regular	Mant. Periódico	25	9.500		33.25	10.45	10.45	10.45	33.25	10.45	10.45	10.45	150.10			
	Ayavi - Huatascocha - Huatas - Reyes -	11	Media	Regular	Mant. Periódico	25	22.000		77.00	24.20	24.20	24.20	77.00	24.20	24.20	24.20	347.60			
08-106	Huambo - Cordova	12	Menor	Regular	Mant. Periódico	16	12.200	12.200	13.42	13.42	13.42	13.42	13.42	13.42	13.42	549.00	13.42	13.42	669.78	
08-100 L. Dptal. Ica (Sayhua) - Palca	Sayhua - Huancho Chico	13	Menor	Malo	Rehabilitación	28	30.000	78.000	33.00	33.00	33.00	33.00	33.00	33.00	1350.00	33.00	33.00	33.00	1647.00	
	Huancho Chico - Palca	13	Menor	Regular	Rehabilitación	28	48.000		52.80	52.80	52.80	52.80	52.80	2160.00	52.80	52.80	52.80	2635.20		
Total									1856.54	7686.38	7226.27	5984.26	7193.49	5629.75	6798.66	5055.17	2913.09	2492.01	52835.62	

TABLA 40: VOLUMEN DE INVERSION REQUERIDA POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Camino	Tramo	Prioridad	Rango	Estado	Nivel de Intervención	IMD	Longitud KM		INVERSION ANUAL EN MILES DE DOLARES										TOTAL
									2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Total Inversión en Rehabilitación									0.00	6475.50	4770.00	4324.50	4836.60	3967.65	5044.95	2826.00	504.90	750.60	33500.70
Total Inversión en Construcción									0.00	0.00	1200.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1200.00
Rutinario									704.24	0.00	0.00	464.76	1520.15	449.10	662.85	1216.94	1383.48	457.20	6858.71
Perfilado									1152.31	1210.88	1256.27	1195.00	836.75	1213.00	1090.86	1012.24	1024.71	1284.21	11276.21
TOTAL									1856.54	7686.38	7226.27	5984.26	7193.49	5629.75	6798.66	5055.17	2913.09	2492.01	52835.62

CO	Construcción	\$ 80.000
RE	Rehabilitación	\$ 45.000
MP+MR	Mantenimiento Periódico + Rutinario	\$ 4.500
MR+P	Mantenimiento Rutinario + Perfilado	\$ 1.600

4.2.3 Análisis de Impactos

Huancavelica, como el departamento con mayor nivel de pobreza en el país, necesita invertir en mejorar el servicio de sus vías, sobre todo para el transporte de los productos hacia los mercados.

El impacto de la ejecución del PVDP se ha medido en tres momentos, al inicio, al quinto año y al décimo año. En el siguiente cuadro podemos observar: que en la situación inicial el 51.72 % del total de vías (578.55 km.) se encontraban en mal estado, el 43.6 % en estado regular, solo el 3.34 % en buen estado y el 1.34 % por construir.

Al quinto año, se estima que Huancavelica tendrá 40.81 % en buen estado, el 32.11 en estado regular y el 27.08 en mal estado, ya no existen caminos departamentales por construir.

Haciendo un escenario de resultados con la ejecución del Plan Vial Departamental al décimo año, se estima que se habrá eliminado las vías en mal estado. Se tendrá el 66.82 % de vías en buen estado y 33.18 en estado regular tal como se muestra en la siguiente tabla.

.Análisis de impacto Según Estado de las Vías

ESTADO DE LAS VIAS	SITUACIÓN DE INICIO		QUINTO AÑO		DECIMO AÑO	
	KM	%	KM	%	KM	%
BUENO	37.38	3.34	456.48	40.81	747.46	66.82
REGULAR	487.72	43.6	359.19	32.11	371.19	33.18
MALO	578.55	51.72	302.98	27.08	0	0
POR CONSTRUIR	15	1.34	0	0	0	0
TOTAL	1118.65	100	1118.65	100	1118.65	100

4.3 LINEAMIENTOS PARA EL MARCO INSTITUCIONAL Y FINANCIERO PARA LA GESTION VIAL DESCENTRALIZADA

4.3.1 Marco Institucional

Lograr una adecuada integración territorial del departamento, con una eficaz articulación de los nodos de desarrollo y una transitabilidad de las vías acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social mediante una eficiente y eficaz administración de los recursos destinados a vialidad, se considera necesarios poner en práctica los siguientes arreglos institucionales:

1. La ejecución de obras y contratación de servicios de infraestructura vial, en proyectos de mayor envergadura, se ejecutarán preferentemente bajo la modalidad de contratos con terceros.

2. Las acciones de construcción de caminos y de obras de infraestructuras viales serán contratadas con pequeñas y medianas contratistas legalmente constituidos en el departamento, mediante procesos de licitación o concurso público.
3. La ejecución del mantenimiento rutinario será contratada preferentemente con microempresas comunales especializadas, las cuales serán promovidas entre las comunidades y pobladores que habitan en las inmediaciones de las vías. La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones adoptará las medidas adecuadas para la capacitación, entrenamiento y acompañamiento sostenido de las mismas, considerando los altos impactos sociales que generan.
4. Las emergencias viales, el mantenimiento de emergencia y las labores de mantenimiento periódico estarán a cargo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, la cual actuará mediante el uso de su propio Pool de Maquinarias y personal obrero calificado, de acuerdo a la programación anual de actividades que será aprobada por el Comité Consultivo Regional de Transportes.
5. La Gestión Vial será conducida por la Gerencia Regional de Infraestructura y Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a las competencias y funciones establecidas en el ROF y MOF.
6. Durante el proceso de ejecución del PVDP, se mantendrá como espacio de participación y fiscalización a la Comisión de Planificación Vial.
7. La supervisión de la gestión vial estará a cargo de la Gerencia de Infraestructura, la supervisión operativa a cargo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de acuerdo a sus competencias establecidas.
8. Es necesario implementar un programa de fortalecimiento institucional, orientado a la gestión vial.

4.3.2 Marco Financiero

La oferta financiera (histórica) que el Gobierno Regional Huancavelica ha destinado a la gestión vial, es bastante irregular, en el año 2001 se ejecutó un poco más de 6 millones, en el 2002 el monto subió a 13 millones, en el 2003 fue de 10 millones, en el 2004 se ejecutó 20 millones, para el 2005 se tiene aprobado un presupuesto de 8 millones y en la año 2006, según lo programado en el presupuesto participativo se destinará 13 millones de nuevos soles a la gestión vial y para el año 2007 se ha proyectado contar con 20.7 millones de nuevos soles. Estas cifras nos muestran la importancia de la gestión vial en el presupuesto del Gobierno Regional de Huancavelica y que la tendencia es favorable.

Así mismo, las fuentes de financiamiento de la oferta financiera mostrada son: “Recursos Ordinarios”, “Canon y Sobre Canon”, “Recursos por Privatización”, “Donaciones y Transferencias” y “Fondo de Compensación Regional”, todas ellas son transferidos por el Gobierno Nacional.

Es importante hacer notar que uno de los ejes de desarrollo estratégico, establecidos en el Plan de Desarrollo Estratégico de Huancavelica es la infraestructura vial, por lo tanto el PVDP es compatible al plan de desarrollo regional.

El cuadro 40 muestra el volumen de inversión ó la demanda financiera de los caminos departamentales, asciende a 49 741.630 dólares. El volumen de inversión requerido en el primer año es de 1 343.71 miles de dólares, considerando que parte del presupuesto destinado a vialidad ya está comprometido. Entre los años 2007 al 2012 la inversión anual promedio que se requiere es del orden de los 6,400.0 miles de dólares y en los tres últimos años el requerimiento disminuye a 3,300 miles de dólares en promedio anual.

Si realizamos un balance entre la oferta y demanda financiera notamos que la demanda financiera anual promedio es de 4 974,630 dólares; la oferta financiera promedio anual (tomando como referencia el presupuesto destinado a vialidad en los años 2004 y 2005, el aprobado en el 2006 y la proyección al 2007 y 2008) asciende a 17 600,000 nuevos soles, que equivale a 5 250,000 dólares, que nos demuestra que el plan está financiado íntegramente y que el Gobierno Regional de Huancavelica evidencia Capacidad de Gasto, para financiar la ejecución de los proyectos y actividades derivadas del plan de inversiones en los caminos departamentales. Sin embargo es necesario hacer notar el mayor monto de inversión requerido entre los años 2007 y 2012, que puede ser cubierto con el cofinanciamiento de los gobiernos locales e instituciones que vienen invirtiendo en infraestructura vial.

Finalmente hacemos notar la necesidad de considerar el financiamiento de actividades de difusión y promoción del PVDP, fortalecimiento institucional de los órganos que tendrán a su cargo la gestión del presente plan, equipamiento, etc. Para una óptima gestión vial con altos niveles de eficacia, eficiencia y desempeño.

ANEXO Nº 01

ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTIÓN VIAL

1.1 Estructura y Funciones Viales del Gobierno Regional

En el aspecto vial, el Gobierno Regional de Huancavelica tiene la responsabilidad de planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en la red Vial Nacional ó Rural (vecinal). Así como supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial.

Estas actividades lo desarrollan a través de la Gerencia de Infraestructura y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, es responsable de la implementación y ejecución de las políticas nacionales sectoriales en el ámbito regional; dando cuenta de su gestión al sector y a la Gerencia Regional correspondiente.

La Gerencia Regional de Infraestructura; “Formula, propone, ejecuta, dirige, controla y administra los planes y políticas de la región en materia de transportes, comunicaciones, telecomunicaciones y construcción de acuerdo a los planes regionales, nacionales y sectoriales; así como desarrolla funciones normativas reguladoras de supervisión, evaluación y control de las funciones específicas regionales de los sectores mencionados”.

a) Estructura Organizativa y Funciones

- **Estructura Orgánica del Gobierno Regional de Huancavelica**

ORGANO NORMATIVO Y FISCALIZADOR

- Consejo Regional

ORGANO CONSULTIVO Y DE COORDINACIÓN

- Consejo de Coordinación Regional

ORGANO EJECUTIVO

- Presidente Regional
- Gerencia General Regional

ORGANO DE CONTROL

- Órgano de Control Institucional

ORGANO DE DEFENSA JUDICIAL

- Procuraduría Pública Regional

ORGANO DE ASESORAMIENTO

- Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial.
- Sub Gerencia de Planeamiento y Acondicionamiento Territorial
- Sub Gerencia de Presupuesto y Tributación
- Sub Gerencia de Programación e Inversión y Cooperación Técnica Internacional
- Oficina Regional de Asesoría Jurídica

ORGANO DE APOYO

- Secretaria del Consejo Regional
- Oficina de Racionalización e Informática
- Oficina de Comunicación Social y Participación Ciudadana
- Oficina Regional de Administración
 - Oficina de Contabilidad
 - Oficina de Tesorería
 - Oficina de Abastecimiento y Gestión Patrimonial
 - Oficina de Personal

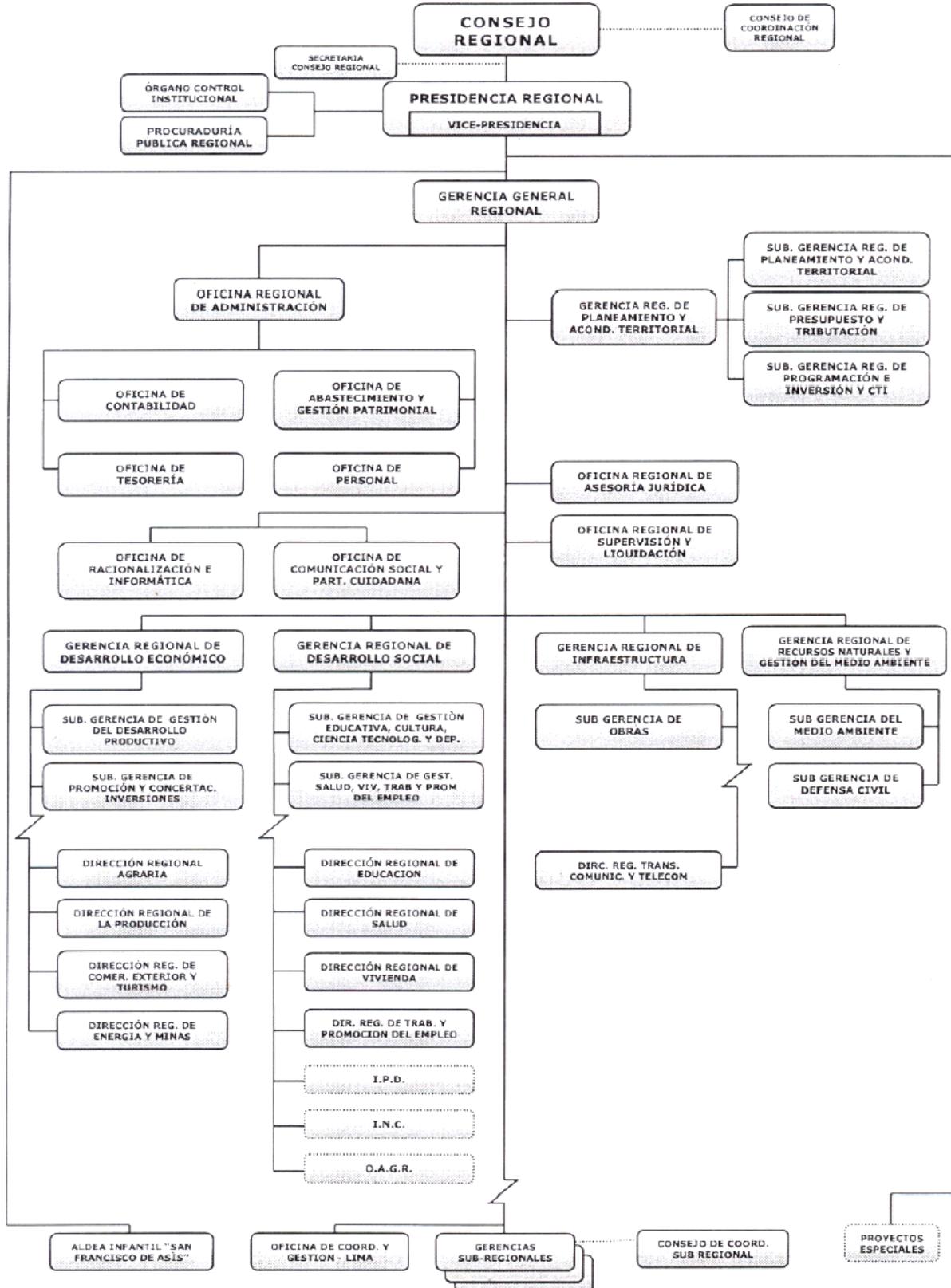
ORGANOS DE LINEA

- Gerencia Regional de Desarrollo Económico
 - Sub Gerencia de Gestión del Desarrollo Productivo.
 - Sub Gerencia de Promoción y Concertación de Inversiones Desconcertados.
 - Dirección Regional Agraria
 - Dirección Regional de la Producción
 - Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo.
 - Dirección Regional de Energía y Minas.
- Gerencia Regional de Desarrollo Social
 - Sub Gerencia de Gestión Educativa, Cultural, Ciencia, Tecnología y Deporte.
 - Sub Gerencia de Gestión Salud, Vivienda, Trabajo y Promoción del Empleo Desconcertados.
 - Dirección Regional de Educación.
 - Dirección Regional de Salud.
 - Dirección Regional de Vivienda, Construcción y Saneamiento.
 - Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo.
 - Instituto Peruano de Deportes.
 - Instituto Nacional de Cultura.
 - Oficina de Archivos General Regional
- Gerencia Regional de Infraestructura
 - Sub Gerencia de Obras Desconcertados.
 - Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.
- Gerencia Regional de Recursos Naturales y Medio Ambiente.
 - Sub Gerencia de Medio Ambiente.
 - Sub Gerencia de Defensa Civil

ORGANOS DESCONCERTADOS

- Gerencias Sub Regionales.
- Aldea Infantil “San Francisco de Asís”.
- Proyectos Especiales.
- Oficina de Coordinación y Gestión - Lima

**ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL DEL GOBIERNO REGIONAL HUANCVELICA
APROBADO MEDIANTE ORDENANZA REGIONAL N° 007-2003-GR-HVCA**



- **Estructura Funcional del Gobierno Regional Para la Gestión Vial**

GERENCIA REGIONAL DE INFRAESTRUCTURA

- Sub Gerencia de Obras

Órgano desconcentrado:

- Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

La Gerencia de Infraestructura. Es el órgano de línea, que ejerce funciones lineales y específicas sectoriales en materia de vialidad, transportes, comunicaciones y demás funciones de acuerdo a ley, así mismo en lo referente a ejecución de obras

A. ORGANO DE DIRECCIÓN

- Gerencia Regional de Infraestructura

B. ORGANO DE LINEA

- sub Gerencia de Obras

Desconcentrados:

- Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

- **Funciones de la Gerencia Regional de Infraestructura**

1. Ejercer las funciones específicas sectoriales en materia de vialidad, transporte y comunicaciones y demás funciones establecidas por ley.
2. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de proyectos de infraestructura vial, proyectos de comunicaciones y telecomunicaciones.
3. Dirigir, coordinar y controlar la atención de emergencias viales.
4. Mantener constantemente actualizada la información vial de la región.
5. Dirigir, coordinar y controlar las actividades de instalación, explotación y mantenimiento de los servicios de comunicación y telecomunicaciones en la región, fomentando su desarrollo y fortaleciendo los medios de comunicación regional y de una red pública de comunicaciones en la región.
6. Coordinar con el gobierno nacional las autorizaciones de estaciones de radio y televisión regional.
7. Dirigir la formulación de anteproyectos y proyectos de infraestructura de acuerdo al plan de desarrollo regional concertado.
8. Dirigir, controlar, supervisar y aprobar la liquidación de obras resultantes de los proyectos de inversión, conforme a la legislación vigente.

9. Dictar y emitir Resoluciones Administrativas para la marcha de la gerencia de infraestructura.
10. Aprobar mediante Resoluciones Gerenciales los expedientes técnicos de los proyectos de inversión, en infraestructura y sus modificaciones durante la ejecución de los proyectos.
11. Proponer la modalidad de ejecución de los proyectos de infraestructura.
12. Suscribir, con aprobación de la Presidencia Regional, los convenios con Gobierno Locales y Organizaciones de Base y ONG para la elaboración de expedientes técnicos y para la ejecución de los proyectos de infraestructura.
13. Participar en la formulación y ejecución de los planes y programas de otras gerencias en lo que refieren a infraestructura.
14. Participar en el directorio gerencial, suscribiendo la documentación aprobada.
15. Suscribir los Decretos y Resoluciones con la presidencia regional en los asuntos de su competencia.
16. Despachar con el gerente general y la presidencia regional los asuntos de su competencia.
17. Informar oportunamente a la gerencia general y a la presidencia regional las acciones de su gerencia.
18. Otras funciones que les sean asignadas por la gerencia general ó la presidencia regional.

b) Rol del Sector Regional de Transportes y Comunicaciones

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, es el órgano normativo encargado de diseñar y aplicar políticas y estrategias para integrar la región y al país con vías de transportes y servicio de comunicaciones. Esta a cargo de un director regional, es el encargado de gestionar, promover la inversión privada, así mismo supervisa y regula el otorgamiento de licencias de conducir, autoriza y fiscaliza los servicios de transportes interprovincial dentro del ámbito regional en coordinación con los gobiernos locales.

Finalidad

Preservar la integración vial dentro del departamento; realizando actividades de construcción, rehabilitación, mantenimiento de la infraestructura vial.

Visión

Que el país se encuentre integrado a nivel nacional e internacional con eficientes servicios de transportes y comunicaciones.

Misión

Diseñar y aplicar políticas y estrategias para integrar racionalmente al país con vías de transportes y servicios de comunicaciones. Mediante las direcciones regionales.

Estructura Orgánica

ORGANO DE DIRECCION

- Dirección Regional

ORGANOS DE ASESORAMIENTO

- Oficina General de Planificación y Presupuesto
- Oficina de Asesoría Jurídica

ORGANO DE APOYO

- Oficina General de Administración

ORGANOS DE LINEA

- Dirección de Caminos
- Dirección de Circulación Terrestre

La Dirección de Caminos; es la responsable de la integración física de los pueblos, mediante la ejecución de planes, programas y actividades de mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura vial. El papel fundamental de la Dirección de Caminos, es de mantener la transitabilidad de las carreteras vecinales y departamentales, conservando el estado en que fueron construidas y asegurando las comunicaciones por intermedio de ellas, como medio del desarrollo económico y cultural, mejorando la calidad de vida en el ámbito regional.

La Dirección de Caminos estructuralmente cuenta con las siguientes áreas:

- División de diseño y obras
- División de supervisión de obras
- División de equipo mecánico.

Para la administración y ejecución del mantenimiento de la red vial, cuenta con 03 unidades residenciales.

La Dirección de Circulación; es la encargada de ejecutar los planes, programas y actividades relativas a circulación terrestre, haciendo cumplir el Reglamento de Servicio Público de Transporte en el ámbito departamental, tiene como objetivo lograr un eficiente y oportuno servicio en lo relacionado a expedición de licencias de conducir, autorizaciones de giro de placas para los vehículos mayores, autoriza y supervisa el funcionamiento de las empresas de transporte de pasajeros y carga.

Cuenta con las siguientes áreas

- Área de licencias de conducir
- Área de División de transportes

1.2 Análisis de los Recursos Institucionales Destinados a la Vialidad

a) Análisis de los recursos financieros (oferta financiera)

Recursos presupuestales destinados a vialidad:

Analizando la ejecución Presupuestal en los últimos 04 años (2001 - 2004) del ex – CTAR Huancavelica y Gobierno Regional Huancavelica, que se muestra en la tabla 01, podemos observar que los recursos presupuestales destinados a vialidad recibidos como transferencia del Gobierno Central (recursos ordinarios, fondo de compensación regional, canon y sobre canon, donaciones y transferencias y recursos por privatización), representan más del 98 % del total del presupuesto destinado a vialidad a lo largo del periodo analizado, situación que refleja alta dependencia del Gobierno Central, de otra parte los recursos directamente recaudados asignados a financiar la gestión vial son menos del 2% anual. En el año 2001 se destinó 4'519,536 nuevos soles, en el 2002 9'375.058, en el 2003 14'732,115 y en el 2004 15'281,192 nuevos soles

En la misma tabla, se puede notar que las inversiones ejecutadas por la Dirección Regional de Transportes Huancavelica, son financiadas con transferencias realizadas por el Gobierno Regional, en el año 2001 su ejecución presupuestal ascendió a S/. 3'354,583.83, de los cuales el 29 % se destinó a gastos corrientes y el 71 % a inversiones en conservación vial regional. En los años 2002 y 2003 las transferencias del Gobierno Regional disminuyeron significativamente por lo que los gastos corrientes significaron el 98 %, quedando solo el 2 % del presupuesto ejecutado en inversiones en conservación vial regional. En el año 2004, recibe una considerable transferencia de recursos financieros, con lo que la ejecución presupuestal en inversiones en conservación vial asciende al 15 %; esta situación, evidencia el alto grado de dependencia del presupuesto que se recibe como transferencia del Gobierno Central y la incapacidad de generar ingresos propios para financiar la gestión vial.

**Tabla 01: Recursos Presupuestales Destinados a Vialidad
(En nuevos soles)**

Rubro Transportes	Presupuesto Ejecutado			Presupuesto Ejecutado			Presupuesto Ejecutado			Presupuesto Ejecutado		
	2001			2002			2003			2004		
	Transf.	Propio	Total	Transf.	Propio	Total	Transf.	Propio	Total	Transf.	Propio	Total
Administración Ex CTAR	685,173.28	0.00	685,173.28	2,902,065.04	0.00	2,902,065.04	5,702,345.19	0.00	5,702,345.19	5,553,954.05	0.00	5,553,954.05
Personal	387,833.93		387,833.93	1,642,678.33		1,642,678.33	3,227,742.56		3,227,742.56	3,143,747.57		3,143,747.57
Bienes y Servicios	193,916.97		193,916.97	821,339.16		821,339.16	1,613,871.28		1,613,871.28	1,571,873.79		1,571,873.79
Otros gastos	103,422.38		103,422.38	438,047.55		438,047.55	860,731.35		860,731.35	838,332.69		838,332.69
Const. y Re haz. Ex CTAR	607,606.50		607,606.50	2,573,529.38		2,573,529.38	5,056,796.68		5,056,796.68	4,925,204.53		4,925,204.53
Conservación Vial Ex CTAR	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Personal												
Bienes y Servicios												
Otros gastos												
Total Ex CTAR	1,292,779.78	0.00	1,292,779.78	5,475,594.42	0.00	5,475,594.42	10,759,141.87	0.00	10,759,141.87	10,479,158.58	0.00	10,479,158.58
%	100.00		100.00	100.00		100.00	100.00		100.00	100.00		100.00
Administración DRTC	903,016.12	76,392.42	979,408.54	3,752,636.70	80,073.00	3,832,709.70	3,884,687.18	15,888.00	3,900,575.18	3,877,158.23	179,941.19	4,057,099.42
Personal	197,588.10	60,415.77	258,003.87	3,241,100.70		3,241,100.70	3,254,616.28		3,254,616.28	3,275,487.23		3,275,487.23
Bienes y Servicios	705,428.02	15,976.65	721,404.67	479,726.00	80,073.00	559,799.00	608,223.90		608,223.90	598,871.00	168,279.19	767,150.19
Otros gastos				31,810.00		31,810.00	21,847.00	15,888.00	37,735.00	2,800.00	11,662.00	14,462.00
Conservación Vial DRTC	2,323,740.02	51,435.27	2,375,175.29	34,278.53	32,475.71	66,754.24	60,474.91	11,922.81	72,397.72	694,758.90	50,175.00	744,933.90
Personal			0.00						0.00			0.00
Bienes y Servicios			0.00						0.00			0.00
Otros gastos	524,203.60	15,976.65	540,180.25				32,807.91	11,922.81	44,730.72			0.00
Inversiones	1,799,536.42	35,458.62	1,834,995.04	34,278.53	32,475.71	66,754.24	27,667.00		27,667.00	694,758.90	50,175.00	744,933.90
Total DRTC	3,226,756.14	127,827.69	3,354,583.83	3,786,915.23	112,548.71	3,899,463.94	3,945,162.09	27,810.81	3,972,972.90	4,571,917.13	230,116.19	4,802,033.32
%	96.19	3.81	100.00	97.11	2.89	100.00	99.30	0.70	100.00	95.21	4.79	100.00
Total General	4,519,535.92	127,827.69	4,647,363.61	9,262,509.65	112,548.71	9,375,058.36	14,704,303.96	27,810.81	14,732,114.77	15,051,075.71	230,116.19	15,281,191.90
%	97.25	2.75	100.00	98.80	1.20	100.00	99.81	0.19	100.00	98.49	1.51	100.00

Fuente: Memorias anuales de gestión del Gobierno Regional

Elaboración: Equipo Técnico

En la Tabla 02, mostramos los recursos presupuestales por categoría de gasto y por toda fuente de financiamiento. El comportamiento del presupuesto ejecutado es irregular; en el año 2001 el total de inversiones viales ascendía a 2'442,601.54 nuevos soles, que representaba el 64 % del presupuesto destinado a vialidad. En los años 2002, la proporción de presupuesto asignado a inversiones viales disminuyó significativamente a solo el 28 %; en el año 2003 y 2004 la tendencia es ascendente (35 % y 37 % respectivamente), pero sin llegar a recuperar el nivel del año 2001.

Tabla 02: Recursos Presupuestales por Categoría de Gasto y Toda Fuente de Financiamiento (En nuevos soles)

Categoría del Gasto	Presupuesto Ejecutado 2001		Presupuesto Ejecutado 2002		Presupuesto Ejecutado 2003		Presupuesto Ejecutado 2004	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%	S/.	%
Total Gasto Corriente	1,664,581.82	0.36	6,734,774.74	0.72	9,602,920.37	0.65	9,611,053.47	0.63
Personal y obligaciones sociales	645,837.80		4,677,098.23		6,291,027.68		6,218,453.09	
Obligaciones previsionales	721,404.67		206,680.80		191,331.16		200,781.71	
Bienes y servicios	193,916.97		1,381,138.16		2,222,095.18		2,339,023.98	
Otros Gastos Corrientes	103,422.38		469,857.55		898,466.35		852,794.69	
Total Inversiones viales	2,982,781.79	0.64	2,640,283.62	0.28	5,129,194.40	0.35	5,670,138.43	0.37
Inversiones	2,442,601.54		2,573,529.38		5,084,463.68		5,619,963.43	
Gastos de Capital	540,180.25		66,754.24		44,730.72		50,175.00	
Total Gasto Corriente + Inversiones Viales	4,647,363.61	100.00	9,375,058.36	100.00	14,732,114.77	100.00	15,281,191.90	100.00

Fuente: Memorias anuales de gestión del Gobierno Regional

Elaboración: Equipo Técnico

La tendencia de la asignación de presupuesto a la gestión vial entre los años 2001 – 2004 es ascendente, para el año 2005 se ha considerado el presupuesto aprobado y para el 2006 el anteproyecto de presupuesto, formulado en el proceso del “Presupuesto Participativo”, con el techo presupuestal determinado por el Ministerio de Economía y Finanzas, en el que se observa una sustancial restricción del presupuesto para inversiones en más del 40 %; sin embargo la proporción destinada a vialidad se mantiene constante.

De otra parte, en el Plan Estratégico de Desarrollo Regional Concertado y Participativo de Huancavelica 2004 – 2015 se considera como objetivo estratégico, en lo relacionado a vialidad: “La región de Huancavelica cuenta con una infraestructura vial moderna y rápida, articulada a los ejes productivos y explotación de los recursos naturales y ecoturísticos e integra sus provincias y distritos, habiendo

mejorado su articulación con el mercado nacional e internacional”, asimismo, en el proceso de formulación del presupuesto participativo, se considera como necesidad de inversión en infraestructura vial. Por lo tanto, de mantenerse las políticas actuales, consideramos que la oferta financiera del Gobierno Regional de Huancavelica, es la que se muestra en el cuadro 03.

Tabla 03: Oferta Financiera Destinada a Inversiones Viales 2004 - 2008 Manteniendo Políticas Actuales

Fuente de Financiamiento	Oferta financiera 2004 - 2008 (en nuevos soles)							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
FONCOR				9,396,028	6,485,092	6,019,000	9,344,512	12,256,562
RDR	115,238			50,175	32,000		125,000	150,000
CsC		2,634,020	3,400,668	1,758,780	1,830,000	7,399,000	6,856,769	8,213,975
DyT	645,546	1,882,844	555,931	9,718,612	801		4,600,000	5,850,000
PyC			3,368,979					
R.O.	5,386,272	8,754,905	3,433,564					
TOTAL	6,147,056	13,271,769	10,759,142	20,923,595	8,347,893	13,418,000	20,926,281	26,470,537

Fuente: Memorias anuales de gestión del Gobierno Regional, Programa de Inversiones 2005, Anteproyecto Presupuesto 2006

Elaboración: Equipo Técnico

Nota: A partir del año 2004, ya no considera la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios, toda la transferencia presupuestal de ese rubro se considera en la fuente de financiamiento FONCOR, razón por la que no se realiza la proyección de presupuesto al año 2008.

b) Análisis de los recursos humanos

Para cumplir con la finalidad de preservar la integración vial dentro del departamento realizando actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones cuenta con un total de 208 trabajadores.

Realizando un recuento por categoría remunerativa, en el nivel de Directivos se encuentran 08 personas, de las cuales 5 son nombrados con nivel F-1 y 3 contratados, entre ellos el Director Regional. En la categoría Profesionales clasifican 6 personas, de los cuales solo 01 es nombrado y 5 contratados. Como técnicos califican 194 personas, de los cuales 166 tienen la condición de nombrados y 28 son contratados; en ésta categoría remunerativa se encuentran comprendidos los obreros.

El total de personal nombrado es de 172 personas, que representa el 83 % del total, el personal contratado representa el 17 % del total.

Es importante observar, que el personal calificado que cumple funciones viales es mínimo, entre directivos y profesionales, son un total de 14 personas, que representa el 7 % del total del personal asignado a vialidad, esto nos indica la necesidad de capacitación y especialización del personal, para gestionar la vialidad en forma apropiada.

Tabla 04: Resumen del Número de Personal

Categoría Remunerativa	Personal		
	Nombrados	Contratados	Total
Directivos	5	3	8
F5		1	1
F2		2	2
F1	5		5
Profesionales	1	5	6
SPA	1	3	4
SPB		2	2
Técnicos	166	28	194
STA	17	3	20
STB	32	8	40
STC	57	4	61
STD	60	13	73
Total	172	36	208

c) **Análisis de los recursos físicos**

El parque automotor destinado a vialidad en el departamento de Huancavelica es muy reducido, en vehículos solo se cuenta con 2 camionetas y 2 camiones volquete en estado operativo; el equipo mecánico está formado por un tractor de oruga en estado operativo, una moto niveladora en reparación y un tractor de llantas y una moto niveladora fuera de servicio.

El equipo pesado ha pasado largamente su periodo de vida útil, esto ocasiona que rendimientos por debajo de su capacidad operativa.

Tabla 05: Parque Automotor Institucional

Unidades	Estado			
	Operativo	En Reparación	Fuera de Servicio	Total
VEHÍCULOS	4	0		4
Camionetas	2			2
Camión Volquete	2			2
EQUIPO MECÁNICO	3	1		4
Tractor de Orugas	1			1
Cargador Frontal	1			1
Motoniveladora	1	1		2
EQUIPOS DIVERSOS	1	0		1
Tractor de Tiro				
Tanque de Combustible	1			1
Total	8	1	2	8

El Equipo de Informática, destinado a la gestión vial, se muestra en la tabla N° 06, se cuenta con un total de 44 estaciones de trabajo, de

las cuales 20 son Pentium IV, 37 impresoras: 26 matriciales, 2 de inyección de tinta, 6 láser y un plotter.

Este equipo se encuentra distribuido entre los diversos órganos de línea y de apoyo, brindan servicio de acuerdo a la necesidad de cada órgano, se cuenta asimismo con el Software AIDC 2000 Diseño de Carreteras.

Tabla 06: Equipo de Informática Destinado a la Gestión Vial

Ítem	Descripción	Cantidad
ESTACIONES DE TRABAJO		
1	Pentium I	3
2	Pentium II	9
3	Pentium III 500 Mhz	11
4	Pentium IV	20
5	Computador Personal Pentium IV	1
Total		44
IMPRESORAS		
1	Matricial Panasonic KY-P1150	1
2	Matricial Epson LX-300	13
3	Matricial Epson FX – 1170	2
4	Matricial Epson FX – 1180	1
5	Matricial Epson FX – 2170	1
6	Matricial Epson LQ - 2070	4
7	Matricial Epson LQ - 2080	4
8	Matricial Epson LQ – 2180	2
9	Inyección de tinta Epson Stylus Color 400	2
10	Laser HP Design Jet 1220	2
11	Laser Jet HP 1015	2
12	Laser Jet HP 1300 – 1320	6
13	Plotter HP Design Jet 500	1
Total		41
EQUIPOS DE COMUNICACIÓN		
1	Concentrador de red 3COM Office Connect (16 puntos)	2
2	Fax MODEM	1
Total		3
DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD ELECTRICA		
1	UPS Corporativo EP-10001	1
DISPOSITIVOS DE ALMACENAMIENTO		
1	Grabadora de CD	1
2	Tape Backup IOMEGA ZIP	1
Total		2
SOFTWARE		
1	AIDC 2000 Diseño de Carreteras	1
Total		1

Fuente: Oficina de Control Patrimonial - DRTC Huancavelica
Elaboración: Equipo Técnico

á al servicio de la gestión vial en el departamento de Huancavelica,

está constituido por 02 inmuebles ubicados en la ciudad de Huancavelica, que son utilizados como sede institucional y 20 campamentos ubicados en diferentes localidades del departamento, todos los inmuebles tienen la tenencia de propiedad debidamente saneados

Tabla 07: Patrimonio Inmobiliario Destinado a Gestión Vial

Nº	Inmueble	Ubicación	Área M2	Estado de Conservación	Tenencia de la Propiedad
LOCALES					
1	Sede Central Institucional	Jr. Francisco de Angulo N° 410	4,545.00	Regular	Saneado
2	Sede Central Institucional	Jr. Grau y Jr. Francisco de Angulo	494.57	Regular	Saneado
CAMPAMENTOS					
1	Incapacchan	Pomacocha – Acobamba	1,008.50	Mal estado	Saneado
2	Santa Rosa	Huancavelica	7,843.50	Regular	Saneado
3	Licapa	Pilpichaca – Huaytará	615.00	Regular	Saneado
4	Chaupi	Pilpichaca – Huaytará	1,036.20	Regular	Saneado
5	Antacancha	Ccochaccasa – Angaraes	1,703.25	Regular	Saneado
6	Imperial	Ñahuinpuquio – Tayacaja	422.40	Regular	Saneado
7	Paucará	Paucará – Acobamba	2,691.00	Regular	Saneado
8	Cachicuyau	Izcuchaca – Huancavelica	2,301.75	Regular	Saneado
9	Sachapite	Huancavelica	1,296.00	Regular	Saneado
10	Puente Palca	Palca – Huancavelica	627.20	Regular	Saneado
11	Huatafia	Pilpichaca – Huaytará	6,944.84	Mal estado	Saneado
12	Mollepallana	Huaytará	322.40	Regular	Saneado
13	Santa Inés	Santa Ana – Castrovirreyna	3,780.00	Regular	Saneado
14	Huachacc	Ticrapo – Castrovirreyna	218.25	Regular	Saneado
15	Casma	Acostambo – Tayacaja	526.14	Regular	Saneado
16	Tinocc	Ticrapo – Castrovirreyna	982.50	Regular	Saneado
17	Lachocc	Huancavelica	864.00	Regular	Saneado
18	Pucapampa	Yauli – Huancavelica	1,472.50	Regular	Saneado
19	Rumichaca	Pampas – Tayacaja	1,337.93	Regular	Saneado
20	Huaytará	Huaytará	1,919.70	Regular	Saneado

Fuente: Oficina de Control Patrimonial - DRTC Huancavelica

Elaboración: Equipo Técnico

1.3 Capacidad del Gobierno Regional para asumir la Gestión Vial Departamental

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, es el órgano desconcentrado que depende presupuestal y administrativamente del Gobierno Regional y mantiene relación técnico normativo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Mediante la Ley N° 27867, se dispone la transferencia de las facultades y competencias del Gobierno Central y los recursos del Estado al Gobierno Regional de Huancavelica; entre ellas la responsabilidad de ejecutar los planes, programas y actividades de mejoramiento y mantenimiento de la

infraestructura vial dentro de los límites departamentales viales tal como lo dispone el D.S. N° 062-85-TC y sus ampliatorias D.S. N° 009-95-MTC, R.M. N° 473-97-MTC/15.02 y R.M. N° 052-97- MTC/15.02, la clasificación de la red vial y tipo de superficie. Actualmente cuenta con los documentos de Gestión (CAP, MOF, ROF, PAP y TUPA), debidamente aprobados.

En los últimos años la sede central del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa de Caminos Rurales (PROVIAS RURAL); Programa de Acción cívica (PROVIAS DEPARTAMENTAL) y SINMAC (PROVIAS NACIONAL), ha retomado la iniciativa de realizar inversión en infraestructura vial de la Red Nacional, Departamental y Vecinal, desconociendo la existencia de las Direcciones Regionales de Transportes en el ámbito de su competencia.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica, en su afán de cumplir con las funciones asignadas, presta continuamente apoyo de acuerdo a sus limitaciones, por tener entre sus recursos humanos personal calificado entre técnicos, operadores y obreros, desperdiándose constantemente el potencial y la Infraestructura de las Direcciones Regionales a nivel Nacional, que bien pudo ser consideradas para realizar las funciones de Mantenimiento, Mejoramiento, Rehabilitación y Construcción a cargo de las oficinas descentralizadas del MTC, sin ningún costo de operación, y en muchos casos usurpando y superponiendo las funciones asignadas a las Direcciones Regionales.

La Gerencia de Infraestructura, a través de la sub gerencia de obras es la encargada de ejecutar el programa de inversiones del Gobierno Regional, actualmente se favorece la ejecución de obras bajo la modalidad de administración directa, por consiguiente la ejecución se torna lenta, por el enorme esfuerzo que significa ésta modalidad de ejecución. Por su parte la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica en convenio con el Gobierno Regional y con los Gobiernos Locales, realiza trabajos de Construcción y Mantenimiento de Carreteras Vecinales y otras obras viales.

En la propuesta de gestión del Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica, se define las funciones y competencias de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y la Gerencia de Infraestructura, de tal modo que cada organismo asuma su responsabilidad de acuerdo a su capacidad, en la elaboración de los expedientes técnicos, así como la ejecución de los trabajos de algunas carreteras aprovechando la experiencia de recursos humanos y logísticos con los que se cuenta, propiciando las alianzas estratégicas con los Municipios que cuentan con maquinaria pesada. Mientras que la ejecución de obras de mayor envergadura estarían a cargo de la empresa privada bajo la supervisión eficaz de la Gerencia de Infraestructura.