



**GOBIERNO REGIONAL DE HUANCAVELICA**

**DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES  
Y COMUNICACIONES**

# **PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO**

**HUANCAVELICA  
2017 - 2021**



**DICIEMBRE DEL  
2016**



GOBIERNO REGIONAL DE HUANCVELICA

Lic. GLODOALDO ALVAREZ ORE  
Gobernador Regional

Lic. PAVEL LACHO GUTIERREZ  
Vice Gobernador Regional

Ing. GROBER ENRIQUE FLORES BARRERA  
Gerente General Regional

Lic. EDWIN URIBE RUIZ  
Gerente Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial

Ing. ANTONIO TAYPE CHOQUE  
Gerente Regional de Infraestructura

Ing. JUAN PABLO CASTRO ILLESCA  
Director Regional de Transportes y Comunicaciones

**EQUIPO TÉCNICO:**

Ing. Luis Yaranga Condori  
Econ. Rafael Huamán Jurado  
Econ. Olinda Maldonado Pariona  
Ing. Víctor Ramos Mendoza  
Ing. Max Rafael Duran Egoavil  
Ing. Saúl Baldeón Cuba

**Apoyo:**

Ing. Danae Patricia Cueva Pariona  
CPC Norma Carranza Miranda  
Bach. Ing. Carlos Soto Escobar

**Asesoramiento Técnico:**

Ing. Brommel CHUQUILLANQUI HUAMAN  
Especialista en Diseño y Gestion de Proyectos Viales



GOBIERNO REGIONAL DE  
HUANCAVELICA  
CONSEJO REGIONAL



## ORDENANZA REGIONAL Nº 357 -GOB.REG-HVCA/CR

*Huancavelica, 15 de Diciembre de 2016.*

POR CUANTO:

EL CONSEJO REGIONAL DE HUANCAVELICA:

Ha dado la Ordenanza Regional siguiente:

**ORDENANZA REGIONAL QUE APRUEBA EL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DE HUANCAVELICA 2017 - 2021.**

Que, los Gobiernos Regionales emanan de la voluntad popular, son personas jurídicas de Derecho Público con autonomía política, económica y administrativa teniendo por misión organizar y conducir la gestión pública regional de acuerdo a sus competencias exclusivas, comparativas y delegadas en el marco de las políticas nacionales y sectoriales para la contribución al desarrollo integral y sostenible de la región, sus normas y disposiciones se rigen por los principios de exclusividad, territorialidad, legalidad y simplificación administrativa.

Que, el Artículo 45º de la Ley Nº 27867 - Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, establece que en concordancia de políticas sectoriales y funciones generales los Gobiernos Regionales definen, norman, dirigen y gestionan sus políticas regionales y ejercen sus funciones generales y específicas en concordancia con las políticas nacionales y sectoriales.

Que, el Gobierno Regional de Huancavelica, encarga a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones la actualización del documento "Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica", en mérito al Acuerdo de Consejo Regional Nº 128-2016-GOB.REG.HVCA/CR, de fecha 18 de octubre de 2016 y conforme a lo dispuesto por el Decreto Supremo Nº 011-2016-MTC - Actualización del clasificador de rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, cuyo propósito es lograr un racional ordenamiento territorial, orientando la infraestructura vial departamental 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 con todos los niveles de gobierno y el sector privado.

Que, para la actualización del Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica se ha tomado en cuenta como herramienta de trabajo el plan de desarrollo regional concertado Huancavelica al 2021, siendo esta una propuesta de desarrollo integral y sostenible con el





GOBIERNO REGIONAL DE  
HUANCVELICA  
CONSEJO REGIONAL



## ORDENANZA REGIONAL N° 357 -GOB.REG-HVCA/CR

Huancavelica, 15 de Diciembre de 2016.

enfoque de planteamiento estratégico prospectivo, caracterizado por la atención de explorar escenarios en el futuro, construyendo la mejora de la calidad de vida de la población; así mismo es un trabajo concertado de equipo multidisciplinario y multisectorial, tomado 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.

Que, el Artículo 38° de la Ley N° 27867 - Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, establece que las Ordenanzas Regionales norman asuntos de carácter general, la organización y administración del Gobierno Regional y reglamentan materias de su competencia;

Por lo que, en uso de las atribuciones conferidas en la Constitución Política del Estado, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, sus modificatorias y al Reglamento Interno del Consejo Regional; con el voto unánime de sus miembros;

ORDENA:

**ARTÍCULO PRIMERO.- APROBAR** el "PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DE HUANCVELICA 2017 - 2021", cuya finalidad será contribuir al proceso de descentralización, respecto a la gestión de la red Vial Departamental y al mismo tiempo establecer acciones que deberá desplegar el Gobierno Regional de Huancavelica y PROVIAS Descentralizado, para asegurar el desarrollo y mantenimiento de la Red Vial de la Región Huancavelica.

**ARTÍCULO SEGUNDO.- ENCARGAR** a la Gerencia General Regional para que en coordinación con la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial, implementen el documento aprobado y programen el presupuesto para su ejecución del Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica 2017 - 2021.

**ARTÍCULO TERCERO.- Comuníquese** la presente Ordenanza Regional a los órganos competentes para su conocimiento y fines pertinentes.

Comuníquese al señor Gobernador Regional para su promulgación.

En Huancavelica a los quince días del mes de diciembre del dos mil dieciséis.





GOBIERNO REGIONAL DE  
HUANCAVELICA  
CONSEJO REGIONAL

EL SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO REGIONAL DE HUANC  
Que la copia fotostatica que acompaño, ha sido tomada  
de su original, al que me remito en lo que a mí respecta.  
Huancavelica: 03 ENE. 2017

Abog. JORDAN CARDENAS ARANA  
SECRETARIO DEL CONSEJO REGIONAL  
Gobierno Regional de Huancavelica

## ORDENANZA REGIONAL N° 357 -GOB.REG-HVCA/CR

Huancavelica, 15 de Diciembre de 2016.

En Huancavelica a los quince días del mes de diciembre del dos mil dieciséis.


DIÓGENES ANCCASI MARTÍNEZ  
Presidente del Consejo Regional

### POR TANTO:

Mando se Publique y cumpla.

Dado en la Sede del Gobierno Regional de Huancavelica, a los veintinueve días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis.



GOBIERNO REGIONAL HUANCAVELICA  
  
Lic. Glodoaldo Alvarez Ore  
GOBERNADOR REGIONAL

INDICE	Pag.
<b>PRESENTACIÓN</b> .....	06
<b>I. HIPÓTESIS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL</b> .....	08
<b>II. CARACTERIZACIÓN Y CONTEXTO DEL DESARROLLO DEPARTAMENTAL</b> .....	12
<b>2.1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL DEPARTAMENTO:</b> .....	12
2.1.1 Ubicación del Departamento.....	12
2.1.2 División Política .....	12
<b>2.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA DEL DEPARTAMENTO</b> .....	16
2.2.1 Relieve .....	16
2.2.2 Geomorfología .....	16
2.2.3 Clima.....	17
2.2.4 Zonas de Vida.....	17
2.2.5 Recursos Naturales.....	21
2.2.5.1 Recursos Hídricos.....	21
2.2.5.2 Recursos Suelos.....	25
2.2.5.3 Recursos Mineros.....	26
2.2.5.4 Recursos Turísticos.....	28
2.2.5.5 Reserva Natural de Orquídeas del Bosque de Amaru .....	30
2.2.5.6 Circuito y Corredores Turísticos.....	30
<b>2.3 CARACTERIZACIÓN SOCIAL DEL DEPARTAMENTO</b> .....	32
2.3.1 Niveles de Pobreza Departamental.....	32
2.3.2 Niveles de Pobreza por Sub Regiones y Distritos.....	35
2.3.3 Calidad de Vida según Índice de Desarrollo Humano.....	40
2.3.4 Niveles de Calidad de Vida por Subregiones y Distrito.....	41
<b>2.4 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DEL DEPARTAMENTO</b> .....	46
2.4.1 La Economía Departamental.....	46
2.4.1.1. Participación del PBI departamental en el PBI Nacional .....	46
2.4.1.2. Tasas de crecimiento del PBI departamental y PBI Nacional.....	47
2.4.2 Estructura relativa de la producción.....	48
2.4.3 Áreas Diferenciadas por Tipo de Producción.....	49
2.4.4 Áreas Diferenciadas por Servicio a la Producción.....	55
2.4.5 Áreas Diferenciadas por su Dinamismo.....	57
<b>2.5 ANÁLISIS DE LA DINÁMICA POBLACIONAL DEL DEPARTAMENTO</b> .....	59
2.5.1 Aspectos Generales.....	59
2.5.2 Evolución de la población del departamento.....	60
2.5.3 Composición de la población urbana y rural.....	61
2.5.4 Evolución de los Centros Urbanos.....	66
2.5.5 Importancia de las Ciudades por su Dinámica de Crecimiento.....	68
2.5.6 Jerarquía de ciudades del departamento por tasa de crecimiento.....	71
<b>2.6 DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL</b> .....	72
2.6.1 Determinación de los Nodos de Desarrollo Departamental.....	72
<b>III. DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO</b> .....	77
<b>3.1 EL SISTEMA DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTES</b> .....	77
3.1.1 Caracterización del Sistema Departamental de Transportes.....	77
3.1.2 Descripción de la Oferta Vial del Departamento .....	78
3.1.3 Estado de la Red Vial y su Incidencia en el Desarrollo Departamental .....	99

	Pag.
3.1.4 Los Servicios de Transporte Terrestre de Carga y Pasajeros.....	107
<b>3.2 ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTIÓN VIAL .....</b>	<b>109</b>
3.2.1 Estructura y Funciones Viales del Gobierno Regional .....	109
3.2.2 Análisis de los Recursos Institucionales destinados a la Viabilidad.....	110
3.2.3 Capacidad del Gobierno Regional para asumir la gestión vial departamental...	112
<b>3.3 DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA VIAL.....</b>	<b>112</b>
3.1 Demanda de Intervención.....	112
Tabla N° 35: Niveles de Intervención requeridos por los caminos departamentales...	113
<b>IV. PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO.....</b>	<b>114</b>
<b>4.1 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO.....</b>	<b>114</b>
4.1.1 Identificación de Ejes de Integración Económica y Territorial del Departamento.....	114
4.1.2 Definición de los ejes viales estratégicos para el Desarrollo Departamental.....	117
4.1.3 Priorización de Caminos Departamentales.....	120
4.1.4 Estratificación de los Caminos por Rango de Importancia.....	123
4.1.5 Identificación de Corredores Económicos Viales.....	125
4.1.6 Priorización de Corredores Económico Viales.....	143
<b>4.2 OBJETIVOS Y POLÍTICAS PARA LA GESTIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA .....</b>	<b>147</b>
4.2.1 Objetivos.....	147
4.2.2 Políticas.....	147
<b>4.3 PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES.....</b>	<b>150</b>
4.3.1 Análisis Cualitativo: Demanda de Atención.....	150
4.3.2 Análisis Cuantitativo: Demanda de Inversión a Costos Estándares.....	153
4.3.3 Análisis de Impactos .....	154
<b>4.4 LINEAMIENTOS PARA EL MARCO INSTITUCIONAL Y FINANCIERO PARA LA GESTIÓN VIAL DESCENTRALIZADA .....</b>	<b>155</b>
4.4.1 Marco Institucional.....	155
4.4.2 Marco Financiero.....	156
Tabla N° 46 Plan de Intervenciones en Caminos Departamentales.....	158
Tabla N° 47 Volumen de Inversión Requerido en los Caminos Departamentales.....	159
Mapa Vial de Rutas Departamentales .....	160
Mapa Vial de Corredores Económicos Viales .....	161
Mapa Vial de Rutas departamentales y Nacionales .....	162
Anexo N° 01:	
Objetivos y Políticas para la Gestión Vial del Departamento de Huancavelica..	163
Anexo N° 02	
Aspectos Institucionales de la Gestión Vial.....	166

## Relación de Mapas:

- Mapa N° 01: Ubicación del Departamento en el País.
- Mapa N° 02: División Política del Departamento en Provincias y Distritos.
- Mapa N° 03: Clima de Huancavelica.
- Mapa N° 04: Vulnerabilidad de Huancavelica.
- Mapa N° 05: Pluviosidad del Departamento.
- Mapa N° 06: Cuencas Hidrográficas.
- Mapa N° 07: Recursos Turísticos.
- Mapa N° 08: Índice de Pobreza a Nivel Provincial.
- Mapa N° 09: Espacios Diferenciados al interior del Departamento.
- Mapa N° 10: Nivel de Vida por Índice de Desarrollo Humano.
- Mapa N° 11: Tipo de Producción por Provincia.
- Mapa N° 12: Clasificación de Centros de Apoyo a la Producción.
- Mapa N° 13: Áreas Diferenciadas por su Dinamismo.
- Mapa N° 14: De Mayor Concentración Urbana en la Región.
- Mapa N° 15: Centros Urbanos con Mayor Volumen y Dinámica Poblacional.
- Mapa N° 16: Densidad Poblacional.
- Mapa N° 17: Nodos de Desarrollo según Dinamismo.
- Mapa N° 18: Nodos de Desarrollo según Importancia.
- Mapa N° 19: Transporte Aéreo.
- Mapa N° 20: Transporte Ferroviario.
- Mapa N° 21: Mapa Vial Rutas Departamentales.
- Mapa N° 22: Mapa Vial Corredores Económicos.
- Mapa N° 23: Mapa Vial Rutas Departamentales y Nacionales.

## Relación de Tablas:

- Tabla N° 01: Población, Superficie, Altitud y Distritos según Provincias de Departamento
- Tabla N° 02: Grupos de Departamento con Niveles de Pobreza Estadísticamente Semejantes Año 2015.
- Tabla N° 03: Población y Condición de Pobreza según Distrito Año 2013.
- Tabla N° 04: Índice de Desarrollo Humano a Nivel Departamental 2012.
- Tabla N° 05: Índice de Desarrollo Humano a Nivel Distrital 2012.
- Tabla N° 06: Producto Bruto Interno (PBI) Nacional y del Departamento 1970 - 2012.
- Tabla N° 07: Tasa de Crecimiento del PBI País y Departamento 2007 – 2013.
- Tabla N° 08: PBI Sectorial estructura porcentual (%).
- Tabla N° 09: Áreas de Especialización Productiva por Sub Espacios, Zonas y Provincias.
- Tabla N° 10: Áreas de Especialización Productiva por Orden de Importancia, Sub Espacios, Zonas a Nivel Provincial.
- Tabla N° 11: Clasificación de Centros Urbanos por Servicio a la Producción.
- Tabla N° 12: Áreas Diferenciadas por su Dinamismo.
- Tabla N° 13: Crecimiento Intercensal de la Población Departamento - País.
- Tabla N° 14: Población Total y Tasa de Crecimiento.
- Tabla N° 15: Población Urbana, Rural y Tasa de Crecimiento.
- Tabla N° 16: Población Total, Urbana y Rural, según Sub Región Geográfica Año 2015
- Tabla N° 17: Ordenamiento Global de Ciudades del Departamento.
- Tabla N° 18: Jerarquía de Ciudades del Departamento por Volumen de Población.
- Tabla N° 19: Población y Tasa de Crecimiento Anual en Ciudades Principales.
- Tabla N° 20: Jerarquía de Ciudades del Departamento por Tasa de Crecimiento.
- Tabla N° 21: Determinación de los Nodos de Desarrollo Departamental.
- Tabla N° 22: Determinación de la Importancia de los Nodos de Desarrollo Departamental.
- Tabla N° 23: Características de los Aeropuertos y Pistas de Aterrizaje.



- Tabla N° 24: Distribución de la Red Vial, por Tipo de Superficie y por Zonas.  
Tabla N° 25: Acceso a Poblaciones en la Zona de Influencia.  
Tabla N° 26: Volúmenes de Carga Movilizados por Modos de Transporte.  
Tabla N° 27: Oferta Vial del Departamento.  
Tabla N° 28: Resumen del Estado Actual de la Red Vial Departamental.  
Tabla N° 29: Listado de Caminos Nacionales que Atraviesan el Departamento.  
Tabla N° 30: Incidencia de Caminos Rurales del Departamento.  
Tabla N° 31: Listado de Caminos Departamentales.  
Tabla N° 32: Resumen, Caracterización y Estado de Caminos Departamentales.  
Tabla N° 33: Resumen del Estado Actual de la Red Vial Departamental por Sub Regiones.  
Tabla N° 34: Rutas de Transporte Terrestre de Pasajeros y Frecuencia de Viajes.  
Tabla N° 35: Niveles de Intervención Requeridos por los Caminos Departamentales.  
Tabla N° 36: Ejes Viales Estratégicos Priorizados.  
Tabla N° 37: Listado Priorizado de Caminos Nacionales.  
Tabla N° 38: Listado de Caminos Departamentales.  
Tabla N° 39: Puntaje Final de Caminos Departamentales según Indicadores.  
Tabla N° 40: Listado Priorizado de Caminos Departamentales.  
Tabla N° 41: Listado Estratificado de Caminos por Rango de Importancia y Tramos por Orden de Prioridad.  
Tabla N° 42: Listado de Corredores Económicos Viales.  
Tabla N° 43: Listado Priorizado de Corredores Económicos.  
Tabla N° 44: Listado Priorizado de Corredores Económicos y Rutas.  
Tabla N° 45: Niveles de Intervención Requeridos.  
Tabla N° 46: Plan de Intervención en Corredores Económicos Viales y Rutas Departamentales.  
Tabla N° 47: Volumen de Inversión en Corredores Económicos Viales y Rutas Departamentales.  
Tabla N° 48: Recursos Presupuestales Destinados a Viabilidad.  
Tabla N° 49: Recursos Presupuestales por Categoría de Gastos y Toda Fuente de Financiamiento.  
Tabla N° 50: Oferta Financiera Destinada a Inversiones Viales 2013 - 2015 – Manteniendo Políticas Actuales.

#### Relación de Cuadros:

- Cuadro N° 01: Provincias y Distritos de Huancavelica.  
Cuadro N° 02: Principales Lagunas del Departamento de Huancavelica.  
Cuadro N° 03: Cuencas Hidrográficas del Departamento de Huancavelica.  
Cuadro N° 04: Capacidad de Uso Mayor de Tierras del Departamento de Huancavelica.  
Cuadro N° 05: Superficie Agrícola.  
Cuadro N° 06: Producción Minera del Departamento de Huancavelica 2011 – 2015.  
Cuadro N° 07: Empresas Mineras en Operación y Proceso de Cierre.  
Cuadro N° 08: Áreas de producción en el Departamento de Huancavelica.  
Cuadro N° 09: Resumen de Recursos Humanos por Categoría.  
Cuadro N° 10: Número de Personal por Categoría Remunerativa.  
Cuadro N° 11: Parque Automotor Institucional.  
Cuadro N° 12: Equipos de Informática destinados a la Gestión Vial.  
Cuadro N° 13: Patrimonio Inmobiliario Destinado a Gestión Vial.

## PRESENTACIÓN

El Gobierno Regional de Huancavelica, encarga a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones la “Actualización del Plan Vial Departamental Participativo 2017-2021 de Caminos Departamentales de la Región Huancavelica”, en mérito al Acuerdo del Consejo Regional N° 128-2016-GOB.REG.-HVCA/CR, de fecha 18 de octubre del 2016 y conforme lo dispone el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC.- Actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC; cuyo propósito es lograr un racional ordenamiento territorial, orientando la infraestructura vial departamental a la satisfacción de las demandas de la actividad productiva y social de la población; integrando los espacios socioeconómicos de carácter intra y extra regional, articulando los centros de producción con los mercados, con una infraestructura vial eficiente y con adecuados niveles de serviciabilidad, previa concertación con los diferentes niveles de gobierno y el sector privado.

Para la actualización del Plan Vial Departamental Participativo de Huancavelica, se ha tomado en cuenta como herramienta de trabajo; el Plan de Desarrollo Regional Concertado Huancavelica al 2021, siendo esta una propuesta de desarrollo integral y sostenible con el enfoque de planeamiento estratégico prospectivo, caracterizado por la atención de explorar escenarios en el futuro, construyendo la mejora de la calidad de vida de la población. Compendio Estadístico Agropecuario 2005-2014 de la Dirección Regional de Agricultura Huancavelica. Mapa de Pobreza 2013 INEI. Perfil Sociodemográfico del Departamento de Huancavelica - Censos Nacional de Población y Vivienda 1993, 2007 y Proyecciones de Población 2015 - INEI. Cuentas Nacionales del Perú - PBI por Departamentos 2008-2014-INEI. Memoria Anual del Gobierno Regional Huancavelica del 2014 (oferta financiera destinada a inversiones viales). Reglamento de Organizaciones y Funciones (ROF) del Gobierno Regional de Huancavelica año 2014. Planes de Desarrollo Distritales 2006-2015. Informaciones estadísticas referentes a infraestructura departamental de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones. Informaciones estadísticas del sector Producción (Industria - Pesquería), Turismo, Energía y Minas, 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 Marco Teórico y Manual de Procedimientos para la Formulación de Planes Viales Departamentales Participativos, 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. Adicionando a ello el concepto de corredores económicos viales con la finalidad de dar mayor sostenibilidad a la infraestructura y la intervención mediante aplicación de nuevas tecnologías, que se vienen implementado en la red vial nacional; aplicación de soluciones básicas (pavimentos económicos).

Así mismo se ha considerado, como referencia el contenido del Plan vigente; Plan Vial Departamental Participativo 2010 – 2020, en donde se precisa que al 2010 la región Huancavelica contaba con 22 rutas departamentales en una extensión de 1,543.20 kilómetros. En el año 2012 se reclasifica la ruta departamental HV-105; Emp. PS-3S Mariscal Cáceres (La Mejorada) – Carpas – Ccarhuanra – Palmira Alta – Checcocruz – Paucará – Acobamba – Caja – Marcas – Emp. PE-3S (Allcomachay) de 162.27 kilómetros a ruta nacional con código PE-3SM. De acuerdo a la Jerarquización y clasificador de rutas aprobado con el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, de fecha 22 de setiembre del 2013, la red vial departamental de Huancavelica contaba con 22 rutas (HV-100 al HV-121) y una

longitud de 1,430.10 kilómetros. El año 2016, mediante D.S. N° 011-2016-MTC, se reclasifica las rutas departamentales a una cantidad de 33 (HV-100 al HV-132) con una extensión total de 2,021.43 kilómetros.

El Plan Vial Departamental Participativo – Huancavelica se enmarca dentro de las prioridades estratégicas del desarrollo de la Region establecido en el Plan de Desarrollo Regional Concertado Huancavelica al 2021, estableciendo las intervenciones de acuerdo a las nuevas tendencias y tecnologías (soluciones básicas) en función a la economía regional, lo que permitirá, en un futuro, contar con vías de carácter departamental a nivel de pavimento económico.

Finalmente cabe resaltar el esfuerzo conjunto de los funcionarios, del equipo técnico designados por el Gobierno Regional de Huancavelica y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, el asesoramiento técnico del Consultor en la formulación del Plan Vial, constituyéndose éste en el marco orientador de la aplicación y gestión vial en el departamento.

## 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 al 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 19.60% en la década del 90; del año 1991 al año 2000, se observa cierta recuperación debido básicamente a la importancia que adquiere la crianza de camélidos y del 2001 al 2008 hay un decrecimiento, llegando en el 2008 al 11%, debido a la presencia del Fenómeno del Niño y sus efectos climatológicos adversos y a partir de éste año se viene dando una ligera recuperación por la intervención del Gobierno Central, Gobierno Regional y ONGs.

La actividad agropecuaria creció 26.5 por ciento en el 2014 y destaca porque absorbe un importante sector de la PEA del departamento, la superficie con aptitud agrícola asciende a 220 mil hectáreas, de los cuales solo el 8 por ciento se encuentra bajo riego y el 92 por ciento restante constituyen terrenos de seco.

A nivel agrícola los principales cultivos son la papa, maíz amiláceo, cebada grano, haba grano seco, frijol grano seco, arveja grano verde y trigo verde, siendo Lima el principal mercado del destino, particularmente durante el primer semestre de cada año; observándose en los últimos años el incremento de las campañas agrícolas tal como en el 2015-2016 con una siembra de 91,880 hectáreas. Este incremento se sustenta en la dinámica de rotación de cultivos y el incremento de áreas con cultivos más rentables de manera que en cada provincia aumentan o disminuyen en las áreas sembradas.

Cabe mencionar que la tendencia de consumo hacia una alimentación más saludable y oportunidad de mercados ha originado una creciente demanda de productos nativos y cultivares como la maca y quinua con mejores precios en chacra y de comercialización.

En el sub sector pecuario destaca la producción de carne de vacuno, porcino y ovino, además de la leche y lana de alpaca y ovinos principalmente en las provincias de Huancavelica (fibra), Castrovirreyna (carne), Huaytará (leche) y Tayacaja (leche).

La puesta en marcha del Proyecto PROALPACA (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. A partir del año 2007, se transfiere las funciones de este proyecto a cargo del EX CONACS al Gobierno Regional de Huancavelica, incidiéndose en el desarrollo, conservación, manejo y mejoramiento de alpacas, llamas, vicuñas y guanacos.

Con la Ordenanza Regional N° 205-2012-GOB. REG. HVCA. se crea la Dirección Regional de Camélidos Sudamericanos como un órgano de línea de la Gerencia Regional de Desarrollo Económico del Gobierno Regional de Huancavelica; siendo una de sus funciones de promover, asesorar, y supervisar el desarrollo, conservación manejo, mejoramiento y aprovechamiento de los Camélidos Sudamericanos; tal es así que la población de vicuñas se viene incrementando de 23,626 en el año 2012 a 34,576 en el 2015, la producción de fibra de vicuña que en el 2008 fue de 437 kilos se ha incrementado a 1,296.79 kg. De la misma manera la población de alpacas de 330,490 en el 2012 se ha incrementado a 337,285 en el 2015; habiéndose comercializado 1,185.42 quintales de fibra de alpaca durante el año mencionado.

La Central Hidroeléctrica del Mantaro (Santiago Antúnez de Mayolo) ubicado en la provincia de Tayacaja es el componente fundamental del Gran Complejo Hidroenergético Antúnez de Mayolo, ubicado en los distritos de Quichuas y Colcabamba, provincia de Tayacaja, con una potencia de 798 megawatts (MW). Emplea las aguas del río Mantaro, 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 a partir de la década de los años noventa las capitales provinciales, distritales y centros poblados van accediendo gradualmente a éste servicio. Así mismo en el nuevo distrito de Andaymarca de la provincia de Tayacaja, se ha culminado con la construcción de la nueva central hidroeléctrica Cerro del Águila con una capacidad de 525 MW (mega watt), aprovechando las aguas del río Mantaro (aguas abajo del Complejo Mantaro) que la convierte en la segunda hidroeléctrica más grande del Perú, detrás de la central Antúnez de Mayolo; capaz de abastecer a más de cinco millones de peruanos con energía renovable y limpia.

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 decreciente, por lo que su participación en la economía departamental se reduce al 8.40% en el año 2000. A partir del año 2004 se observa una ligera recuperación incrementándose al 11% en el año 2007. Al año 2009 se contaba con cinco centros mineros operativos de mediana envergadura, cuya

producción en concentrado tiene como destino la refinería de la Oroya. En el departamento solo hay una gran mina, Cobriza, administrada por la empresa Doe Run, ubicada en la provincia de Churcampa. Actualmente la mediana minería se encuentra en descenso tal como las Unidades de la Compañía Minas Buenaventura S.A.A.; una Unidad se encuentra en operación (Unidad Julcani) y 02 Unidades mineras se encuentran en cierre (Unidad Recuperada y Antapite); así mismo la empresa minera Corporación Castrovirreyna se encuentra en proceso de cierre y Compañía minera Kolpa S.A.A. se encuentra en operación (Caudalosa Chica).

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. En los últimos años se suma el aporte del comercio minorista y venta ambulatoria.

Las provincias de Tayacaja y Huaytará evidencian posibilidades para producir papa orgánica y desarrollar la ganadería vacuna, 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.

El departamento de Huancavelica es uno de los territorios privilegiados por la existencia de una gran cantidad de recursos hídricos (lagunas, ríos manantiales, puquiales y riachuelos) de óptima calidad para el desarrollo de la acuicultura como la crianza y producción de truchas arco iris en las zonas altas en la que el departamento de Huancavelica a nivel nacional, viene ocupando el tercer lugar, después de los departamentos de Puno y Junín y la actividad de camarones en las zonas bajas. Según información del Área de Acuicultura de la Dirección Regional de Producción se cuenta con un total de 402 recursos hídricos (lagunas 161, ríos 203, riachuelos 24, manantiales 24) distribuidos en las 07 provincias de los cuales se han realizado 143 evaluaciones los cuales son óptimos para el desarrollo de la acuicultura, especialmente para la producción de la trucha arco iris. Al año 2015 existen 36 centros de producción de truchas, localizadas en la zona alto andina de las provincias del departamento de Huancavelica con una comercialización de 2,450.48 TM. Siendo la más importantes la empresa Peruvian Andean Trout ex PACSAC, con una producción de 2,004.00 TM. En el mencionado año seguida de las empresas Ríos Andinos, factoría Sánchez, Acua Cultivos Sierra Azul y la Cabaña entre otras.

La producción de truchas abastece el mercado local, regional y a través de la empresa Peruvian Andean Trout se viene exportando a los países de Japón, Noruega y Estados Unidos.

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 tal sentido el turismo es una actividad económica que en la actualidad viene remontando en la región Huancavelica, por sus características auténticas y ancestrales que constituyen un potencial turístico por aprovechar de forma sostenible constituido por patrimonio cultural material e inmaterial, recursos naturales, folklore y la calidez de la gente del Perú profundo. El turismo en el departamento de Huancavelica busca beneficiar a las poblaciones menos favorecidas a través del efecto cascada que comprende un beneficio económico horizontal.

El crecimiento de este sector se puede evidenciar en el incremento que se viene dando a través de los arribos reportados por los establecimientos de hospedaje. El año 2015 marco el crecimiento con un 11.5 por ciento respecto al 2014 con una diferencia de 15,958 personas; el 2016 presenta un crecimiento respecto al 2015 reportado hasta el mes de junio 19,460 personas contribuyendo a este incremento el mantenimiento, mejoramiento que se viene dando a nuestras vías que reducen las horas de viaje y traslado a los recursos turísticos.

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 provincias 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. CARACTERIZACION Y CONTEXTO DEL DESARROLLO DEPARTAMENTAL

### 2.1. CARACTERIZACION 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 más 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 100 distritos, incluyendo los nuevos distritos creados al amparo del Decreto Supremo 074-2013-PCM, que declaran de prioridad nacional el desarrollo económico social y la pacificación del valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM). Las provincias que conforman el departamento son: Huancavelica, Acobamba, Angaraes, Castrovirreyna, Huaytará, Churcampa y Tayacaja.

TABLA N° 01: POBLACION, SUPERFICIE, ALTITUD Y DISTRITOS SEGÚN PROVINCIAS DEL DEPARTAMENTO

N°	PROVINCIA	POBLACION 2007	POBLACION 2015	SUPERFICIE Km 2	ALTITUD m.s.n.m.	N° DE DISTRITOS
1	Huancavelica	142,723	158,594	4,021.66	3,680	19
2	Acobamba	63,792	78,364	910.82	3,423	8
3	Angaraes	55,704	63,255	1,959.03	3,278	12
4	Castrovirreyna	19,500	19,169	3,984.62	3,975	13
5	Churcampa	44,903	44,582	1,072.39	3,262	11
6	Huaytará	23,274	23,021	6,458.39	2,702	16
7	Tayacaja	104,901	107,708	3,724.56	3,268	21
<b>TOTAL</b>		<b>454,797</b>	<b>494,693</b>	<b>22,131.47</b>		<b>100</b>

Fuente: INEI - Censos Nacionales 2007 XI de Población y IV de Vivienda Estimaciones y proyecciones de población por sexo, según departamento, provincia y distrito 2000-2015 - Boletín Especial N° 18 - Lima Diciembre 2009



**MAPA N° 01: UBICACIÓN DEL DEPARTAMENTO EN EL PAIS**



MAPA N° 02: DIVISION POLITICA DEL DEPARTAMENTO EN PROVINCIAS Y DISTRITOS



CUADRO N° 01

PROVINCIAS Y DISTRITOS DE HUANCAVELICA

PROVINCIA	DISTRITO	PROVINCIA	DISTRITO	
HUANCAVELICA	Huancavelica	CHURCAMP	Churcampa	
	Acobambilla		Anco	
	Acoria		Chinchihuasi	
	Conaica		Cosme	
	Cuenca		El Carmen	
	Huachocolpa		La Merced	
	Huayllahuara		Locroja	
	Izcuchaca		Paucarbamba	
	Laria		San Miguel de Mayocc	
	Manta		San Pedro de Coris	
	Mariscal Caceres		Pachamarca	
	Moya		Huaytara	
	Nuevo Occoro	Ayaví		
	Palca	Cordova		
	Pilchaca	Huayacundo Arma		
	Vilca	Laramarca		
	Yauli	Ocoyo		
	Ascensión	Pilpichaca		
	Huando	Quерco		
ACOBAMBA	Acobamba	HUAYTARA	Quito Arma	
	Andabamba		San Antonio de Cusicancha	
	Anta		San Antonio de Sangayaico	
	Caja		San Isidro	
	Marcas		Santiago de Chocorvos	
	Paucará		Santiago de Quirahuara	
	Pomacocha		Santo Domingo de Capillas	
	Rosario		Tambo	
	Lircay		Acostambo	
ANGARAES	Anchonga		TAYACAJA	Acraquia
	Callanmarca			Ahuaycha
	Cochaccasa			Andaymarca
	Chincho	Colcabamba		
	Congalla	Daniel Hernández		
	Huanca Huanca	Huachocolpa		
	Huayllay Grande	Huaribamba		
	Julcamarca	Nahuinpuquio		
	San Antonio de Antaparca	Pampas		
	Santo Tomas de Pata	Pazos		
	Secclla	Pichus		
	CASTROVIRREYNA	Castrovirreyna		Quishuar
Arma		Quichuas		
Aurahua		Roble		
Capillas		Santiago de Tucuma		
Chupamarca		Salcabamba		
Cocas		Salcahuasi		
Huachos		San Marcos de Rocchac		
Huamatambo		Surcubamba		
Mollepampa		Tintay Puncu		
San Juan				
Santa Ana				
Tantar				
Ticrapo				

Fuente: INEI-Huancavelica  
Elaboración: Equipo Técnico

## 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 Citaq 5328 msnm, Huamanrazo 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 más baja que la cadena occidental, sus materiales más 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 seccionada 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 2000 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 huaycos 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.

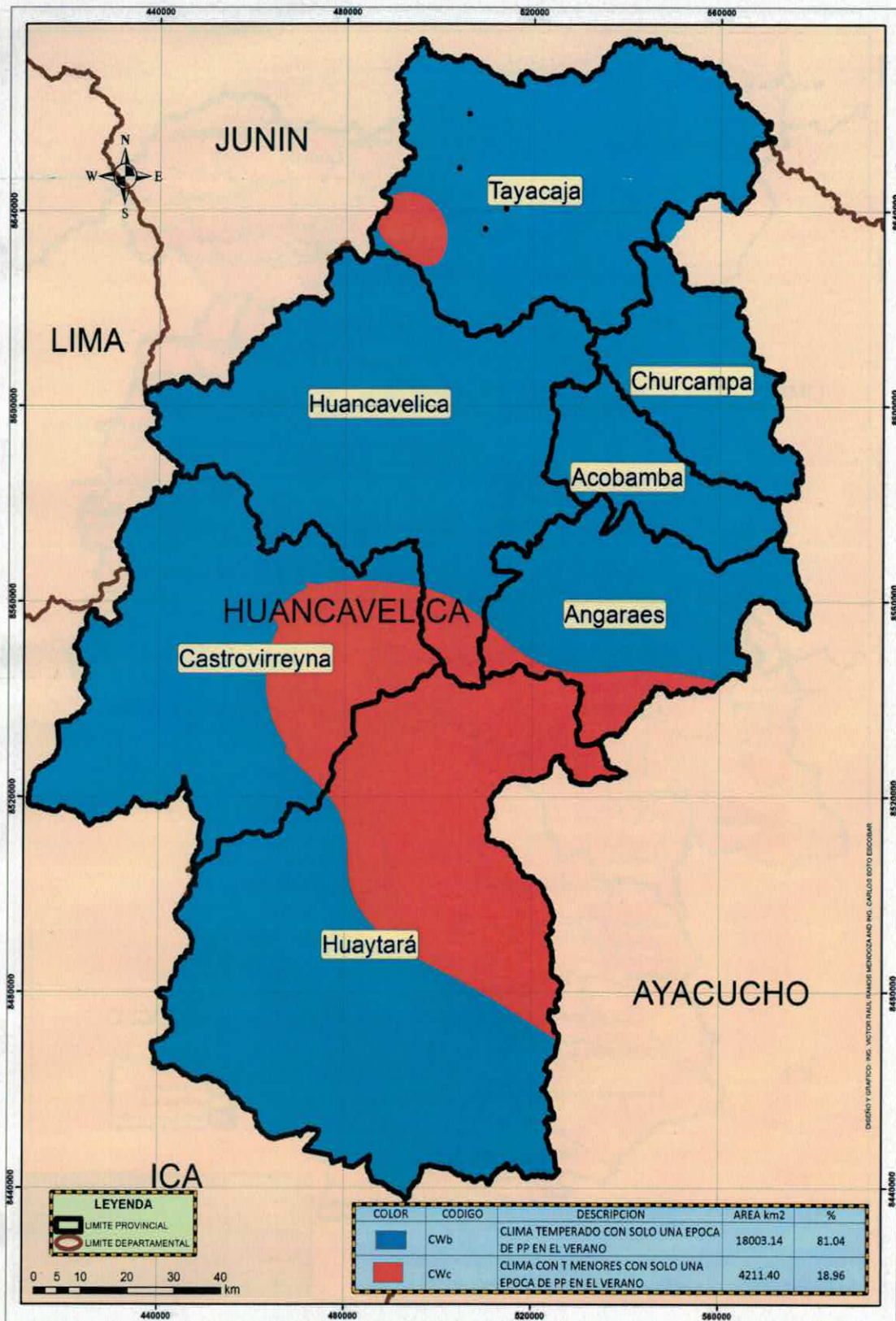
### 2.2.4. Zonas de Vida:

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.

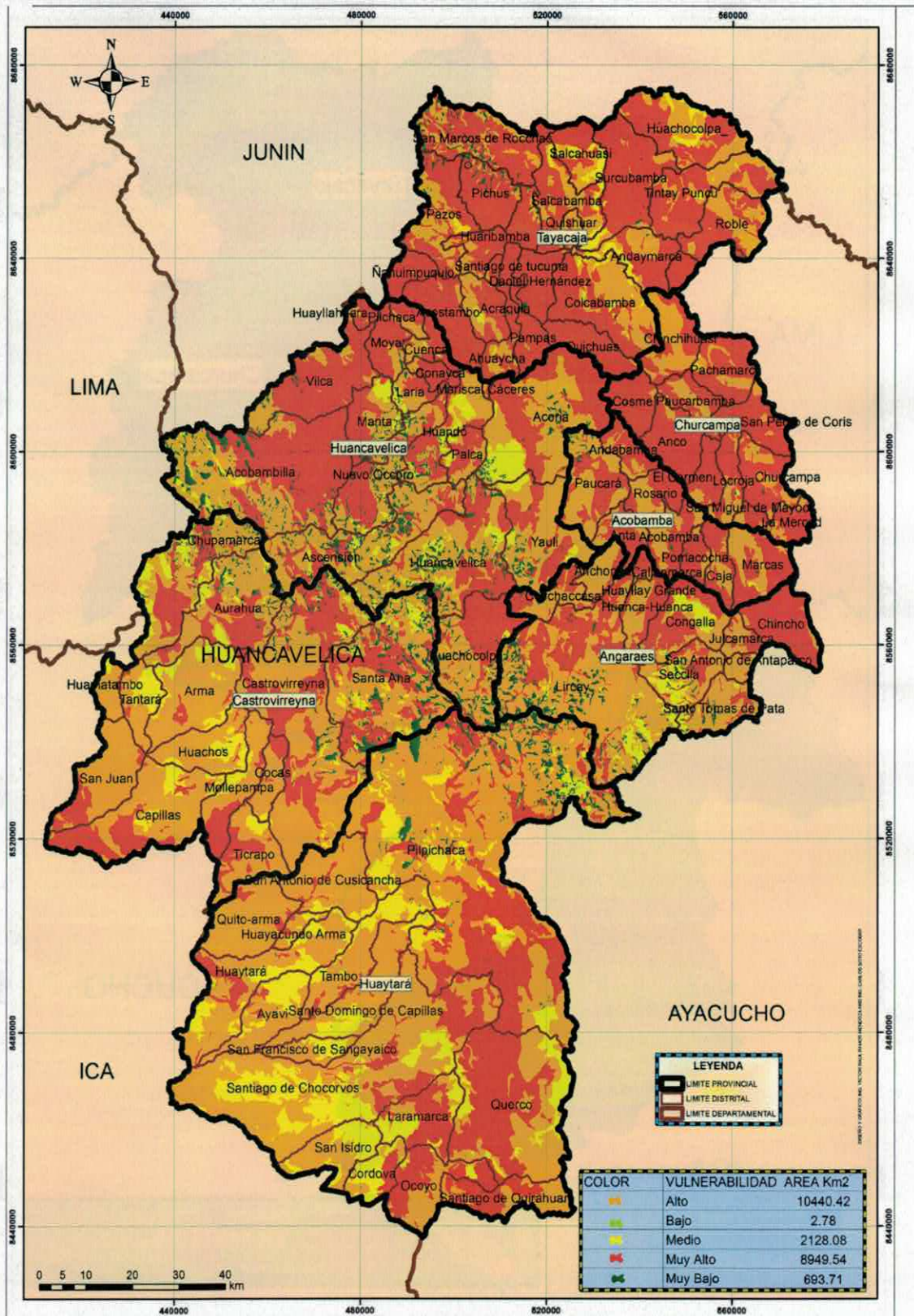
Huancavelica cuenta con 25 zonas de vida y tres ecosistemas, las condiciones ecológicas del departamento son producto de su ubicación entre los 1000 y 5000 msnm, de su participación en las dos vertientes hidrográficas de orden mayor y su topografía accidentada comprendidas en las regiones latitudinales 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 o adaptadas fueron abundantes en el pasado y dada su escasez actual podrían formar parte de programas ambientales de repoblación.

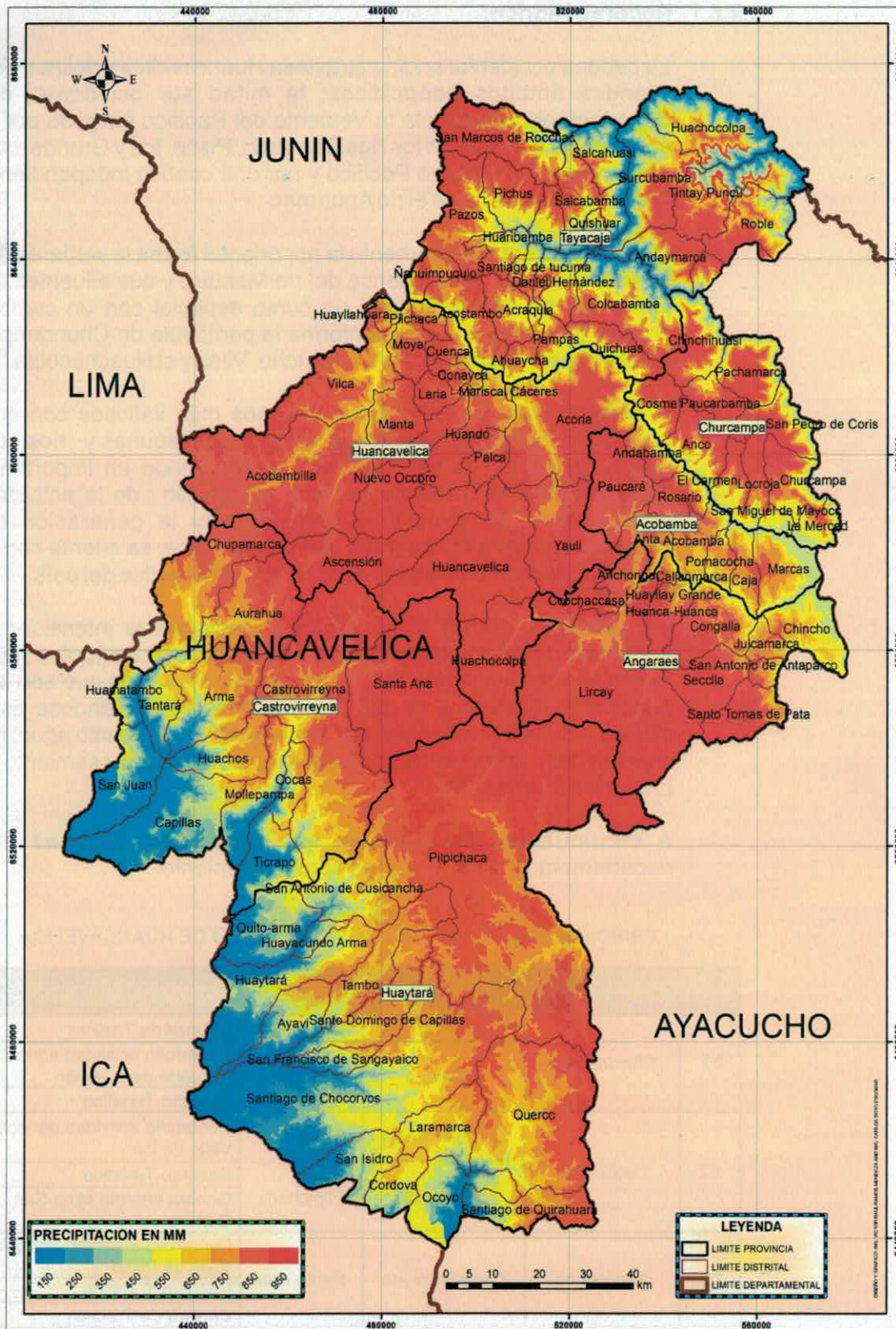
MAPA N° 03: CLIMA DE HUANCAMELICA



MAPA N° 05: PLUVIOSIDAD DEL DEPARTAMENTO



MAPA N° 05: 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 y sus afluentes. El cauce del río Mantaro sigue un curso especial con un cambio brusco de orientación que conforma la península de Churcampa. En el Mantaro desembocan los ríos Ichu, Vilca y el Huachocolpa.

El recurso agua es uno de los recursos más 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. Gracias a la Orografía de Huancavelica, se cuenta con la más importante planta de producción hidroenergética del país.

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 del recurso agua; no cuentan con infraestructura necesaria, para el represamiento y proyectos de irrigación.

A continuación se muestra las principales lagunas del departamento y su potencial de aprovechamiento.

CUADRO N° 02  
PRINCIPALES LAGUNAS DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

N°	LAGUNAS	PROVINCIA	DISTRITO	APROVECHAMIENTO POTENCIAL
01	Choclococha	Castrovirreyna	Santa Ana	Crianza de Truchas
		Huaytará	Pilpichaca	Desarrollo actividad agrícola y pecuaria de la región Recurso Turístico
02	Orcococha	Castrovirreyna	Santa Ana	Desarrollo actividad agrícola Valle de Ica Recurso Turístico
		Huaytará	Pilpichaca	Genera energía Mina San Genaro
03	Agnococha	Castrovirreyna	Santa Ana	Desarrollo actividad agrícola Valle de Pisco Recurso Turístico
				Crianza de Truchas

Nº	LAGUNAS	PROVINCIA	DISTRITO	APROVECHAMIENTO POTENCIAL
04	Pultocc	Castrovirreyña	Santa Ana	Actividad Piscícola (Jaulas Flotantes)
				Desarrollo actividad agrícola Valle de Pisco
				Recurso Turístico importante
05	Ccaracocha	Huaytará	Pilpichaca	Actividad Piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
				Recurso Turístico
06	Huari	Tayacaja	San Marcos de Rocchac	Actividad Piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
				Recurso Turístico importante
07	Chinchicocha	Churcampa	Churcampa	Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
				Recurso turístico
08	Chaupiccocha	Churcampa	Churcampa	Recurso turístico importante
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
09	Tamiacocha	Churcampa	Locroja	Recurso turístico importante
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
10	Cutmu	Churcampa	Locroja	Recurso turístico importante (Locroja)
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
11	Tamyá Ccocha	Churcampa	Locroja	Recurso turístico importante (Churcampa)
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
12	Ccallhuarcococha	Churcampa	San Pedro de Coris	Recurso turístico importante (San Pedro de Coris)
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
13	Yanacocha	Churcampa	San Pedro de Coris	Recurso turístico
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
14	Warmicocha	Churcampa	San Pedro de Coris	Recurso turístico
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola
15	Otras lagunas: San Francisco Hornococha Pocchalla Parincocha Azulcocha Huichinga Chuncho Chilicocha Yaudiccocha Matacocha Papacocha Astococha			Recurso turístico
				Actividad piscícola
				Desarrollo actividad agrícola

Fuente: Caracterización del Departamento de Huancavelica con fines de Ordenamiento Territorial - Convenio MEyM- GRH-GTCI Camisea.

Así mismo en el cuadro siguiente se puede apreciar las áreas que ocupan cada cuenca hidrográfica y la proporción porcentual en el ámbito departamental.

CUADRO N° 03

CUENCAS HIDROGRÁFICAS DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

N°	CUENCA	EXTENSIÓN (HAS)	(%)
1	Cuenca Rio Nazca	121,806.76	5.52
2	Cuenca Rio Vilca	174,204.52	7.90
3	Cuenca Rio Mantaro	553,891.22	25.11
4	Cuenca Rio Ichu	137,943.68	6.25
5	Cuenca Rio Urubamba	314,618.80	14.26
6	Cuenca Rio Cachi	30,493.81	1.38
7	Cuenca Rio Pampas	204,350.87	9.26
8	Cuenca Rio San Juan	187,970.71	8.52
9	Cuenca Rio Pisco	259,872.22	11.78
10	Cuenca Rio Ica	220,889.38	10.01
<b>TOTAL</b>		<b>2,206,041.97</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Caracterización del Departamento de Huancavelica con Fines de Ordenamiento Territorial - Convenio ME y M - GRI + GTCI Camiessa

MAPA N° 06: CUENCAS HIDROGRAFICAS



### 2.2.5.2. Recursos Suelos:

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 más 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 más 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 paramérica 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.

CUADRO N° 04

#### CAPACIDAD DE USO MAYOR DE TIERRAS DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

CAPACIDAD DE USO MAYOR DE TIERRAS	HECTAREAS (Has.)	PORCENTAJE (%)
Cultivo en limpio	70,000.00	2.46
Cultivo permanente	3,000.00	0.11
Pastos	555,000.00	19.54
Producción Forestal	105,000.00	3.70
Tierras aptas para actividades	733,000.00	25.80
Protección	1,374,896.00	48.40
<b>Superficie total</b>	<b>2,840,896.00</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Clasificación de las Tierras del Perú, ONERN 1982

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.

CUADRO N° 05

SUPERFICIE AGRÍCOLA

CARACTERÍSTICAS DE LA SUPERFICIE	DETALLES	HUANCVELICA	NACIONAL
Superficie Agrícola	TOTAL (has)	1,308,430.40	128,521,560
	TOTAL (Has)	219,795.44	109,008,295
	Riego	17,710.00	
	Secado	202,085.44	
	TOTAL (has)	828,152.45	17,916,000
Superficie no Agrícola	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 metalo génicas del país, ésta privilegiada ubicación ha permitido el desarrollo de la actividad minera desde tiempo precolombinos. El área metalo génica 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.

En el cuadro siguiente se puede apreciar la producción minera en el departamento, desde el año 2011 al 2015, por tipo de mineral y volumen de producción.

CUADRO N° 06

PRODUCCIÓN MINERA DEL DEPARTAMENTO DE HUANCVELICA 2011 - 2015

Tipo de Mineral	UM	Producción	Producción	Producción	Producción	Producción
		Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015
Cobre (Cu)	tmf	20,682	20,642	20,276	22,894	21,933
Oro (Au)	Miles de onzas finas	34	15	7	3.7	1.4
Plata (Ag)	Miles de onzas finas	6,735	6,297	6,382	5,688	5,158
Zinc	tmf	5,137	6,254	10,323	15,742	14,281
Plomo	tmf	6,381	7,198	11,766	17,090	15,489

Fuente: Informe N° 326-2016/GO.RE.HVCA/GRDE-DREM  
Elaboración: Equipo Técnico

Así mismo en el siguiente cuadro se muestra las 05 Empresas Mineras con sus respectivas Unidades Mineras.

CUADRO N° 07

EMPRESAS MINERAS EN OPERACIÓN Y PROCESO DE CIERRE

EMPRESA MINERA	UNIDAD MINERA
Minas Buenaventura S.A.A.	Recuperada (Proceso de cierre de mina)
	Antapite (Proceso de cierre de mina)
	Julcani (Operación)
Cia. Minera Kolpa	Huachocolpa Uno (Operación)
Corporación Minera Castrovirreyna	N 1 Reliquias (Operación)
Doe Run S.R.L.	Cobriza 1126 (En liquidación en marcha)
S.&.L Andres Export S.A.C.	Santa Elena (Operación)

Fuente: Informe N° 326-2016/Gob.Reg.Hvca/GRDE-DREM-MEM

CUADRO N° 08

AREAS DE PRODUCCIÓN EN EL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

AREAS DE PRODUCCIÓN	CARACTERÍSTICAS
Cia de Mina Buenaventura S.A.A. Unidad Recuperada (area de producción ubicado en la comunidad campesina de Huachocolpa, distrito de Huachocolpa, provincia de Huancavelica y departamento de Huancavelica).	Explotaba (Mineral polimetálico) actualmente en proceso de cierre.
Cia de Mina Buenaventura S.A.A. Unidad antapite (area de producción ubicado en el distrito de Laramarca, provincia de Huaytara y departamento de Huancavelica).	Explotaba (Mineral aurífero y otros) actualmente en proceso de cierre.
Cia de Mina Buenaventura S.A.A. Unidad Julcani (area de producción ubicado en la comunidad campesina de Ccochaccasa, distrito de Huachocolpa, provincia y departamento de Huancavelica).	Explotaba (Mineral polimetálico) actualmente en operación.
Cia Mina Kolpa S.A. Unidad Huachocolpa Uno (area de producción en la comunidad campesina de Huachocolpa, distrito de Huachocolpa, provincia y departamento de Huancavelica).	Explotaba (Mineral polimetálico) actualmente en operación.
Corporación Minera Castrovirreyna S.A. Unidad Minera N° 1 reliquias (areas de producción ubicado en el distrito de Santa Ana, Provincia de Castrovirreyna, departamento de Huancavelica).	Explotaba (Mineral polimetálico) actualmente en operación.
Doe Run Perú S.R.L. Unidad Minera Cobriza 1126 (area de producción ubicado en el distrito de San Pedro de Coris, provincia de Churcampa y departamento de Huancavelica).	Explota (Principalmente cobre); actualmente en liquidación, en marcha.
S&L andes Export S.A.C Unidad minera Santa Elena (area de producción ubicado en la comunidad de Betania, distrito de Acobamba, provincia y departamento de Huancavelica).	Explotaba (Mineral polimetálico) actualmente en operación.

Fuente: Informe N° 326-2016/Gob.Reg.Hvca/GRDE-DREM-MEM

#### 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.

##### **Plaza de Armas**

En el perímetro se encuentra el cabildo de dos pisos y once portales que antaño servía del local al ayuntamiento municipal, en la parte central se encuentran una pileta de piedra en forma octogonal con dos fuentes adornadas con rostros indígenas.

##### **Saqsachaca**

Es un atractivo natural a 10 minutos de la ciudad, de paisajes pintorescos cuyas formaciones rocosas delinear caminos extraños, cuevas y recintos que aparentemente son de origen volcánico. Saqsachaca que en quechua quiere decir "Puente Tortuoso" y en la actualidad es conocido como "Villa Cariño ". Cuenta también con piscinas termales de 18° C. Para niños y adultos.

##### **Sachapite**

Ubicado a 18 Km de la ciudad, sobre la carretera Huancavelica-Huancayo. Es un bosque de piedras 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 a 12 Km al sur de la ciudad. 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 "llimpi", 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 Raimondi

A 14 Km de Huancavelica en el paraje Ccayarapucro de la comunidad de Callqui Chico, donde se observa 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.

### Casa Hacienda Santa Rosa

Esta arquitectura colonial se encuentra ubicada a unos 3.50 km de la ciudad de Huancavelica, es una casona señorial construida a base de piedra y cubierta con cal, 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 capital 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 el Complejo Arqueológico de INKA WASI, localizado a 20 km de Huaytará, cuya construcción guarda similitud a la de Machu Picchu en el Cusco, por la utilización de piedras perfectamente talladas.

### En el distrito de YAULI

Provincia de Huancavelica se encuentra el complejo arqueológico de Uchkus Incañan, 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 500 m 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 cual 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 Huáscar 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. Tomó importancia éste puente por su ubicación 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**

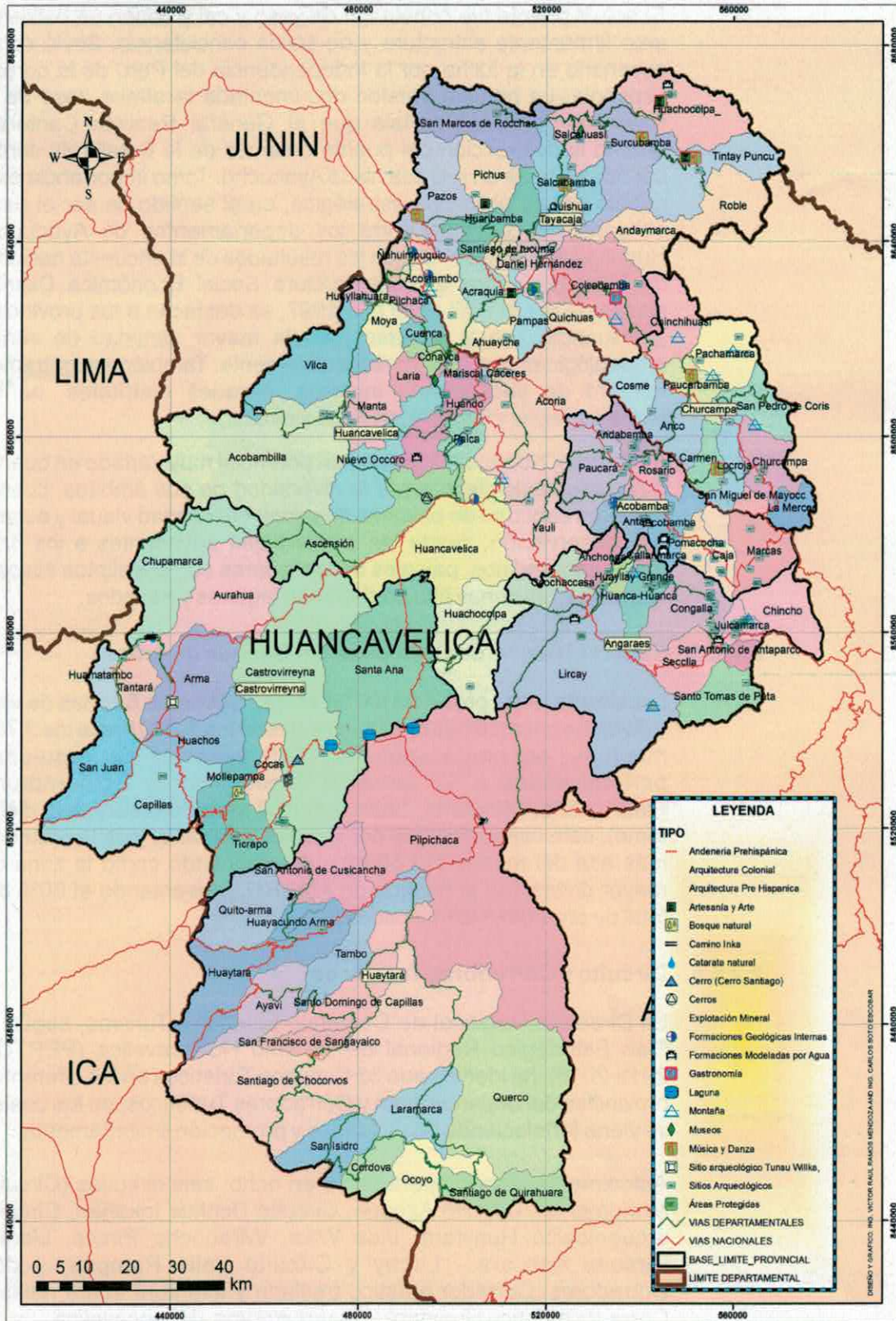
Localizado en la provincia de Tayacaja, presenta 6 zonas de vida y diversos microclimas distribuidos desde los 1,000 hasta los 3,782 m.s.n.m., se han identificado 145 especies de orquídeas pertenecientes a 42 géneros, predominando *Epiderndrum*, *Pleurothallis*, *Maxillaris*, *Stelis* y el Inkil Morado (sobresalía dicho toma), este último destaca por su color y tamaño, y es la orquídea más alta del mundo (13.50 m), determinando como la zona de mayor diversidad al bosque de AMARU, presentando el 80% del total de orquídeas identificadas.

#### **2.2.5.6. Circuito y Corredores Turísticos**

La Dirección Regional de Comercio Exterior y Turismo, según el Plan Estratégico Regional de Turismo Huancavelica (PERTUR 2012-2015), ha identificado 33 Circuitos Turísticos en las diferentes provincias del departamento y Corredores Turísticos; en los cuales se viene fortaleciendo capacidades y promoción limitadamente.

Actualmente vienen operándose en ocho: seis circuitos (Circuito Monumental, Circuito Azogue, Circuito Uchkus Inkañan, Circuito arqueológico Huaytará, Inca Wasi, Wiraqocha Pircca, Llaqta, Circuito Anccara - Lircay y Circuito Valle Pampas) y dos Corredores: Corredor turístico traslado y aventura sobre rieles y Corredor turístico Huaytará - Castrovirreyna - Huancavelica.

**MAPA N° 07: RECURSOS TURISTICOS**



## 2.3. CARACTERIZACION SOCIAL DEL DEPARTAMENTO

Huancavelica, se encuentra ubicado a nivel nacional entre los departamentos de con incidencia de mayor pobreza y extrema pobreza; siendo los más afectados los residentes de la zona rural. La dispersión de la población en el área rural y el bajo nivel educativo hacen difícil que la economía se desarrolle y se reduzca la pobreza en el departamento.

La mayor parte de la población en pobreza trabaja en la actividad agropecuaria, minería, acuicultura, a diferencia de la población no pobre labora en actividades de servicios, principalmente gubernamentales. La población ocupada trabaja en empleos informales, no cuenta con Seguro de Salud, ni Sistema Previsional.

El ingreso real promedio per cápita mensual en el departamento de Huancavelica es de 452 soles, según datos estadísticos. En áreas rurales éstos ingresos son más bajos, dependen primordialmente del incremento de precios de los productos alimentarios en el mercado.

En los últimos cinco años, el Gobierno Central a través de los esfuerzos de políticas sociales interviene en el departamento de Huancavelica, contribuyendo a la reducción de la pobreza a través de las transferencias públicas como Pensión 65, Beca 18, Juntos, etc. atendidos mediante modalidad focalizada.

En cuanto a la disponibilidad de los servicios básicos: agua, desagüe, energía eléctrica y acceso a las tecnologías de información y comunicación en los hogares se puede apreciar una mejora gradual.

La asistencia de niños y adolescentes en edad escolar a educación primaria y secundaria en el área urbana es en mayor proporción, mientras que en el área rural la asistencia de los estudiantes a los centros educativos es en menor porcentaje, porque comparten sus labores educativas con labores de trabajo de campo, como apoyo a sus padres en el ingreso familiar.

Se cuenta con altos índices en desnutrición crónica infantil, disminuyéndose en los últimos años un porcentaje mínimo considerable, por intervención del Estado mediante los Programas Presupuestales y la cooperación financiera externa.

Gran parte de los corredores naturales generados por la geografía (cuencas) presentan un lento proceso de urbanización, debido fundamentalmente a la deficiente integración vial interna del departamento.

### 2.3.1. Niveles de Pobreza Departamental

***Para identificar las áreas con cierto grado de desarrollo relativo y áreas de pobreza y pobreza extrema, es necesario realizar un análisis de las condiciones de vida de la población.***

Para el año 2007 el INEI (Perú: Perfil de la Pobreza según departamentos, 2005-2007) estima que el departamento de Huancavelica presenta una incidencia de pobreza total de 85,70%, ubicándose como el más pobre del país y una alta incidencia de pobreza extrema, representado por el 68,70% de su población.

Para el año 2015, según informaciones del INEI (Informe Técnico: Evolución de la Pobreza Monetaria 2009-2015) señala que la evolución de la pobreza por departamentos se ha determinado en siete grupos, con niveles de pobreza semejantes, tomando en cuenta dominios geográficos.

En ese contexto Huancavelica a nivel País, se ubica en el primer grupo con incidencia de pobreza más alta que fluctúan en el intervalo de 44,70% y 51,60%, conjuntamente con los departamentos de Amazonas y Cajamarca.

Comparando la información estadística del año 2007 (85,70%) y del año 2015 (51,60%) la brecha de la pobreza disminuye en 34,04 puntos porcentuales.

**TABLA N° 02: GRUPOS DE DEPARTAMENTOS CON NIVELES DE POBREZA ESTADISTICAMENTE SEMEJANTES AÑO 2015**

GRUPO	DEPARTAMENTOS	INTERVALOS DE CONFIANZA AL 95%	
		INFERIOR	SUPERIOR
Grupo 1	Amazonas, Cajamarca y <b>Huancavelica</b>	<b>44,72</b>	<b>51,66</b>
Grupo 2	Apurímac, Ayacucho, Huánuco, Loreto, Pasco y Puno	34,28	38,55
Grupo 3	Ancash, La Libertad, Piura y San Martín	24,77	29,02
Grupo 4	Cusco, Junín, Lambayeque y Región Lima	16,81	20,81
Grupo 5	Provincia Callao, Provincia Lima, Tacna, Tumbes y Ucayali	9,83	12,57
Grupo 6	Arequipa, Madre de Dios y Moquegua	6,71	9,81
Grupo 7	Ica	3,22	6,70

Fuente: INEI - Encuesta Nacional de Hogares 2009-2015. Informe Técnico: Evolución de la pobreza monetaria 2009-2015

MAPA N° 08: INDICE DE POBREZA A NIVEL PROVINCIAL



### 2.3.2. Niveles de Pobreza por Sub Regiones y Distritos

El Índice de Pobreza a nivel distrital según informaciones del Mapa de Pobreza Provincial y Distrital 2013 - INEI, es definido en base a la medición monetaria y la medición de la pobreza (indicadores de necesidades básicas insatisfechas).

De los 97 distritos del departamento; se tiene 53 distritos con incidencia de pobreza mayor al 60%, 37 distritos con incidencia de pobreza media que se ubican en el rango (> de 40% y < de 60%) y se cuenta solo con 7 distritos con incidencia de pobreza menor al 40%, éstos últimos considerados como población con mejores condiciones de vida.

El distrito de Quito Arma, localizado en la provincia de Huaytará es el distrito con mayor incidencia de pobreza en el departamento (97.3%) y a nivel nacional ocupando el 29 lugar, según mapa de pobreza del año 2013.

En la Sub Región Alto Andina; se ubican 19 distritos, de los cuales 4 tienen incidencia de pobreza mayor al 60% que pertenecen a las provincias de Huancavelica (03), Huaytará (01); Angaraes (01). Los distritos con incidencia de pobreza media (> de 40% y < de 60%) son considerados 12 distritos: en la provincia de Huancavelica se localizan 10 distritos, en la provincia de Castrovirreyna (01) y en la provincia de Angaraes (01).

Sub Región Vertiente Occidental; en ésta sub región se encuentran localizados 27 distritos de 02 provincias: En la provincia de Huaytará se registran 08 distritos con incidencia de pobreza mayor a 60%, 06 distritos con incidencia de pobreza de nivel medio (> de 40% y < de 60%) y 01 distrito con nivel de incidencia baja, menor al 40% (Huaytará 20,90%). En la provincia de Castrovirreyna, la población con incidencia de pobreza mayor a 60%, se registran en 05 distritos, con incidencia de pobreza de nivel medio (06) y distritos con incidencia de pobreza menor al 40% se considera solo un distrito (Ticrapo con 34.30%).

En la Sub Región Vertiente Oriental se sitúan el mayor número de distritos con incidencia de pobreza alta; 36 distritos con incidencia de pobreza mayor a los 60%, localizados en el ámbito de las provincias de Huancavelica (03), Tayacaja (14), Churcampa (07), Acobamba (04), Angaraes (08). Distritos con incidencia de pobreza media (> de 40% y < de 60%) indicados 04 distritos de la provincia de Tayacaja, 04 distritos de la provincia de Churcampa, 04 distritos de la provincia de Acobamba y 01 distrito de la provincia de Angaraes (San Antonio de Antaparco 54,70%), comprendiendo los distritos con nivel de incidencia menor al 40% se mencionan al distrito de Izcuchaca - Huancavelica con el 30.8% y al distrito de Julcamarca - Angaraes con 39.50%; localizados en total en la Sub Región Oriental 51 distritos.

En la Tabla No.03 se detalla por cada distrito el nivel de pobreza alcanzado, según el intervalo de confianza considerado en el Mapa de Pobreza Distrital 2013.

TABLA N° 03: POBLACIÓN Y CONDICIÓN DE POBREZA SEGÚN DISTRITO AÑO 2013

PROVINCIA	DISTRITO	PROYECCIÓN DE POBLACIÓN	INTERVALO DE CONFIANZA AL 95% DE LA POBREZA TOTAL	
			INFERIOR	SUPERIOR
<b>Sub Región Alto Andina</b>				
Huancavelica	Huancavelica	40,345	12,6	19,4
Huancavelica	Ascensión	12,252	18,6	26,5
Huancavelica	Mariscal Cáceres	1,017	16,0	40,1
Huancavelica	Laria	1,440	40,2	58,5
Huancavelica	Huayllahuara	752	24,6	49,5
Huancavelica	Palca	3,225	43,2	54,0
Huancavelica	Nuevo Occoro	2,676	38,5	55,2
Huancavelica	Conayca	1,219	33,6	51,1
Huancavelica	Acobambilla	4,593	31,1	48,9
Huancavelica	Cuenca	1,974	59,7	73,4
Huancavelica	Huando	7,638	47,6	59,2
Huancavelica	Huachocolpa	2,883	35,0	50,0
Huancavelica	Vilca	3,051	38,0	60,6
Huancavelica	Yauli	33,440	34,7	54,7
Huancavelica	Manta	1,848	41,2	63,4
Castrovirreyna	Santa Ana	2,157	35,8	50,2
Angaraes	Cochaccasa	2,737	17,3	31,1
Angaraes	Lircay	24,699	43,4	42,3
Huaytará	Pilpichaca	3,688	56,3	68,8
<b>Sub Región Vertiente Occidental</b>				
Huaytará	Huaytará	2,100	9,5	20,9
Huaytará	Córdova	2,826	32,2	50,2
Huaytará	Huayacundo Arma	467	28,9	52,4
Huaytará	Ayaví	617	33,7	58,4
Huaytará	Quito Arma	775	73,6	97,3
Huaytará	Santo Domingo de Capillas	983	38,8	62,7
Huaytará	San Isidro	1,171	48,0	69,5
Huaytará	Ocoyo	2,436	48,7	66,3
Huaytará	Laramarca	850	37,7	55,5
Huaytará	Tambo	322	35,0	63,5
Huaytará	Santiago de Quirahuará	655	43,9	65,5
Huaytará	Santiago de Chocorvos	2,887	55,9	68,3
Huaytará	San Francisco de Sangayaico	580	29,3	55,2
Huaytará	Querco	1,006	35,3	56,9
Huaytará	San Antonio de Cusicancha	1,658	67,2	82,6
Castrovirreyna	Ticrapo	1,617	22,3	34,3



PROVINCIA	DISTRITO	PROYECCIÓN DE POBLACIÓN	INTERVALO DE CONFIANZA AL 95% DE LA POBREZA TOTAL	
			INFERIOR	SUPERIOR
Castrovirreyna	Tantar	722	36,6	57,8
Castrovirreyna	Capillas	1,440	39,4	57,3
Castrovirreyna	Huachos	1,676	49,1	69,7
Castrovirreyna	San Juan	473	32,8	53,5
Castrovirreyna	Castrovirreyna	3,248	34,9	46,6
Castrovirreyna	Huamatambo	388	32,7	61,8
Castrovirreyna	Arma	1,436	34,8	52,2
Castrovirreyna	Mollepampa	1,659	48,7	69,1
Castrovirreyna	Aurah	2,234	34,0	49,1
Castrovirreyna	Chupamarca	1,207	38,1	63,4
Castrovirreyna	Cocas	912	40,1	63,2
<b>Sub Regi</b>				
Huancavelica	Izcuchaca	879	12,7	30,8
Huancavelica	Moya	2,479	46,2	66,8
Huancavelica	Pilchaca	510	45,5	72,7
Huancavelica	Acoria	36,373	54,3	61,9
Tayacaja	Pampas	11,166	34,0	47,0
Tayacaja	Nahuinpuquio	1,904	36,3	59,4
Tayacaja	Daniel Hern	10,243	25,1	41,6
Tayacaja	Acraquia	4,984	44,7	58,3
Tayacaja	Acostambo	4,131	49,6	63,6
Tayacaja	Pazos	7,230	49,1	62,9
Tayacaja	Ahuaycha	5,497	54,0	66,9
Tayacaja	Huachocolpa	6,286	44,1	62,0
Tayacaja	San Marcos de Rocchacc	2,880	53,9	69,0
Tayacaja	Colcabamba	12,375	51,6	62,4
Tayacaja	Huaribamba	7,850	53,8	66,8
Tayacaja	Salcahuasi	3,345	55,5	67,9
Tayacaja	Salcabamba	4,619	61,8	73,0
Tayacaja	Quishuar	899	42,6	74,2
Tayacaja	Tintay Puncu	12,975	54,3	67,6
Tayacaja	Surcubamba	4,897	53,8	68,0
Tayacaja	Quichuas	4,144	67,7	80,4
Tayacaja	Andaymarca	2,283	54,5	74,1
Churcampa	La Merced	1,626	30,2	54,3
Churcampa	San Pedro de Coris	4,416	38,4	51,0
Churcampa	Churcampa	5,915	42,8	52,1
Churcampa	San Miguel de Mayocc	1,230	22,7	40,9
Churcampa	Chinchihuasi	3,384	63,3	74,3
Churcampa	Paucarbamba	7,278	58,2	67,8

PROVINCIA	DISTRITO	PROYECCIÓN DE POBLACIÓN	INTERVALO DE CONFIANZA AL 95% DE LA POBREZA TOTAL	
			INFERIOR	SUPERIOR
Churcampa	Locroja	4,147	59,5	74,2
Churcampa	El Carmen	3,026	56,2	73,1
Churcampa	Pachamarca	2,894	65,1	79,2
Churcampa	Anco	6,557	62,9	73,3
Churcampa	Cosme	4,109	55,7	68,8
Acobamba	Pomacocha	3,936	34,6	48,6
Acobamba	Acobamba	10,058	37,8	46,8
Acobamba	Caja	2,818	29,5	43,8
Acobamba	Marcas	2,381	52,1	66,8
Acobamba	Andabamba	5,569	54,3	70,4
Acobamba	Paucará	36,713	45,2	59,0
Acobamba	Anta	9,407	59,0	71,4
Acobamba	Rosario	7,752	49,4	61,9
Angaraes	Callanmarca	764	45,0	67,9
Angaraes	Julcamarca	1,753	27,3	39,5
Angaraes	Chincho	3,438	39,1	62,1
Angaraes	Congalla	4,109	62,4	72,8
Angaraes	Anchonga	7,966	52,2	70,5
Angaraes	San Antonio de Antaparco	7,514	27,4	54,7
Angaraes	Seclla	3,751	54,8	69,2
Angaraes	Huayllay Grande	2,168	42,2	61,4
Angaraes	Santo Tomás de Pata	2,610	49,3	67,4
Angaraes	Huanca	1,746	64,1	78,9

Fuente: Instituto Nacional de estadística e Informática INEI-Mapa de Pobreza Distrital 2013

MAPA No. 09: ESPACIOS DIFERENCIADOS AL INTERIOR DEL DEPARTAMENTO



### 2.3.3 Calidad de vida según el Índice de Desarrollo Humano

El Índice de Desarrollo Humano contribuye al avance de desarrollo del departamento, tomando en cuenta tres decisiones básicas: esperanza de vida, acceso a educación y el nivel de ingresos. La evolución del IDH promedio en el departamento se orienta a una tendencia de la reducción de la pobreza.

Según los datos estadísticos del INEI, el Índice de Desarrollo Humano del departamento en el periodo 2007-2012, disminuye en 0.24%. El IDH de 0.2962 del año 2012, es ligeramente superior al señalado en el año 2007 (0.2147).

El nivel promedio alcanzado de los componentes del IDH departamental al año 2012: esperanza de vida de 65.1 años, población con educación secundaria completa 43.16%, años de educación (Población 25 y más) 5.58 años e ingreso familiar per cápita de 317.2 nuevos soles.

El indicador de IDH del departamento de Huancavelica es el más bajo, a nivel de departamentos, ubicándose en el ranking nacional en el último puesto de 24 departamentos. Ubicación que no varía desde el año 2007.

Los departamentos colindantes con los que mantiene relaciones comerciales, son: Lima, Junín, Ayacucho e Ica, muestran mejores niveles de desarrollo humano y de ubicaciones en el año 2012; se tiene al departamento de Lima, ocupando el primer lugar con el máximo IDH de 0.6340 y un ingreso per cápita familiar de 1,017.00 nuevos soles; el departamento de Ica ubicado en el 6to.lugar con IDH de 0.5351 y un Ingreso de 647.70; el departamento de Junín considerado en el décimo lugar con un IDH de 0.4539 y un ingreso per cápita familiar de 545.50 y el departamento de Ayacucho con un índice de desarrollo humano de 0.3336, ubicándose en el 23avo.lugar, con un ingreso per cápita familiar de 358.70 nuevos soles.

El resultado decreciente en el periodo 2007 (0.5393) – 2012 (0.2962) del IDH y la última ubicación entre 24 Departamentos; muestra que las capacidades humanas de la población en Huancavelica necesita mayor inversión en el fortalecimiento de mejora de la calidad de vida, conocimientos educativos e ingreso familiar per cápita y contribuya al desarrollo del departamento.

A continuación en la Tabla N° 04 se muestra el índice de desarrollo humano por departamentos.

TABLA N° 04: INDICE DE DESARROLLO HUMANO A NIVEL DEPARTAMENTAL 2012

DEPARTAMENTO	POBLACIÓN		INDICE DE DESARROLLO HUMANO		INGRESO FAMILIAR PERCÁPITA
	HABITANTES	RANKING	IDH	RANKING	
Lima	9,395,149	1	0.634	1	1,017.00
Región Lima Provincias	913,734		0.5187		717.4
Moquegua	174,859	23	0.6215	2	1,042.50
Arequipa	1,245,251	8	0.5781	3	818.4
Madre de Dios	127,639	24	0.5582	4	1,011.30
Tacna	328,227	20	0.5553	5	765.9
Ica	763,558	14	0.5351	6	647.7
Tumbes	228,227	22	0.5184	7	669.7
La Libertad	1,791,659	3	0.4653	8	600.1
Callao	969,170	2	0.5863	9	822.6
Lambayeque	1,229,260	9	0.4617	9	526.9
Junín	1,321,407	6	0.4539	10	545.5
Cusco	1,292,175	7	0.4434	11	552.7
Ancash	1,129,391	10	0.4429	12	564.2
San Martín	806,452	13	0.4408	13	548
Piura	1,799,607	2	0.4379	14	537.4
Ucayali	477,616	17	0.4324	15	543.4
Pasco	297,591	21	0.4114	16	431.4
Loreto	1,006,953	11	0.3977	17	500.1
Puno	1,377,122	5	0.3942	18	426.3
Amazonas	417,508	19	0.3846	19	435.7
Cajamarca	1,513,892	4	0.3773	20	421.3
Huánuco	840,984	12	0.3746	21	448.4
Apurímac	451,881	18	0.3444	22	330.8
Ayacucho	666,029	15	0.3336	23	358.7
<b>Huancavelica</b>	<b>483,580</b>	<b>16</b>	<b>0.2962</b>	<b>24</b>	<b>317.2</b>

Fuente: INEI. Censo de Población y Vivienda 2007-ENAHO y ENAPRES.  
Índice de Desarrollo Humano Departamental, provincial y distrital 2012  
Elaborado: PNUD-Perú

#### 2.3.4. Niveles de Calidad de Vida por Sub Regiones y Distritos

Según los resultados del IDH 2012 del PNUD; los distritos del departamento de Huancavelica presentan un bienestar general de vida con mucha desigualdad, al mostrar un grado de desarrollo humano en su generalidad bajo.

La Organización de las Naciones Unidas a partir del último Informe presentado en el año 2011 clasifica en cuatro grupos el grado de desarrollo humano: Muy alto, comprendidos en el rango (0.793 a 0.943), Alto (0.699 a 0.783), Medio (0.522 a 0.698) y Bajo (0.286 a 0.521).

Tomando en cuenta los rangos definidos por el PNUD se analiza el grado de desarrollo humano existente en los distritos de las tres sub regiones del departamento de Huancavelica, comprendidos según el IDH en el rango de

0.1390 a 0.5853) y relacionándolo con los rangos definidos del PNUD se ubican principalmente en el rango bajo y un porcentaje mínimo en el rango medio.

De los 100 distritos del departamento, 92 de ellos se ubican en el grupo de grado de desarrollo humano bajo de (0.1390 a 0.521) y comprendidos en las tres Sub Regiones: Alto Andina, Vertiente Occidental y Vertiente Oriental. Solo dos distritos se localizan en el grupo de grado de desarrollo humano medio (rango de 0.522 a 0.698): distrito de Santa Ana – provincia de Castrovirreyna (0.5853) y el distrito de Ascensión en la provincia Huancavelica (0.5235), pertenecientes a la Sub Región Alto Andina. Además estos distritos encabezan en el ranking regional y por sub regiones ocupando el primer y segundo lugar respectivamente.

La población del distrito de Santa Ana muestra un ingreso familiar per cápita alto frente a los demás distritos de 1,347.40 nuevos soles al mes, por ser una zona de mayor volumen de producción ganadera, en la producción de alpacas, llamas, ovinos y vacunos principalmente, permitiendo a la población una mejor calidad de vida, con una participación educativa a nivel de secundaria completa de 67 %.

Mientras que el distrito de Ascensión alcanza un 851.40 nuevos soles por mes, su población es más urbana y caracterizado por sus transacciones comerciales, mostrando mejores condiciones de vida su población. El distrito de Huancavelica a pesar de ser la capital del departamento representa un grado de desarrollo humano relativamente bajo (0.5131), situándose en el tercer lugar a nivel regional y de subregiones.

En la Tabla No. 05 se detalla el grado de desarrollo humano alcanzado por distrito, en el año 2012.

TABLA N° 05: INDICE DE DESARROLLO HUMANO A NIVEL DISTRITAL 2012

GRADO DE DESARROLLO HUMANO	SUB REGIÓN		INDICE DE DESARROLLO HUMANO		
	PROVINCIA	DISTRITO	IDH	RANKING REGIONAL	RANKING SUB REGIÓN
<b>Sub Región Alto Andina</b>					
Medio	Castrovirreyna	Santa Ana	0.5853	1	1
Medio	Huancavelica	Ascensión	0.5235	2	2
Bajo	Huancavelica	Huancavelica	0.5131	3	3
Bajo	Huancavelica	Huachocolpa	0.3807	11	4
Bajo	Angaraes	Ccochaccasa	0.3064	29	5
Bajo	Angaraes	Lircay	0.2863	38	6
Bajo	Huancavelica	Manta	0.2721	42	7
Bajo	Huancavelica	Acobambilla	0.2592	47	8
Bajo	Huancavelica	Palca	0.2493	52	9
Bajo	Huancavelica	Mariscal Cáceres	0.2421	54	10
Bajo	Huaytará	Pilpichaca	0.2419	55	11
Bajo	Huancavelica	Laria	0.2385	57	12
Bajo	Huancavelica	Vilca	0.2320	64	13
Bajo	Huancavelica	Conayca	0.2067	75	14

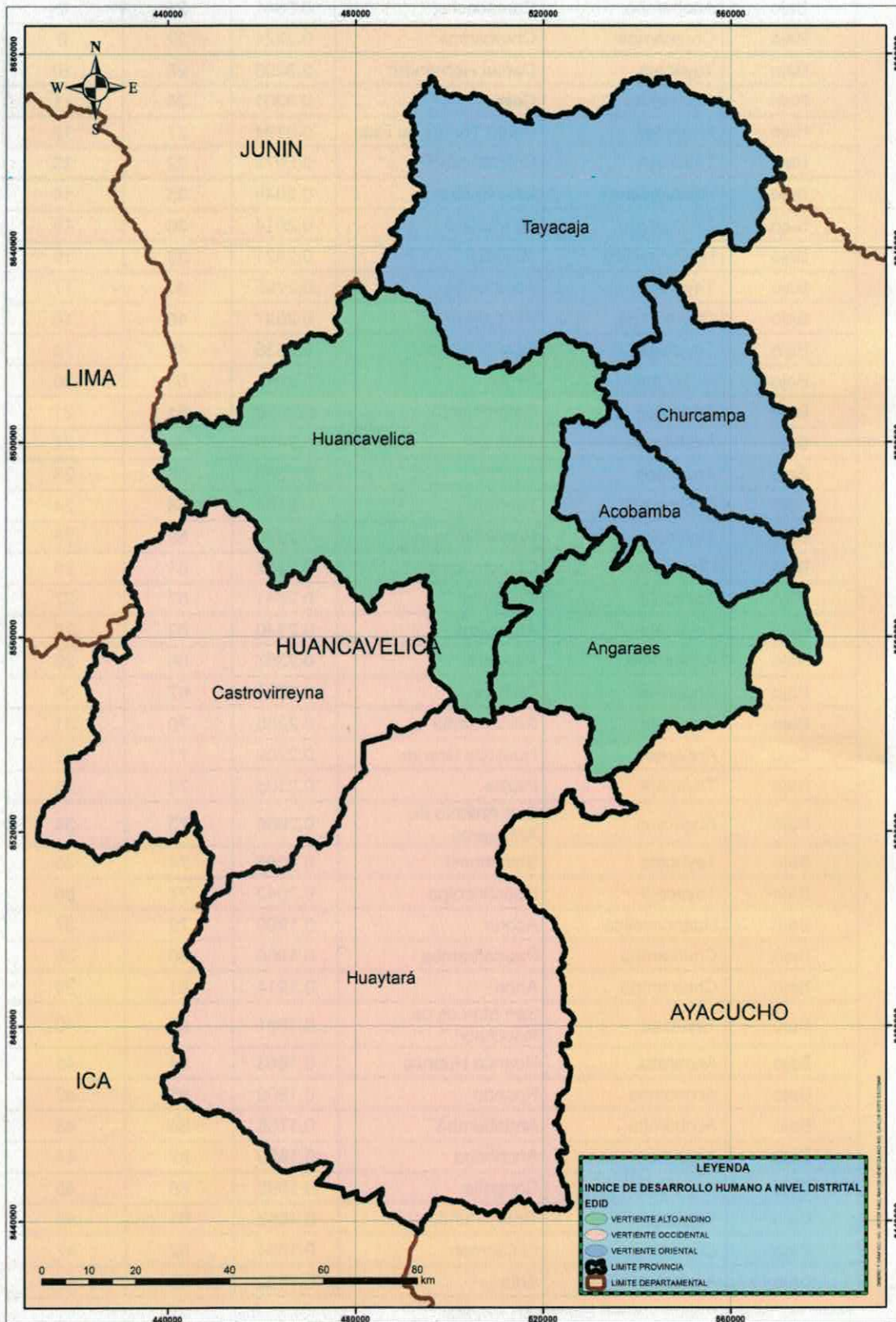
GRADO DE DESARROLLO HUMANO	SUB REGIÓN		INDICE DE DESARROLLO HUMANO		
	PROVINCIA	DISTRITO	IDH	RANKING REGIONAL	RANKING SUB REGIÓN
Bajo	Huancavelica	Huayllahuara	0.2044	76	15
Bajo	Huancavelica	Nuevo Occoro	0.2032	78	16
Bajo	Huancavelica	Huando	0.1877	83	17
Bajo	Huancavelica	Yauli	0.1655	89	18
Bajo	Huancavelica	Cuenca	0.1390	94	19
<b>Sub Región Vertiente Occidental</b>					
Bajo	Huaytará	Huaytará	0.4750	4	1
Bajo	Huaytará	Córdova	0.4608	5	2
Bajo	Huaytará	Laramarca	0.3871	10	3
Bajo	Castrovirreyna	Ticrapo	0.3764	12	4
Bajo	Huaytará	Ocoyo	0.3668	14	5
Bajo	Huaytará	Huayacundo Arma	0.3581	16	6
Bajo	Castrovirreyna	Huachos	0.3552	17	7
Bajo	Huaytará	Ayaví	0.3512	18	8
Bajo	Castrovirreyna	Tantarà	0.3480	19	9
Bajo	Huaytará	Tambo	0.3248	23	10
Bajo	Castrovirreyna	Castrovirreyna	0.3220	24	11
Bajo	Huaytará	San Francisco de Sangayaico	0.3143	28	12
Bajo	Castrovirreyna	San Juan	0.3010	30	13
Bajo	Huaytará	Santiago de Chocorvos	0.2977	31	14
Bajo	Huaytará	Santiago de Quirahuará	0.2955	33	15
Bajo	Castrovirreyna	Capillas	0.2948	34	16
Bajo	Castrovirreyna	Chupamarca	0.2873	37	17
Bajo	Huaytará	Quito Arma	0.2778	41	18
Bajo	Castrovirreyna	Cocas	0.2690	43	19
Bajo	Castrovirreyna	Mollepampa	0.2664	44	20
Bajo	Huaytará	San Isidro	0.2624	45	21
Bajo	Huaytará	Querco	0.2570	48	22
Bajo	Castrovirreyna	Aurahuá	0.2373	60	23
Bajo	Huaytará	San Antonio de Cusicancha	0.2309	65	24
Bajo	Castrovirreyna	Arma	0.2280	68	25
Bajo	Huaytará	Santo Domingo de Capillas	0.2270	69	26
Bajo	Castrovirreyna	Huamatambo	0.1653	90	27
<b>Sub Región Vertiente Oriental</b>					
Bajo	Tayacaja	Ñahuinpuquio	0.4160	6	1
Bajo	Churcampa	San Pedro de Coris	0.4031	7	2
Bajo	Angaraes	Julcamarca	0.4002	8	3
Bajo	Churcampa	San Miguel de Mayocc	0.3982	9	4
Bajo	Tayacaja	Pampas	0.3743	13	5
Bajo	Acobamba	Acobamba	0.3586	15	6
Bajo	Tayacaja	Acraquia	0.3390	20	7

GRADO DE DESARROLLO HUMANO	SUB REGIÓN		INDICE DE DESARROLLO HUMANO		
	PROVINCIA	DISTRITO	IDH	RANKING REGIONAL	RANKING SUB REGIÓN
Bajo	Acobamba	Pomacocha	0.3341	21	8
Bajo	Churcampa	Churcampa	0.3321	22	9
Bajo	Tayacaja	Daniel Hernández	0.3205	25	10
Bajo	Acobamba	Caja	0.3201	26	11
Bajo	Angaraes	Santo Tomás de Pata	0.3194	27	12
Bajo	Tayacaja	Colcabamba	0.2973	32	13
Bajo	Huancavelica	Izcuchaca	0.2945	35	14
Bajo	Churcampa	La Merced	0.2914	36	15
Bajo	Huancavelica	Pilchaca	0.2821	39	16
Bajo	Tayacaja	Acostambo	0.2795	40	17
Bajo	Churcampa	Pachamarca	0.2597	46	18
Bajo	Tayacaja	Surcubamba	0.2535	49	19
Bajo	Huancavelica	Moya	0.2515	50	20
Bajo	Angaraes	Callanmarca	0.2510	51	21
Bajo	Acobamba	Marcas	0.2429	53	22
Bajo	Angaraes	Secclla	0.2386	56	23
Bajo	Churcampa	Locroja	0.2384	58	24
Bajo	Tayacaja	Huaribamba	0.2376	59	25
Bajo	Churcampa	Chinchihuasi	0.2357	61	26
Bajo	Tayacaja	Quishuar	0.2341	62	27
Bajo	Tayacaja	Ahuaycha	0.2340	63	28
Bajo	Acobamba	Paucará	0.2307	66	29
Bajo	Angaraes	Chincho	0.2284	67	30
Bajo	Tayacaja	Salcabamba	0.2255	70	31
Bajo	Angaraes	Huayllay Grande	0.2209	71	32
Bajo	Tayacaja	Pazos	0.2105	72	33
Bajo	Angaraes	San Antonio de Antaparco	0.2086	73	34
Bajo	Tayacaja	Salcahuasi	0.2085	74	35
Bajo	Tayacaja	Huachocolpa	0.2043	77	36
Bajo	Huancavelica	Acoria	0.1999	79	37
Bajo	Churcampa	Paucarbamba	0.1988	80	38
Bajo	Churcampa	Anco	0.1914	81	39
Bajo	Tayacaja	San Marcos de Rocchacc	0.1881	82	40
Bajo	Angaraes	Huanca Huanca	0.1863	84	41
Bajo	Acobamba	Rosario	0.1808	85	42
Bajo	Acobamba	Andabamba	0.1765	86	43
Bajo	Angaraes	Anchonga	0.1699	87	44
Bajo	Angaraes	Congalla	0.1682	88	45
Bajo	Tayacaja	Tintay Puncu	0.1653	91	46
Bajo	Churcampa	El Carmen	0.1634	92	47
Bajo	Acobamba	Anta	0.1550	93	48

Fuente: INEI. Censo de Población y Vivienda 2007-ENAHO y ENAPRES.  
 Índice de Desarrollo Humano Departamental, Provincial y Distrital 2012.  
 Elaboración: PNUD-Perú



MAPA N° 10: NIVEL DE VIDA POR INDICE DE DESARROLLO HUMANO



**2.4. CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DEL DEPARTAMENTO**

**2.4.1. La Economía Departamental**

Huancavelica cuenta con una diversidad de recursos naturales, pero su economía se centra en la actividad minera y agropecuaria. Más del 65% de la población de Huancavelica está dedicada a la agricultura y ganadería de subsistencia. La actividad agrícola y ganadera se encuentra al margen del desarrollo tecnológico moderno, conllevando a resultados con bajos rendimientos agrícolas y pecuarios sin mayor criterio técnico o empresarial. La inversión no se orienta en función a las necesidades y prioridades productivas. En los últimos años la actividad eléctrica es el mayor contribuyente a la economía del departamento.

**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%. En el periodo del 2001 al 2008, mostró un ligero crecimiento su participación llegando al 2008 con 0.86%, como consecuencia de mayor aporte en la producción de energía eléctrica. En el periodo de 2009 al 2013 ha disminuido sustancialmente a 0.72%, se debe a los bajos niveles de extracción principalmente en los minerales de oro, plata y cobre. En el periodo 2001-2012, Huancavelica reporta un menor crecimiento del PBI acumulado que el promedio nacional (96.90%), alcanzando a 39,20% a nivel de departamento.

En la tabla siguiente se indica la participación del PBI departamental en el PBI nacional desde el año 1970 al 2013.

**TABLA N° 06: PRODUCTO BRUTO INTERNO (PBI) NACIONAL Y DEL DEPARTAMENTO 1970 - 2013**

AÑOS	PBI PAIS (%)	PBI DPTO. (%)	PARTICIPACION % PBI - PAIS
1970-1975	4.99	1.36	0.98
1975-1980	2.56	5.64	0.91
1980-1985	-0.4	-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
2001-2008	6.7	2.2	0.86
2009-2013	12.1	3.9	0.72

Fuente:

INEI-Compendio Estadístico 1998-1999

INEI-Compendio Estadístico Departamental 1997-1998

INEI-Cuentas Nacionales del Perú-PBI por Dptos.2001-2008

INEI-Cuentas Nacionales del Perú-PBI por Dptos.2007-2013

#### 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 o 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 incremento se debe básicamente a la construcción del gran complejo hidroenergético Santiago Antúnez de Mayolo.

En el quinquenio 1980 –1985 el PBI nacional decreció anualmente en 0.40% debido fundamentalmente a 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%.

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 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 débil (0.03%).

En el periodo del 2001-2008; la economía nacional registró una tasa de crecimiento mayor al quinquenio anterior de 6.70%, debido principalmente al incremento de las actividades de servicios, manufactura, comercio. El PBI departamental en estos años muestra una tasa promedio de 3.60%, sustentada principalmente

en el crecimiento moderado de las actividades de Electricidad y Agua, Agricultura, servicios y la Minería.

En el periodo 2007-2013; la economía nacional indica una tasa de crecimiento promedio decreciente de 5.30% frente a la tasa de crecimiento promedio del periodo anterior (6.70%) disminuyendo en 1.4 puntos porcentuales, sustentada en el incremento de las actividades de construcción, otros servicios y manufactura. En la economía departamental, el PBI alcanza una tasa de crecimiento promedio mayor de 3.9% al periodo (2001-2008), justificando por el crecimiento favorable del subsector electricidad, extracción de minerales, otros servicios.

**TABLA N° 07: TASA DE CRECIMIENTO DEL PBI PAIS y DEPARTAMENTO 2007-2013**  
Valores a precios constantes de 2007  
(Miles de Nuevos Soles)

AÑO	PBI PAIS	PBI DPTO	TASA PAIS ANUAL (%)	TASA DPTAL ANUAL (%)	% PARTICIP. PBI DPTAL/PAIS	VARIACIÓN % PBI DPTAL
2007	319,693,314	2,475,279			0.77	
2008	348,922,543	2,613,603	9.1	5.6	0.75	5.3
2009	352,584,491	2,703,012	1.0	3.4	0.77	3.3
2010	382,380,103	2,824,110	8.5	4.5	0.74	4.3
2011	407,051,337	2,912,932	6.5	3.1	0.72	3.0
2012	431,273,342	3,146,701	6.0	8.0	0.73	7.4
2013	456,102,454	3,226,476	5.8	2.5	0.71	2.5

Fuente: INEI-Cuentas Nacionales-Compendio Estadístico Perú 2015

### 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 fueron servicios, agricultura e industria manufacturera. En el periodo del año 2001 al 2008; los sectores de mayor contribución al PBI departamental son Electricidad y Agua, servicios (comprende servicios gubernamentales más otros servicios), minería, agricultura y comercio. El sector que no tiene representatividad en el PBI es la actividad Pesca.

En el intervalo del 2007 al 2013 la actividad productiva de mayor aporte al PBI departamental se considera a la Electricidad y Agua, específicamente en el año 2011 muestra un crecimiento sustantivo de 27.11%, pero al año 2013 desciende a 25.13%. En segundo lugar se ubica la actividad minera con el aporte del subsector minería metálica, registrando en el periodo de análisis un avance de 26.30 % (año 2007) y a partir del año 2012 indica un descenso relativo en el año 2013 de 20.30%, este indicador decreciente se justifica en los bajos niveles de volúmenes extraídos en los minerales de oro, plata y cobre principalmente. Seguidamente se ubica en el tercer lugar la actividad de Otros servicios con un aporte de 14.12% en el año 2007, disminuyendo significativamente de 13.8% a 13.6% desde el año 2008 al año 2012 y volviendo a recuperarse en el año 2013 a 14.09%.

Las actividades productivas con menores aportes son la actividad de agricultura y ganadería con 11.47% y Construcción con un indicador representativo de 10.30%. La actividad Administración Pública cuenta con un aporte de 7% a 8% en el periodo de análisis. La actividad Pesca y Acuicultura tiene una participación densa como aporte a la Economía departamental con mayor notoriedad en los años 2011 y 2012 con 0.11 puntos porcentuales.

TABLA N° 08: PBI SECTORIAL ESTRUCTURA PORCENTUAL (%)

ACTIVIDADES	AÑOS						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura	7.547	8.968	9.274	8.800	10.395	11.787	11.477
Pesca y Acuicultura	0.009	0.011	0.018	0.074	0.119	0.114	0.091
Extracción de Petróleo, Gas y Minerales	26.299	27.242	24.968	23.773	22.818	20.356	20.296
Manufactura	1.855	1.843	1.676	1.835	1.868	1.760	1.783
Electricidad, Gas y Agua	29.726	27.146	27.918	27.083	27.112	25.854	25.134
Construcción	6.448	6.802	7.087	9.481	7.527	9.958	10.301
Comercio	3.796	4.039	3.997	4.209	4.638	4.777	4.958
Transporte, Almacén, Correo y Mensajería	1.813	1.854	1.813	1.857	1.908	1.956	1.995
Alojamiento y Restaurantes	0.855	0.887	0.866	0.890	0.946	0.953	0.987
Telecomunicaciones y otros Servicios de Información	0.375	0.432	0.473	0.516	0.565	0.591	0.625
Administración Pública y Defensa	7.153	6.963	8.255	8.061	8.361	8.197	8.264
Otros servicios	14.124	13.813	13.655	13.421	13.743	13.697	14.089
<b>PRODUCTO BRUTO INTERNO</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>	<b>100.000</b>

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática  
Con información disponible a julio de 2014

### 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, minería y truchicultura.

*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 papa, cebada, maíz amiláceo, trigo y alfalfa; la minería con producción de oro, plata, plomo y zinc; seguido por la actividad pecuaria, que ha desarrollado la crianza de ganados ovino,

caprino, vacuno, camélidos en la zona alto andina y en especies menores el cuy y aves. En la actividad acuícola se cuenta con la producción de truchas, se considera también el rubro comercio.

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

En la actividad minera se cuenta con la producción del oro y en el campo agrícola cultivan: papa, cebada, maíz amiláceo, haba, olluco y alfalfa, mientras que en lo pecuario crían ganados ovino, vacuno, caprino, aves y en menor proporción alpaca, llama, y vicuña. Con respecto a la industria manufacturera se cuenta con plantas procesadoras de productos lácteos, panaderías, metal mecánica, carpinterías de madera y muebles. En el comercio y servicios (hoteles, restaurantes y empresas de transporte).

### **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 más importantes generadoras de mayor VBP en ésta provincia, se encuentra en primer lugar la minería, seguido por la agricultura, pecuario, la manufactura, el comercio y servicios.

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, maíz amiláceo, olluco, trigo, haba y alfalfa. En el sector pecuario su producción se basa en crianza de ganados ovinos, vacunos, cuyes, aves y camélidos. Cuenta con industria de lácteos, de cueros de pieles, de harinas y aguardientes, bebidas gaseosas, carpinterías metal mecánica, panificadoras, confecciones de prendas de vestir; en la artesanía textil (multicolor y plano) de las comunidades rurales, el tallado o repujado en cuero, el comercio y los servicios (hoteles, restaurantes y de transporte).

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 acuícola.

En la agricultura tenemos los siguientes cultivos: Papa, cebada, maíz amiláceo, trigo, arveja y la producción de tuna dentro de la fruticultura; en la actividad pecuaria se tiene ganados ovinos, caprinos, vacunos, porcinos, cuyes, aves y camélidos. Con respecto a la industria manufacturera se tiene establecimientos de tejidos de punto, talleres de carpintería, elaboración de bebidas y en la actividad acuícola cuenta con piscigranjas de truchas.

### Sub región de la Vertiente Oriental

Con posibilidades de especialización en la producción del ganado 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: papa, arveja, cebada, maíz amiláceo, trigo, haba; respecto a la actividad pecuaria se tiene: ganados vacunos, ovinos, porcinos, caprinos, cuyes y aves. Entre los recursos mineros con recursos no metálicos: piedras calizas, yeso y arcilla. En la actividad artesanal se dedican a tejidos a telar (frazadas, ponchos, mantas, bayetas). Cuentan con carpinterías, metal mecánica, taller de cerámica y el comercio.

Provincia de Churcampa: La vocación productiva de la provincia de Churcampa, también está orientada a la minería y a la actividad agropecuaria, ya que estas 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: papa, cebada, maíz amiláceo, haba, arveja, trigo, y dentro de las frutas la tuna; además la exportación de la cochinilla. Entre especies pecuarias tenemos: el ovino, vacuno, porcino, cuyes y aves.

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 la papa, maíz amiláceo, arveja, haba, olluco, frijol, cebada y alfalfa; en la producción pecuaria se cuenta con ganados ovinos, vacunos, porcinos, equinos, cuyes y aves; 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.

MAPA No. 11: TIPO DE PRODUCCIÓN POR PROVINCIA

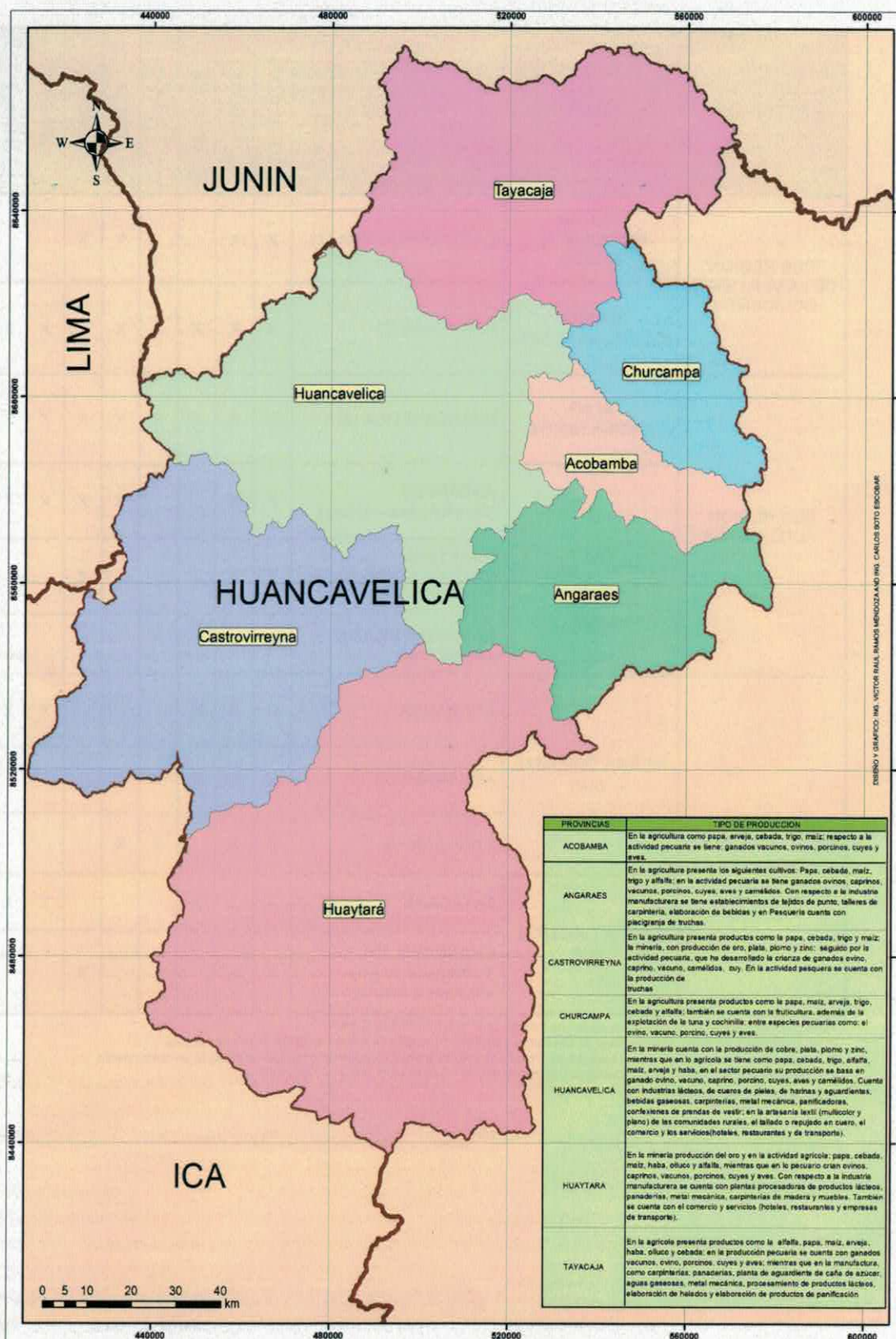




TABLA N° 09: ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR SUB ESPACIOS,  
ZONAS Y PROVINCIAS

SUB ESPACIOS	ZONAS	PROVINCIAS	AGRICOLA	PECUARIO	INDUSTRIA	TURISMO	MINERIA	ACUICOLA	COMERCIO	SERVICIO
SUB REGION DE LA VERTIENTE OCCIDENTAL	SIERRA OCCIDENTAL NORTE	CASTROVIRREYNA (1)	X	X			X	X		
	SIERRA OCCIDENTAL SUR	HUAYTARÁ (2)	X	X	X	X	X		X	X
SUB REGION ALTO ANDINA	ALTO ANDINA NORTE	HUANCAVELICA (3)	X	X	X	X	X	X	X	X
	ALTO ANDINA SUR	ANGARAES (Cochaccasa y Lircay)	X	X			X	X	X	X
		HUAYTARÁ (Santiago de Chocorvos y Pilpichaca)	X	X				X		
		CASTROVIRREYNA (Santa Ana)	X	X				X		
SUB REGION DE LA VERTIENTE ORIENTAL	SIERRA ORIENTAL SUR	ACOBAMBA	X	X	X				X	X
		ANGARAES (4)	X	X	X	X				
		CHURCAMPA	X	X		X	X			
	SIERRA ORIENTAL SUR	TAYACAJA	X	X	X				X	X
		HUANCAVELICA (Izcuchaca, Moya, Pilchaca y Acoria)	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, Pilpichaca y Acoria porque se localizan en la sub región de la vertiente oriental

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

Elaboración: Equipo Técnico

TABLA N° 10: AREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR ORDEN DE IMPORTANCIA, SUB ESPACIOS, ZONAS A 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
Huancavelica	Sub Región Alto Andina	Agrícola	1	1	Local, Huancayo, Lima
		Comercio	2	1	Local
		Manufactura	3	1	Huancayo, Lima
		Construcción	4	1	Local, Huancayo, Lima
Tayacaja	Sub Región Vertiente Oriental	Agrícola	1	2	Local, Huancayo, Lima
		Comercio	2	2	Local
		Construcción	3	2	Local, Huancayo, Lima
		Manufactura	4	2	Huancayo, Lima
Acobamba	Sub Región Vertiente Oriental	Agropecuario	1	3	Local, Hyo, Hvca, Huamanga
		Comercio	2	3	Local
		Construcción	3	4	Local, Huancavelica
		Manufactura	4	3	Local, Huancayo, Huancavelica
Churcampa	Sub Región Vertiente Oriental	Agropecuario	1	4	Local, Huamanga, Huancayo
		Minería	2	3	Lima
		Comercio	3	5	Local, Huamanga, Huancayo
		Construcción	4	4	Local, Huamanga, Huancayo
Angaraes	Sub Región Alto Andina	Agropecuario	1	5	Local, Hvca, Hyo, Lima
		Minería	2	3	Lima
		Comercio	3	4	Local, Huancayo, Huancavelica
		Construcción	4	4	Local, Huancavelica
Huaytará	Sub Región Vertiente Occidental	Agropecuario	1	6	Local, Ica, Lima
		Minería	2	1	Lima
		Construcción	3	2	Local, Ica
		Comercio	4	6	Local, Ica
Castrovirreyna	Sub Región Vertiente Occidental	Agropecuario	1	7	Local, Ica, Lima
		Minería	2	2	Lima
		Construcción	3	7	Local, Ica
		Comercio	4	7	Local, Ica, Huancavelica

Elaboración: Equipo Técnico

#### 2.4.4. Áreas Diferenciadas por Servicio a la Producción

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

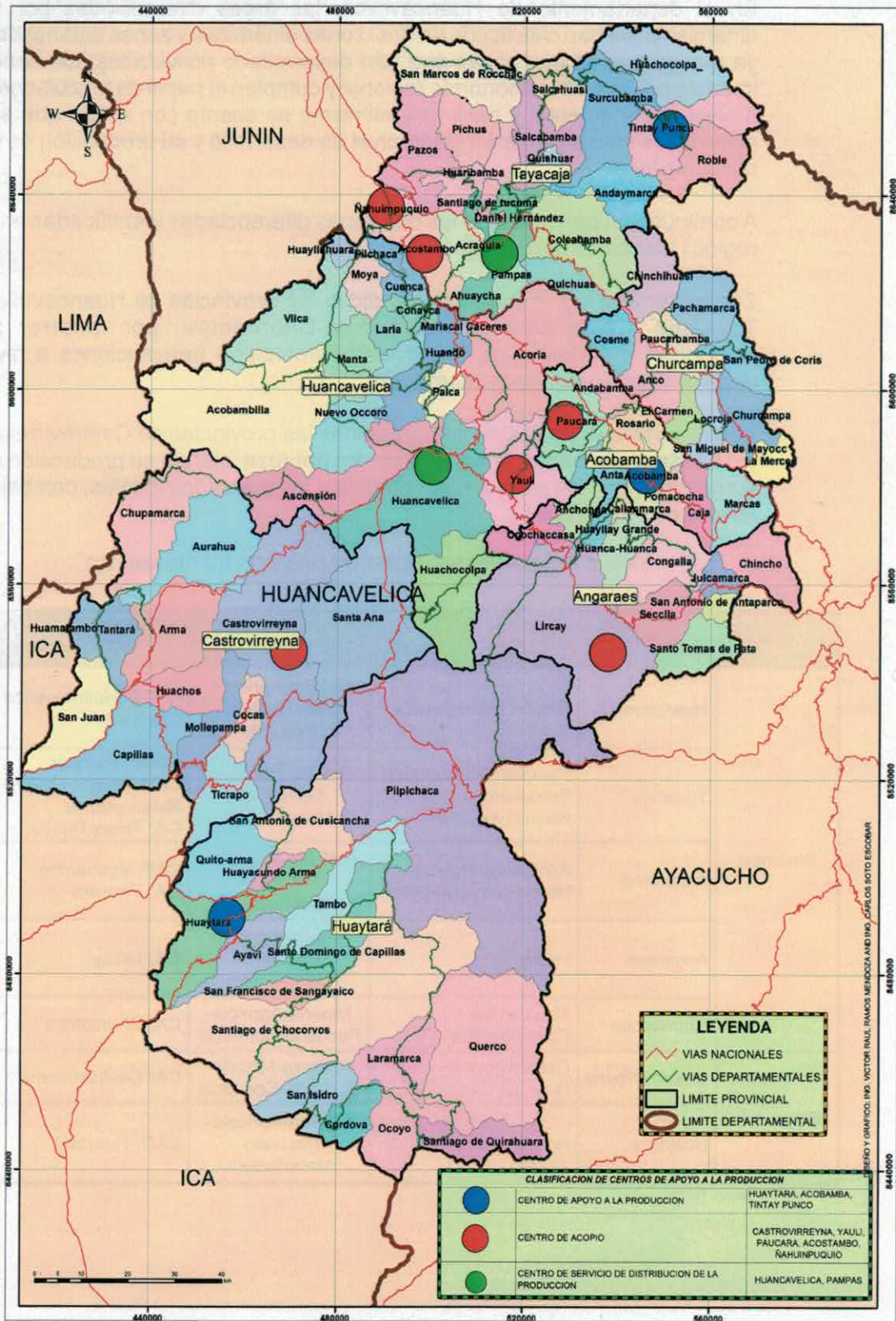
Dentro de ese contexto se ha clasificado a los centros urbanos por tipo de servicio que aportan a la producción. Así se considera dentro del rubro de Centros de Servicios y distribución para la producción, a la ciudad de Huancavelica y Pampas, por catalogarse como centros urbanos con alto índice de desarrollo comercial y distribuidores de maquinarias, equipos, repuestos y productos químicos utilizados en la producción. En lo que corresponde a los Centros de Acopio se ha identificado a los centros urbanos de Castrovirreyna, Yauli, Lircay, Paucará, Churcampa, Acostambo - Ñahuinpuquio, por ser localidades con acceso vial a los centros de producción, contar con ferias agropecuarias importantes y ser intermediarios entre los productores y los mayoristas. Finalmente se tiene los Centros de Apoyo a la Producción, en la que se ha considerado a las zonas urbanas de Huaytará, Acobamba y Tintay Puncu, por su ubicación estratégica para concentración de los productos terminados y ser distribuidos hacia los mercados internos y extra regionales.

TABLA N° 11: CLASIFICACIÓN DE CENTROS URBANOS POR SERVICIO A LA PRODUCCIÓN

SUB ESPACIOS	PROVINCIAS	CENTROS DE SERVICIOS Y DISTRIBUCIÓN PARA LA PRODUCCIÓN	CENTROS DE ACOPIO	CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCIÓN
SUB REGIÓN DE LA VERTIENTE OCCIDENTAL	CASTROVIRREYNA		Castrovirreyna	
	HUAYTARÁ			Huaytará
SUB REGIÓN ALTO ANDINA	HUANCAVELICA	Huancavelica	Yauli	
	ANGARAES		Lircay	
SUB REGIÓN DE LA VERTIENTE ORIENTAL	ACOBAMBA		Paucará	Acobamba
	CHURCAMPÁ		Churcampa	
	TAYACAJA	Pampas	Acostambo-Ñahuinpuquio	Tintay Puncu

Elaboración: Equipo Técnico

MAPA No. 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, Angaraes y Churcampa; por mostrar un comportamiento fluido en la actividad comercial y transacciones a nivel departamental y extra departamental.

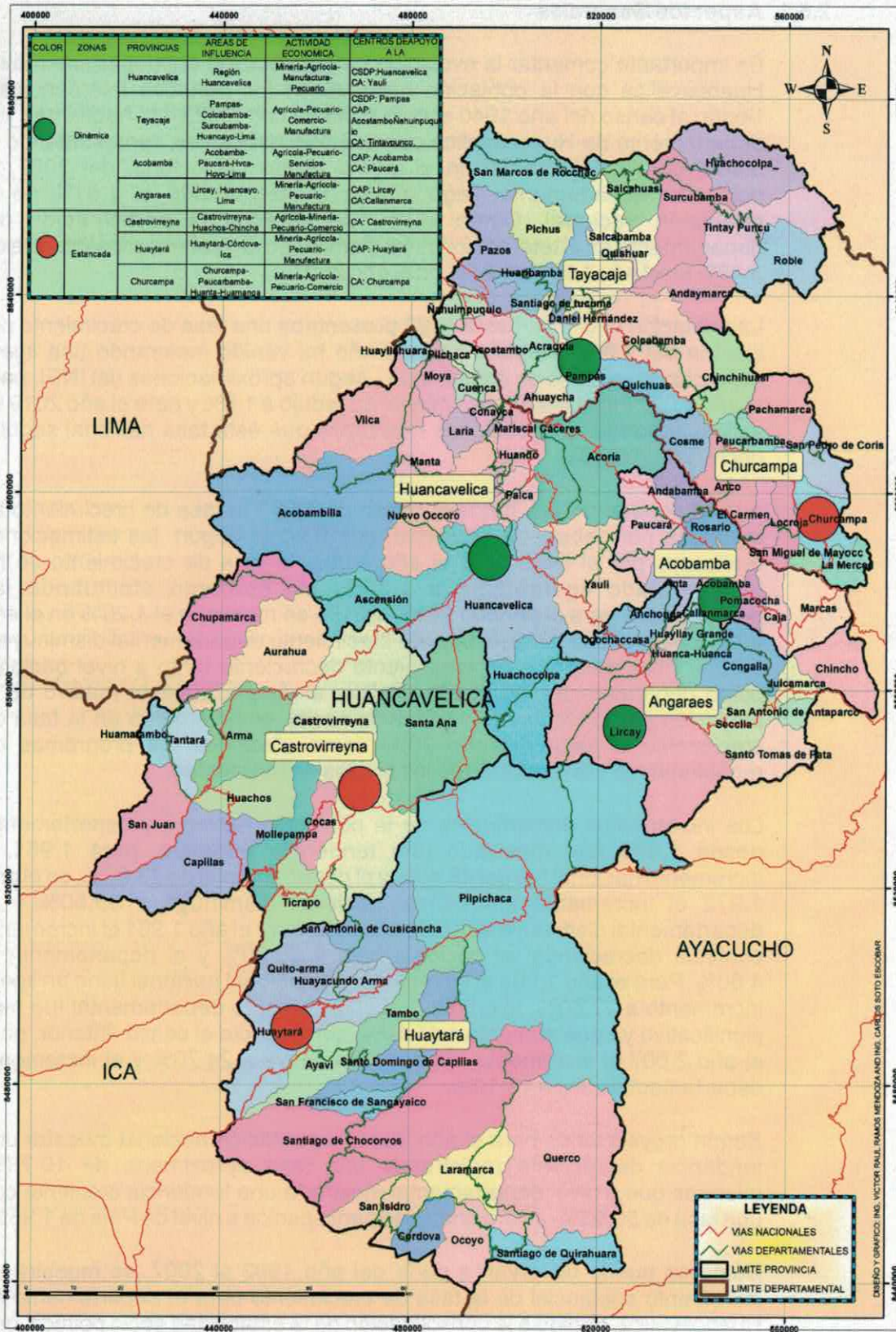
**Zonas Estancadas:** Están comprendidas las provincias de Castrovirreyna y Huaytará, por contar con población en pobreza, siendo su producción de autoconsumo y los excedentes dirigida a los mercados locales, con bajos niveles de rentabilidad.

TABLA N° 12: 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	<b>CSDP:</b> Huancavelica <b>CA:</b> Yauli
	Tayacaja	Pampas-Colcabamba- Surcubamba- Huancayo-Lima	Agrícola-Pecuario- Comercio- Manufactura	<b>CSDP:</b> Pampas <b>CAP:</b> Acostambo- Ñahuinpuquio <b>CA:</b> Tintay Puncu.
	Acobamba	Acobamba-Paucará- Hvca-Huancayo-Lima	Agrícola-Pecuario- Servicios- Manufactura	<b>CAP:</b> Acobamba <b>CA:</b> Paucará
	Angaraes	Lircay	Minería-Agrícola- Pecuario- Manufactura	<b>CA:</b> Lircay
	Churcampa	Churcampa- Paucarbamba	Minería-Agrícola- Pecuario-Comercio	<b>CA:</b> Churcampa
Estancada	Castrovirreyna	Castrovirreyna- Huachos-Chincha	Agrícola-Minería- Pecuario-Comercio	<b>CA:</b> Castrovirreyna
	Huaytará	Huaytará-Córdova-Ica	Minería-Agrícola- Pecuario- Manufactura	<b>CAP:</b> Huaytará

Elaboración: Equipo Técnico

MAPA No. 13: AREAS DIFERENCIADAS POR SU DINAMISMO



## 2.5. ANÁLISIS DE LA DINÁMICA POBLACIONAL DEL DEPARTAMENTO

### 2.5.1. Aspectos Generales

Es importante comentar la evolución de la población del departamento de Huancavelica con la población nacional en los periodos intercensales. Según el censo del año 1940 el país contaba con 7'023,111 habitantes y el departamento de Huancavelica con 244,595 habitantes, representando el 3.48% del total nacional; en el último censo poblacional del 2007, la población departamental llega a 454,797 registrando el 1.61% de la población nacional. Como se puede apreciar la participación del departamento en el total nacional, ha disminuido de manera considerable de 3.48% en el año 1,940 a 1.61% en el año 2007.

La población nacional, hasta 1993 presentaba una tasa de crecimiento por encima del 2.0%, después de éste año ha venido mostrando una ligera reducción en su tasa de crecimiento, según aproximaciones del INEI, para el año 2,007 ésta tasa de crecimiento se redujo a 1.6% y para el año 2019 se estima según las proyecciones realizadas que ésta tasa nacional seguirá decreciendo a 1.0%.

A nivel departamental, hasta el censo de 1,993 la tasa de crecimiento se mantenía por debajo de la unidad, con 0.90%. Según, las estimaciones realizadas por el INEI, para el año 2,007, la tasa de crecimiento se ha incrementado ligeramente a 1.20%, sin embargo efectuando las proyecciones para el periodo 2015 - 2019; se mantiene el 1.20% en el año 2015 y para el año 2019, la tasa de crecimiento departamental disminuye a 0.60%. Esta tendencia de crecimiento decreciente tanto a nivel nacional como departamental, se puede explicar al desplazamiento masivo de la población como efecto de la violencia social, el incremento en la tasa de crecimiento a partir del año 2000 como efecto de los programas de repoblamiento y la reducción de los niveles de fecundidad.

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 48.40% y el departamental de 23.80%; en el año 1,972 el incremento intercensal nacional disminuye a 35.50% y la departamental disminuye aún más a 9.50%; para el año 1,981 el incremento continua decreciendo, el nacional baja a 25.80% y el departamental a 4.60%. Para el año 1,993 el incremento poblacional nacional tiene un ligero incremento a 27.50%, mientras que el incremento departamental fue más significativo ya que aumenta a 11.10% con respecto al censo anterior; para el año 2,007 el incremento nacional disminuye a 24.70% y el incremento departamental sube a 18.10%.

Según proyecciones para el año 2021; la población nacional muestra una tendencia decreciente registrando una tasa aproximada de 19.78%, mientras que a nivel departamental mostraría una tendencia creciente con una tasa de 50.93%, alcanzando una participación a nivel de País de 1.95%.

Como se puede observar, a partir del año 1993 al 2007, se muestra un incremento sustancial de la tasa de crecimiento para el departamento de Huancavelica, debido a la consolidación de la estabilidad socio política, que

también ha influenciado al crecimiento de los asentamientos urbanos en el interior del departamento 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 Nº 13: CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN DEPARTAMENTO - PAIS**

AÑO	POBLACION TOTAL		INCREMENTO INTERCENSAL		TASA DE CRECIMIENTO INTERCENSAL		% de Participación del Dpto. A nivel de 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	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	0.9	1.7
2007	28,220,764	454,797	24.7	18.1	1.6	1.2	1.61
2021	35,178,053	686,463	19.78	50.93	1.6	2.1	1.95

Fuente: INEI, Perú: Estimaciones de Pob. Por Dptos, Prov., y Distritos 1995-2000  
 INEI - Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda.  
 INEI - Nuevas Proy. Nac. de Población del Perú por Dptos. Urbano y Rural y Sexo 2005  
 Elaboración: Equipo Técnico

### 2.5.2. Evolución de la Población del Departamento

En el siguiente cuadro, se muestra 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. 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%. Considerando la población censada del año 2007, se ha reajustado las tasas de crecimiento intercensal del periodo 1993-2007, mostrando el siguiente comportamiento: la provincia de Huancavelica muestra una tasa de 2.08%, relativamente menor en una unidad, en comparación con la tasa del año 1993. Acobamba es la provincia con mayor incremento poblacional en 3.01%, luego continúan Angaraes en 1.86%, Churcampa en 0.63%. Las provincias que presentan una tasa de crecimiento negativa son: Castrovirreyna en (-0.09%), Huaytará en (-0.01%) y Tayacaja en (-0.26%). Las ínfimas tasas de crecimiento y las negativas demuestran que estas provincias son expulsoras de población antes que receptoras.

Analizando el periodo 2007-2015, las proyecciones estadísticas muestran a la provincia de Acobamba con la mayor tasa de crecimiento poblacional registrando el 3.90%, seguido de un crecimiento sustancial de la provincia de Angaraes (2.07%), Huancavelica (1.90%), Churcampa (1.30%), Castrovirreyna (1%). Las provincias que señalan tasas de crecimiento de poblaciones menores son Huaytará y Tayacaja (0.4%), principalmente por



la emigración de sus pobladores a localidades con mayores oportunidades para mejorar su economía familiar

**TABLA N° 14: POBLACIÓN TOTAL Y TASA DE CRECIMIENTO**

PROVINCIA	POBLACION				TC	POBLACION			TC	POBLACION PROYECTADA		TC
	1981	%	1993	%	Intercens al 1981-1993	2007	%	Intercens al 1993-2007	2015	%	2007-2015	
Huancavelica	83,529	25.47	107,055	27.79	2.09	142,723	31.38	2.08	158,594	32.04	1.30	
Acobamba	37,721	11.13	42,096	10.93	0.92	63,792	14.03	3.01	78,634	15.89	2.65	
Angaraes	42,513	11.83	43,060	11.18	0.11	55,704	12.25	1.86	63,255	12.78	1.60	
Castrovirreyna	26,919	8.23	19,738	5.12	-2.55	19,500	4.29	-0.09	19,169	3.87	-0.21	
Churcampa	38,852	11.66	41,130	10.68	0.48	44,903	9.87	0.63	44,582	9.01	-0.09	
Huaytará	24,848	8.15	23,319	6.05	-0.53	23,274	5.12	-0.01	23,021	4.65	-0.14	
Tayacaja	92,415	23.53	108,764	28.24	1.37	104,901	23.07	-0.26	107,708	21.76	0.33	
<b>TOTAL</b>	<b>346,797</b>	<b>100.00</b>	<b>385,162</b>	<b>100.00</b>	<b>1.88</b>	<b>454,797</b>	<b>100.00</b>	<b>7.22</b>	<b>494,963</b>	<b>100.00</b>	<b>5.47</b>	

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 1993-2007

Elaborado: Equipo Técnico

**2.5.3. Composición de la Población Urbana y Rural**

La población urbana del departamento de Huancavelica, crece en mayor proporción que la población rural, lo explica la presencia de un importante flujo migratorio rural-urbano al interior del departamento.

En la siguiente tabla; se muestra la distribución espacial de la población departamental, en área urbana y rural, entre los censos de 1940 y del año 2007. En los censos de 1981 y 1993, el crecimiento urbano promedio anual fue de 0.83%, presentando un nivel decreciente en relación al periodo intercensal de 1940-1961(2.03%) y al periodo de 1961-1972 (2.97%), para el periodo 1993-2007, ha presentado una tendencia creciente de 2.61%. En el área de la población rural, el comportamiento de crecimiento poblacional ha ido disminuyendo gradualmente del periodo 1940 a 1981(de 0.81% a 0.39%) respectivamente; presentando una recuperación al año 1993 en 0.73%, sin embargo para el año 2007 nuevamente presenta una tendencia decreciente de 0.63%. Con las proyecciones para el año 2015 la tasa de crecimiento poblacional urbana se incrementa a 3.7%, en la zona rural muestra una superación positiva de una tasa de 0.80%. Estas cifras indican, que en la zona urbana se cuenta con una lenta expansión del proceso de urbanización y la mayor concentración poblacional en Huancavelica esta en los centros poblados rurales.

**TABLA N° 15: POBLACION URBANA, RURAL Y TASA DE CRECIMIENTO**

AÑO	TOTAL	POBLACIÓN		INCREMENTO INTERCENSAL		TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL (%)	
		URBANA	RURAL	URBANA	RURAL	URBANA	RURAL
1940	244,595	37,843	206,752				
1961	302,817	57,736	245,081	52.57	18.54	2.03	0.81
1972	331,629	79,628	252,001	37.92	2.82	2.97	0.25
1981	346,797	85,775	261,022	7.72	3.58	0.83	0.39
1993	385,162	100,439	284,723	17.1	9.08	1.32	0.73
2007	454,797	144,022	310,775	43.39	9.15	2.61	0.63
2015	523,176	192,014	331,162	33.32	6.56	3.7	0.8

Fuente: INEI-Censos Nacionales de Población y Vivienda, 1940,1961,1972,1981, 1993 y 2007

Elaborado: Equipo Técnico

Según el censo 2007, la población urbana del departamento asciende a 144,022 habitantes y la rural a 310,775 habitantes. El mayor grado de urbanización se ubica en la Subregión Alto Andina, representado principalmente por la provincia de Huancavelica con un 41.94% de población urbana, seguido de Acobamba con 30.33% (Sub Región Alto Oriental), luego la provincia de Castrovirreyna con 31.43% (Sub Región Alto Occidental); mientras que la población rural se concentra en la Sub región Alto Oriental, prioritariamente en las provincias de Churcampa con el 77.32%, Tayacaja con el 75.52% y la provincia de Angaraes representando el 71.12% de población total rural.

Para el año 2015 según proyección de la tasa intercensal; la población con mayor concentración urbana se ubica en la Sub Región Alto Andina - Provincia de Huancavelica con 42%, luego se registra en la Sub Región Vertiente Oriental, la provincia de Acobamba alcanza un 39% de población urbana; luego se consideran a provincias con menores porcentajes de población urbana a Angaraes con 35%, Tayacaja con 32% y Churcampa con 31% y en la Sub Región Vertiente Occidental se cuenta con Castrovirreyna de 34% y Huaytará con 35%. Como se puede analizar las poblaciones urbanas concentradas no superan el 50% de la población provincial, este indicador muestra que el crecimiento urbano en el departamento es lento.

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 extra departamentales, 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.

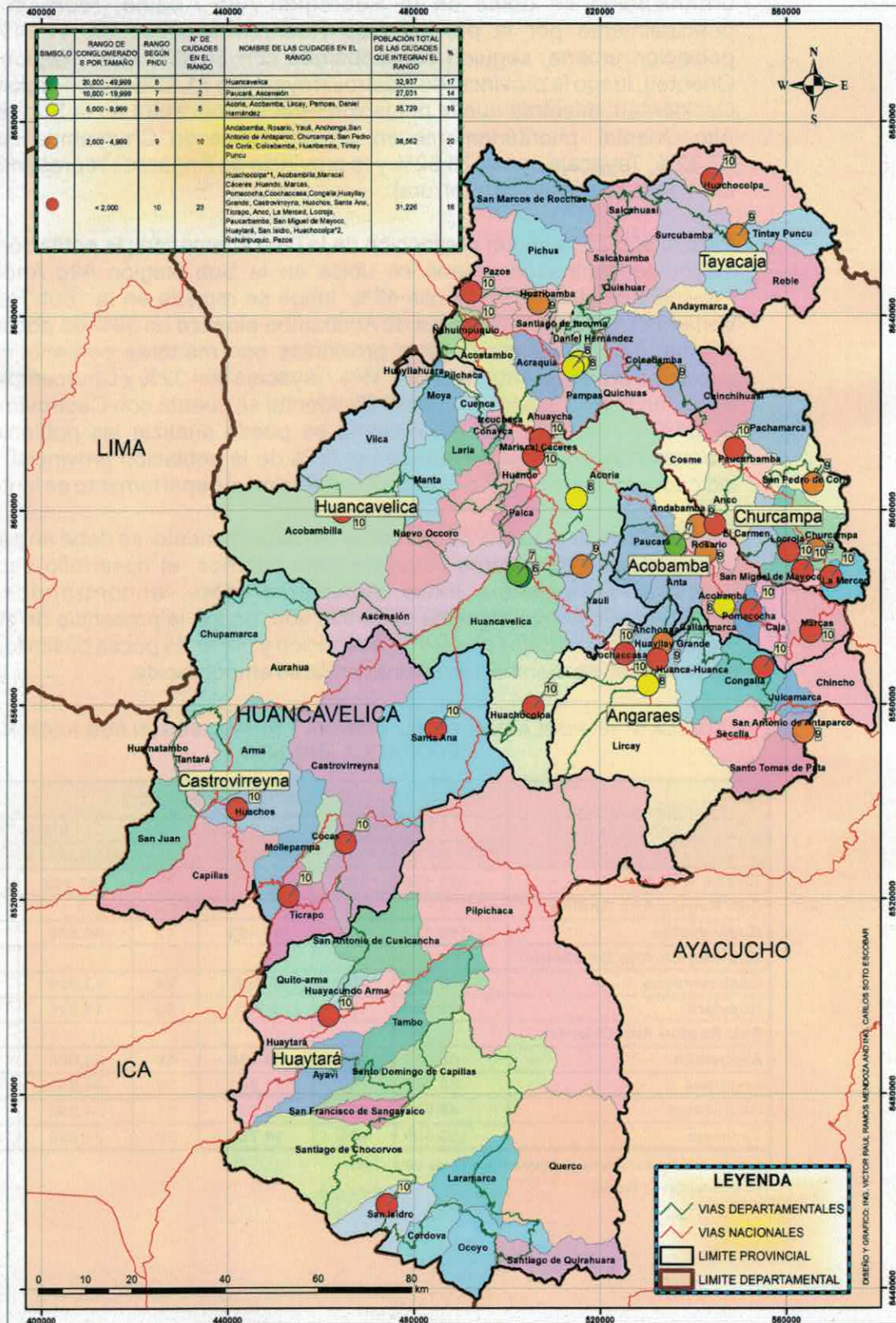
TABLA N° 16: POBLACION TOTAL, URBANA Y RURAL, SEGUN SUB REGION GEOGRAFICA AÑO 2015

REGION/SUB REGION Y PROVINCIA	POBLACION ESTIMADA 2015					
	TOTAL		URBANA		RURAL	
	HABITANTES	%	HABITANTES	%	HABITANTES	%
<b>TOTAL REGION</b>	<b>523,176</b>	<b>100</b>	<b>192,014</b>	<b>37</b>	<b>331,162</b>	<b>63</b>
<b>Sub Región Alto Andina</b>						
Huancavelica	166,123	100	69,493	42	96,630	58
<b>Sub Región Alto Occidental</b>						
Castrovirreyna	19,727	100	6,698	34	13,029	66
Huaytará	23,960	100	8,334	35	15,626	65
<b>Sub Región Alto Oriental</b>						
Acobamba	86,372	100	33,366	39	53,006	61
Angaraes	68,700	100	23,841	35	44,859	65
Churcampa	49,914	100	15,528	31	34,386	69
Tayacaja	108,380	100	34,754	32	73,626	68

Fuente: INEI-Censo Nacional de Población y Vivienda 1993 y 2007.

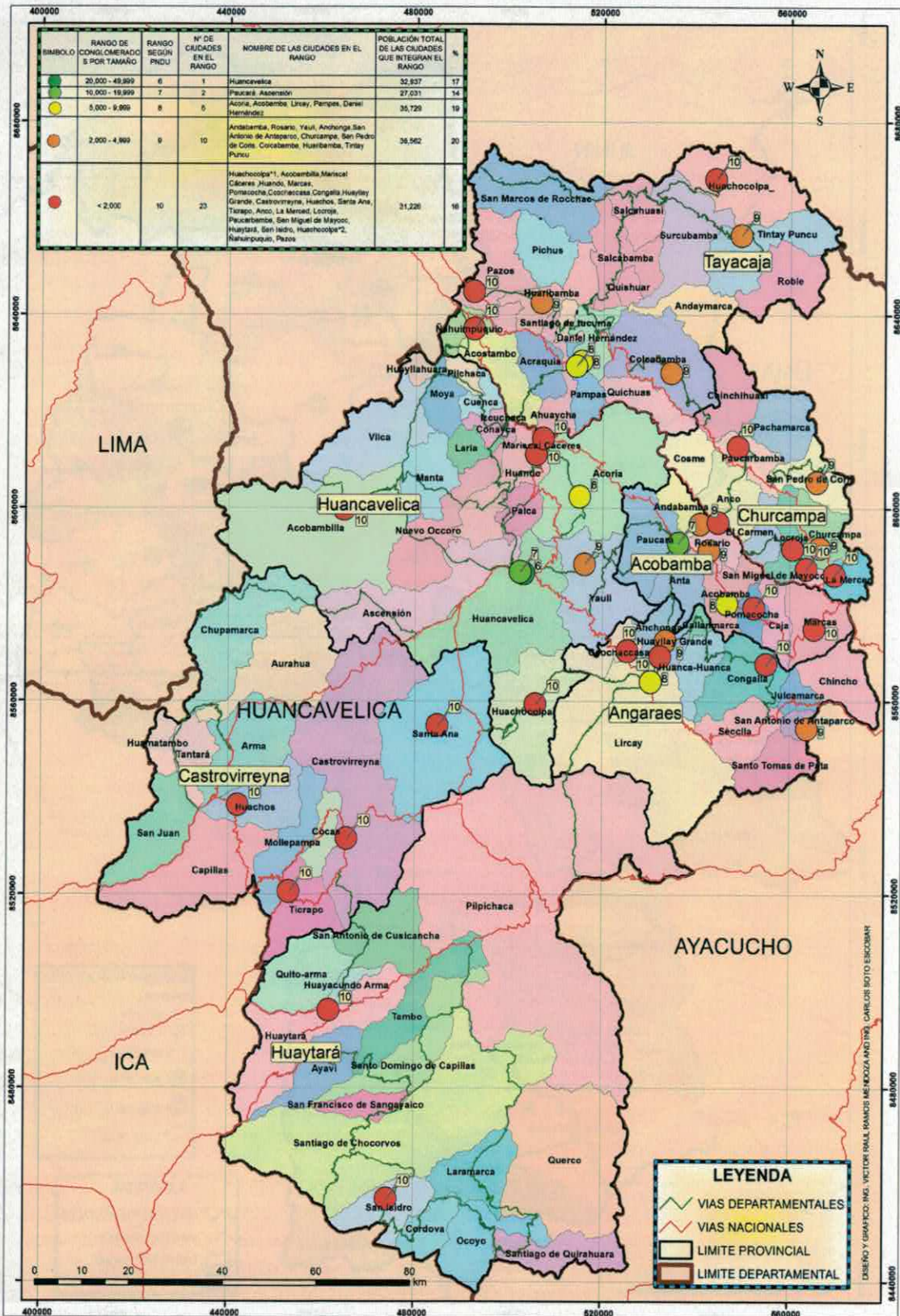
Elaborado: Equipo Técnico

MAPA No.14: MAYOR CONCENTRACIÓN URBANA EN LA REGIÓN

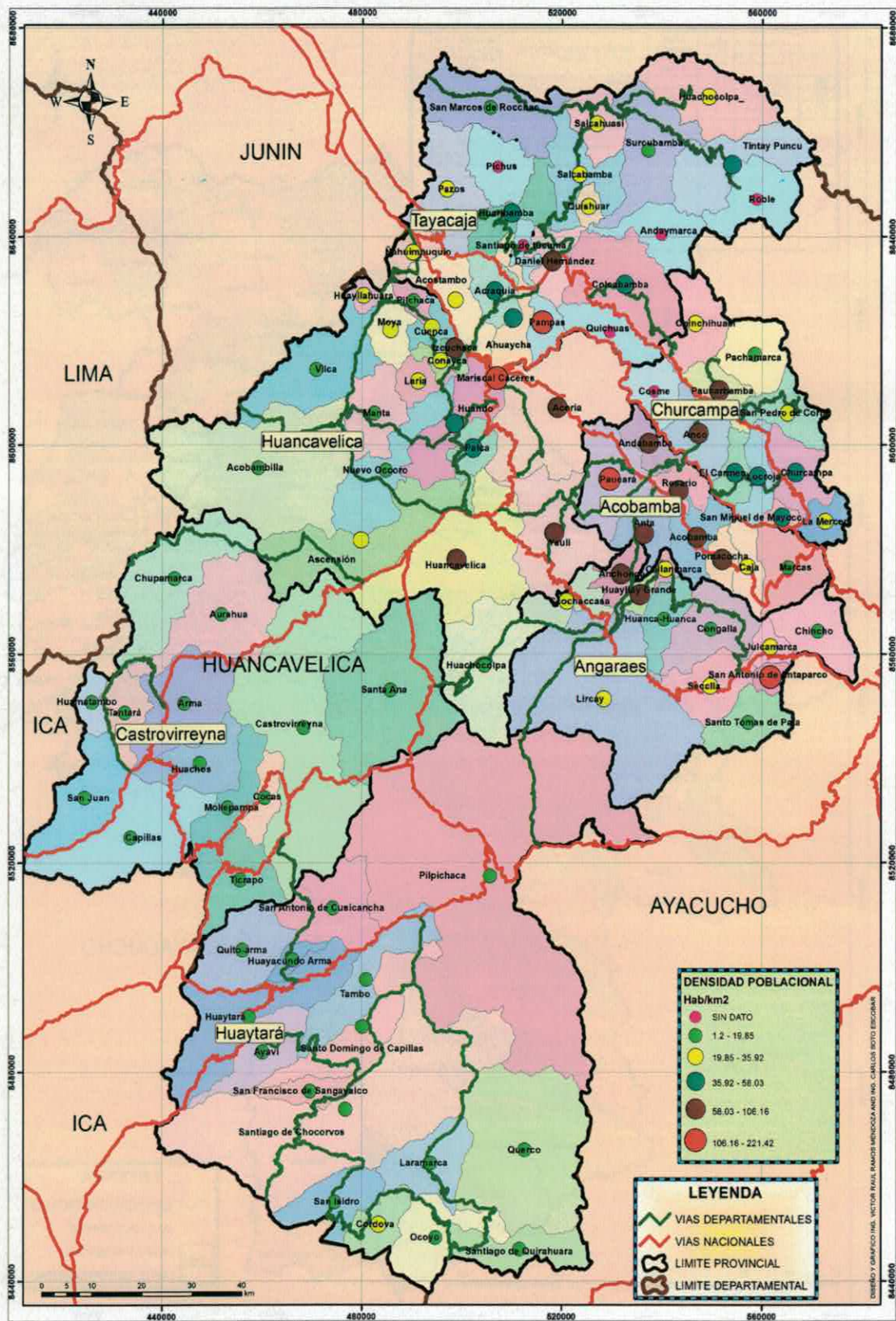




MAPA No.15: CENTROS URBANOS CON MAYOR VOLÚMEN Y DINÁMICA POBLACIONAL



**MAPA No.16: DENSIDAD POBLACIONAL**



**2.5.4. 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. En el año 2007 incrementa su población urbana a 41,331(incluye población urbana del distrito de Ascensión), por estar localizado en el entorno del mercado de la ciudad de Huancavelica. De acuerdo a los rangos poblacionales establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano se ubica en el rango sexto. Además de la ciudad de Huancavelica, surgen ciudades con poblaciones que superan los 5,000 habitantes, siendo éstas: Paucará (7,127 hab.), Lircay (6,948 hab.) ubicados en el rango 8vo, además de las ciudades de Pampas y Acobamba. Seguidos por Yauli (4,186 hab.), Daniel Hernández (3,946 hab), Acoria (3,721 hab.) de las 07 ciudades que corresponden su ubicación al rango 9no. En el rango 10mo se ubican 16 ciudades, entre las de mayor población se puede mencionar a Huachocolpa, Rosario, Huayllay Grande, Pazos y entre los de menor población las ciudades de Conayca y Pilpichaca.

Según el rango de conglomerados-PNDU; podemos apreciar que las ciudades más importantes en el departamento son: Huancavelica ubicada en el sexto lugar del rango, seguido por las ciudades de Paucará, Lircay, Pampas y Acobamba, ubicado en el octavo rango.

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 y a los centros urbanos con tasas de crecimiento superiores al promedio departamental, como Yauli y el conglomerado Tintay Puncu - Huachocolpa que además forma un corredor económico dinámico.

**TABLA N° 17: ORDENAMIENTO GLOBAL DE CIUDADES DEL DEPARTAMENTO  
Según rango poblacional >a 2,000 habitantes  
Población Estimada 2015**

RANGO DE CONGLOMERADOS POR TAMAÑO	RANGO SEGÚN PNUD	N° DE CIUDADES EN EL RANGO	NOMBRE DE LAS CIUDADES EN EL RANGO	POBLACIÓN TOTAL DE LAS CIUDADES QUE INTEGRAN EL RANGO	%
20,000 - 49,999	6	1	Huancavelica	32,937	17
10,000 - 19,999	7	2	Paucará, Ascensión	27,031	14
5,000 - 9,999	8	5	Acoria, Acobamba, Lircay, Pampas, Daniel Hernández	35,729	19
2,000 - 4,999	9	10	Andabamba, Rosario, Yauli, Anchonga, San Antonio de Antaparco, Churcampa, San Pedro de Coris, Colcabamba, Huaribamba, Tintay Puncu	38,562	20

RANGO DE CONGLOMERADOS POR TAMAÑO	RANGO SEGÚN PNUD	N° DE CIUDADES EN EL RANGO	NOMBRE DE LAS CIUDADES EN EL RANGO	POBLACIÓN TOTAL DE LAS CIUDADES QUE INTEGRAN EL RANGO	%
< 2,000	10	23	Huachocolpa*1, Acobambilla, Mariscal Cáceres, Huando, Marcas, Pomacocha, Ccochaccasa, Congalla, Huayllay Grande, Castrovirreyna, Huachos, Santa Ana, Ticrapo, Anco, La Merced, Locroja, Paucarbamba, San Miguel de Mayocc, Huaytará, San Isidro, Huachocolpa*2, Ñahuinpuquio, Pazos	31,226	16
<b>TOTAL</b>		<b>41</b>		<b>165,485</b>	<b>86</b>
Otros Centros Urbanos		55		26,529	14
<b>Total Población Urbana</b>		<b>94</b>		<b>192,014</b>	<b>100</b>

Fuente: INEI-Censo Nacional de Población y Vivienda 1993 y 2007.

Nota: Huachocolpa\*1-Provincia Huancavelica, Huachocolpa\*2-Provincia Tayacaja

Elaboración: Equipo Técnico

**TABLA No. 18: JERARQUIA DE CIUDADES DEL DEPARTAMENTO POR VOLUMEN DE POBLACION**

PROVINCIA	NOMBRE DE CIUDAD	RANGO SEGÚN PNUD	POBLACIÓN ESTIMADA 2015	IMPORTANCIA POR VOLUMEN DE POBLACIÓN	% DE POBLACIÓN URBANA TOTAL DEL DEPARTAMENTO	POBLACIÓN ACUMULATIVA
Huancavelica	Huancavelica	6	32,937	1	17.15	
Acobamba	Paucará	7	15,235	2	7.93	48,172
Huancavelica	Ascensión	7	11,796	3	6.14	59,968
Angaraes	Lircay	8	8,528	4	4.44	68,496
Huancavelica	Acoria	8	7,976	5	4.15	76,472
Tayacaja	Pampas	8	6,778	6	3.53	83,250
Tayacaja	Daniel Hernández	8	6,286	7	3.27	89,536
Acobamba	Acobamba	8	6,161	8	3.21	95,697
Huancavelica	Yauli	9	4,943	9	2.57	100,640
Acobamba	Rosario	9	4,824	10	2.51	105,464
Tayacaja	Huaribamba	9	4,794	11	2.50	110,258
Churcampa	San Pedro de Coris	9	4,668	12	2.43	114,926
Angaraes	San Antonio de Antaparco	9	4,068	13	2.12	118,994
Tayacaja	Colcabamba	9	3,816	14	1.99	122,810
Churcampa	Churcampa	9	3,060	15	1.59	125,870
Angaraes	Anchonga	9	3,026	16	1.57	128,896
Acobamba	Andabamba	9	2,702	17	1.41	131,598
Tayacaja	Tintay Puncu	9	2,661	18	1.38	134,259
Tayacaja	Huachocolpa	10	1,982	19	1.03	136,241
Tayacaja	Pazos	10	1,912	20	1.00	138,153
Acobamba	Pomacocha	10	1,824	21	0.95	139,977
Churcampa	Anco	10	1,798	22	0.94	141,775
Tayacaja	Ñahuinpuquio	10	1,760	23	0.92	143,535

PROVINCIA	NOMBRE DE CIUDAD	RANGO SEGÚN PNUD	POBLACIÓN ESTIMADA 2015	IMPORTANCIA POR VOLUMEN DE POBLACIÓN	% DE POBLACIÓN URBANA TOTAL DEL DEPARTAMENTO	POBLACIÓN ACUMULATIVA
Angaraes	Huayllay Grande	10	1,741	24	0.91	145,276
Huancavelica	Huachocolpa	10	1,657	25	0.86	146,933
Huancavelica	Acobambilla	10	1,547	26	0.81	148,480
Castrovirreyna	Castrovirreyna	10	1,320	27	0.69	149,800
Churcampa	La Merced	10	1,319	28	0.69	151,119
Angaraes	Cochaccasa	10	1,306	29	0.68	152,425
Huancavelica	Huando	10	1,298	30	0.68	153,723
Acobamba	Marcas	10	1,162	31	0.61	154,885
Huaytará	San Isidro	10	1,152	32	0.60	156,037
Churcampa	Paucarbamba	10	1,124	33	0.58	157,161
Angaraes	Congalla	10	1,120	34	0.58	158,281
Churcampa	Locroja	10	1,107	35	0.59	159,388
Castrovirreyna	Huachos	10	1,097	36	0.57	160,485
Huancavelica	Mariscal Cáceres	10	1,061	37	0.55	161,546
Castrovirreyna	Santa Ana	10	1,034	38	0.54	162,580
Churcampa	San Miguel de Mayocc	10	1,022	39	0.53	163,602
Castrovirreyna	Ticrapo	10	1,012	40	0.53	164,614
Huaytará	Huaytará	10	871	41	0.45	165,485
Otras ciudades			26,529		13.82	192,014
<b>Total Población Urbana del Departamento</b>			<b>192,014</b>		<b>100.00</b>	

Fuente: INEI - Censo Nacional de Población y Vivienda 1993 y 2007.  
Elaborado: Equipo Técnico

### 1.1.1. Importancia de las Ciudades por su Dinámica de Crecimiento

El comportamiento histórico de las principales ciudades del departamento, según periodo intercensal desde el año 1961 (de censos anteriores no se cuenta con información). Como una de las principales ciudades con mayor concentración poblacional tenemos a Huancavelica, capital de departamento; en el periodo de 1961-1993, la tendencia de crecimiento refleja de una tasa de 3.20% a 3.77%. De 1993 al 2007 el incremento representa un 33.03%.

En los últimos 14 años, periodo intercensal de 1993-2007; el incremento de la población ha sido significativo, identificándose 16 ciudades con mayor volumen de población. En el periodo indicado, la ciudad de Rosario – Provincia de Acobamba muestra un incremento de su población con respecto a las otras ciudades, en un 485.7% (1,457 habitantes). Luego continúa Acoria – Provincia de Huancavelica, aumentando su población en 279.69%; después de Acoria se sitúa Paucará – Acobamba con un incremento intercensal de 277.89%, luego sigue Huaribamba – Tayacaja con el 234.17%, continuando San Pedro de Coris y Daniel Hernández. Las ciudades restantes muestran un crecimiento menor de 9.61% a 70.11%.



En el periodo del año 2007 al año 2015 según proyecciones estadísticas indica que la población urbana va significativamente incrementándose, por lo que se considera a 18 centros urbanos con mayor población, de los cuales se destaca al distrito de Tintay Puncu con una tasa de crecimiento de 11.90%, seguido de Paucará y Acoria a una tasa de crecimiento de 10.00%, a continuación se sitúa Huaribamba con (9.00%) San Pedro de Coris (7.90%) y Huachocolpa (7.20%).

El incremento poblacional en las ciudades y el proceso de urbanización, se deben principalmente a la presencia migratoria campo – ciudad; por la búsqueda de nuevas oportunidades de trabajo en otras actividades económicas, como el comercio, servicios.

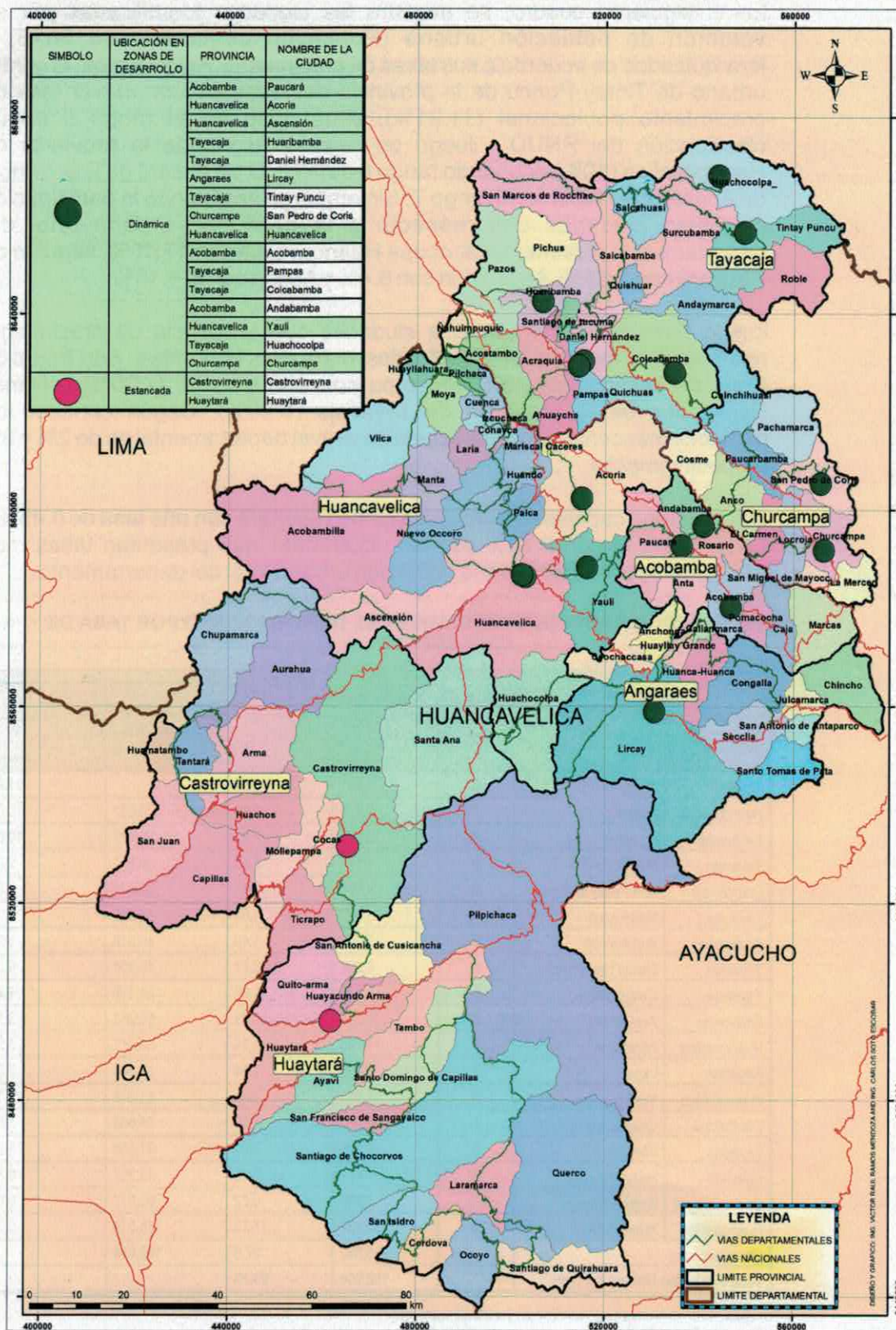
TABLA N° 19: POBLACION Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL EN CIUDADES PRINCIPALES

PROVINCIA	NOMBRE DE CIUDAD	POBLACIÓN 1993	POBLACIÓN 2007	TASA INTERCENSAL 1993-2007 %	POBLACIÓN ESTIMADA 2015	TASA 2007-2015 %	INCREMENTO 2007-2015	
							CIFRAS ABSOLUTAS	%
Huancavelica	Huancavelica	31,068	32,245	0.30	32,937	0.30	692	2.15
Acobamba	Paucará	1,886	7,127	10.00	15,235	10.00	8,108	113.76
Huancavelica	Ascensión	5,754	9,086	3.30	11,796	3.30	2,710	29.83
Angaraes	Lircay	4,854	6,948	2.60	8,528	2.60	1,580	22.74
Huancavelica	Acoria	980	3,721	10.00	7,976	10.00	4,255	114.35
Tayacaja	Pampas	4,907	6,027	1.50	6,778	1.50	751	13.46
Tayacaja	Daniel Hernández	1,747	3,946	6.00	6,286	6.00	2,340	59.30
Acobamba	Acobamba	2,903	4,686	3.50	6,161	3.50	1,475	31.48
Huancavelica	Yauli	3,129	4,186	2.10	4,943	2.10	757	18.08
Tayacaja	Huaribamba	720	2,406	9.00	4,794	9.00	2,388	99.25
Churcampa	San Pedro de Coris	869	2,533	7.90	4,668	7.90	2,135	84.29
Tayacaja	Colcabamba	1,656	2,817	3.90	3,816	3.90	999	55.46
Churcampa	Churcampa	2,209	2,718	1.50	3,060	1.50	342	12.58
Acobamba	Andabamba	717	1,668	6.20	2,702	6.20	1,034	61.99
Tayacaja	Tintay Puncu	224	1,082	11.90	2,661	11.90	1,579	145.93
Tayacaja	Huachocolpa	435	1,142	7.10	1,982	7.10	840	73.56
Castrovirreyna	Castrovirreyna	1,479	1,313	0.85	1,320	0.85	7	0.53
Huaytará	Huaytará	733	818	0.80	871	0.80	53	6.48
Otras ciudades		34,169	49,553		65,500			
<b>Total Población Urbana del Dpto.</b>		<b>100,439</b>	<b>144,022</b>		<b>192,014</b>			

Fuente: INEI -Censo Nacional de Población y Vivienda 1993 y 2007.

Elaborado: Equipo Técnico

MAPA No.17: NODOS DE DESARROLLO SEGÚN DINAMISMO



## 2.5.6. Jerarquía de Ciudades del Departamento por Tasa de Crecimiento

En el siguiente cuadro; se muestra las ciudades identificadas por su volumen de población urbana (Población estimada año 2015) y jerarquizados de acuerdo a sus tasas de crecimiento. Así tenemos, el centro urbano de Tintay Puncu de la provincia de Tayacaja, con mayor tasa de crecimiento poblacional (11.91%), situándose en el rango 9 según clasificación del PNUD, luego se registra Acoria de la provincia de Huancavelica (10%) ocupando rango 8 del PNUD y Paucará de la provincia de Acobamba (10%) en el rango 7. Sin embargo analizando la participación de estas ciudades con respecto a la población urbana total del departamento; el primer lugar ocupa Huancavelica con 17.15%, seguido de Paucará con 7.93 %, Ascensión con 6.4% y Acoria con el 4.15%.

Luego también se considera a ciudades con tendencia de crecimiento relativamente menor a los ya indicados; entre ellos tenemos a San Pedro de Coris de la provincia de Churcampa con una tasa de (7.90%) y Daniel Hernández de la provincia de Tayacaja (5.99%). Según cantidad de población concentrada su participación a nivel departamental es de 2% y 3% respectivamente.

Las ciudades capitales de provincia como Huaytará con una tasa de 0.45% y Castrovirreyna con 0.72% son las ciudades que presentan tasas muy inferiores de participación a la población urbana total del departamento.

TABLA N° 20: JERARQUÍA DE CIUDADES DEL DEPARTAMENTO POR TASA DE CRECIMIENTO

PROVINCIA	NOMBRE DE CIUDAD	RANGO SEGÚN PNUD	POBLACIÓN ESTIMADA 2015	% POBLACIÓN URBANA TOTAL DEL DPTO.	POBLACIÓN ACUMULATIVA	TASA DE CRECIMIENTO %
Tayacaja	Tintay Puncu	9	2,661	1.39		11.91
Huancavelica	Acoria	8	7,976	4.15	10,637	10.00
Acobamba	Paucará	7	15,235	7.93	25,872	10.00
Tayacaja	Huaribamba	9	4,794	2.50	30,666	9.00
Churcampa	San Pedro de Coris	9	4,668	2.43	35,334	7.90
Tayacaja	Huachocolpa	10	1,982	1.03	37,316	7.10
Acobamba	Andabamba	9	2,702	1.40	40,018	6.20
Tayacaja	Daniel Hernández	8	6,286	3.27	46,304	6.00
Tayacaja	Colcabamba	9	3,816	1.99	50,120	3.90
Acobamba	Acobamba	8	6,161	3.21	56,281	3.50
Huancavelica	Ascensión	7	11,796	6.14	68,077	3.30
Angaraes	Lircay	8	8,528	4.44	76,605	2.60
Huancavelica	Yauli	9	4,943	2.57	81,548	2.10
Churcampa	Churcampa	9	3,060	1.59	84,608	1.50
Tayacaja	Pampas	8	6,778	3.53	91,386	1.50
Huaytará	Huaytará	10	871	0.45	92,257	0.80
Castrovirreyna	Castrovirreyna	10	1,320	0.72	93,577	0.85
Huancavelica	Huancavelica	6	32,937	17.15	126,514	0.27
Otras ciudades			65,500	27.9	192,014	
Total Población Urbana del Dpto.			192,014	93.79		

Fuente: INEI -Censo Nacional de Población y Vivienda 1993 y 2007.  
Elaborado: 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 más diversificados: servicios financieros, servicios de acopio y distribución, servicios gubernamentales, etc., y cuenta con articulación vial intra y extra departamental.
- **Pampas:** son ciudades de importancia, en ellas se realizan transacciones comerciales de alta rotación y articulados al mercado extra regional (Huancayo). Con servicios básicos adecuados y servicios de Educación y Salud.
- **Paucará, Lircay, Acobamba y Churcampa:** Por considerarse como ciudades con un notorio crecimiento urbano, comercial y de servicios.

## 2.6. DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL

### 2.6.1. Determinación de los Nodos de Desarrollo Departamental

Para la determinación de los nodos de desarrollo, se ha tomado en cuenta la priorización de los centros urbanos de acuerdo al volumen de población y sus respectivas tasas de crecimiento, con ello se establecieron 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 N° 21: DETERMINACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL

PROVINCIA	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
Huancavelica	Huancavelica	1	18	Dinámica	Acopio Transformación	19	9
Acobamba	Paucará	2	3	Dinámica	Acopio - Servicio	5	1
Huancavelica	Ascensión	3	11	Dinámica	Acopio Transformación	14	3
Angaraes	Lircay	4	12	Dinámica	Acopio - Servicio	16	6
Huancavelica	Acoria	5	2	Dinámica	Acopio - Transformación	7	2
Tayacaja	Pampas	6	15	Dinámica	Acopio Transformación	21	11
Tayacaja	Daniel Hernández	7	8	Dinámica	Acopio Transformación	15	5
Acobamba	Acobamba	8	10	Dinámica	Acopio - Servicio	18	10
Huancavelica	Yauli	9	13	Dinámica	Acopio Transformación	22	14

PROVINCIA	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
Tayacaja	Huaribamba	10	4	Dinámica	Acopio Transformación	14	4
Churcampa	San Pedro de Coris	11	5	Dinámica	Acopio	16	8
Tayacaja	Colcabamba	12	9	Dinámica	Acopio Transformación	21	12
Churcampa	Churcampa	13	14	Dinámica	Acopio	27	16
Acobamba	Andabamba	14	7	Estancada	Acopio	21	13
Tayacaja	Tintay Puncu	15	1	Dinámica	Acopio	16	7
Tayacaja	Huachocolpa	16	6	Dinámica	Acopio	22	15
Castrovirreyna	Castrovirreyna	17	17	Estancada	Acopio	34	17
Huaytará	Huaytará	18	16	Estancada	Acopio	34	18

Elaborado : Equipo Técnico

### Nodos de Importancia Alta

En este grupo se han considerado ciudades que han mostrado un mayor volumen de población y altas tasas de crecimiento poblacional; entre ellos podemos citar en primer lugar a la zona urbana de Paucará de la provincia de Acobamba por contar con mayor volumen de población y alta tasa de crecimiento, así como su destacada producción agropecuaria, y por ello localizada en la zona de desarrollo dinámica.

En el segundo lugar se ubica Acoria de la provincia de Huancavelica, con una población de 7,976 habitantes, sustentando su dinamismo en la producción agropecuaria y truchícola que son ofertados en los mercados local, regional e intrarregional (Huancayo y Lima).

En orden de importancia, en el tercer lugar se ubica el centro urbano de Ascensión de la provincia de Huancavelica con una población de 11,936 habitantes y caracterizada por una tasa de crecimiento significativamente alta, de una importancia de nodo de nivel alta, se caracteriza por contar con un fluido comercial alto, Huaribamba de la provincia de Tayacaja, ciudad que permite la articulación directa de Pazos a Huancavelica por vía Nahuinpuquio – Acostambo, así como para la ciudad de Huancayo, resaltando por su producción agropecuaria. Luego se considera a la ciudad de Daniel Hernández Hernández de la provincia de Tayacaja; considerado dentro del rol de servicio a la producción, como un centro de acopio y transformación de productos agropecuarios y actividades industriales representativas.

### Nodos de Importancia Media

En esta categorización están las ciudades consideradas de importancia media, debidas 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 la localidad de Lircay de la

provincia de Angaraes considerada centro urbano como centro de acopio y de apoyo a la producción, Luego se considera Tintay Puncu de la provincia de Tayacaja que conjuntamente con Huachocolpa y Surcubamba, forman un corredor económico muy dinámico en la zona nororiental del departamento, en base a la producción comercial de productos agropecuarios. Sigue la ciudad de San Pedro de Coris en la provincia de Churcampa por encontrarse localizada la Unidad Minera de Cobriza a cargo de la Empresa Doe Run Perú S.R.L, dedicada a la producción de cobre y plata. Así mismo el centro urbano de Colcabamba, perteneciente también a la provincia de Tayacaja; cuenta con la planta del Complejo Hidroeléctrico del Mantaro, conformado por dos centrales hidroeléctricas: Antúnez de Mayolo y Restitución, que garantizan energía a los departamentos de la costa norte y central, así como a otros de la sierra central y sur. En este grupo también se considera a la ciudad de Huancavelica capital departamental como una ciudad dinámica comercialmente por contar con alto volumen de población pero con crecimiento lento poblacional, es evidente que gran parte de esta situación 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. Se considera Acobamba, cuyo dinamismo está sustentado en la actividad agropecuaria, la comercialización de sus productos están dirigidos a los mercados de Huancavelica, Huancayo, Lima y Huamanga; igualmente se considera el centro urbano de Yauli de la provincia de Huancavelica cuya ubicación estratégica permite articular las ciudades dinámicas del norte con las zonas estancadas del sur; en cuanto a la zona urbana de Pampas comprensión de la provincia de Tayacaja, como centro dinamizador de actividades comerciales articulados al mercado de Huancayo. De igual manera Huachocolpa – Tayacaja, se concentran acopiadores regionales que captan la producción local para luego transportarlos y colocarlos en los mercados de Lima y Huancayo.

**Nodos de Importancia Baja**

Las ciudades consideradas como nodos de desarrollo de importancia baja, presentan menor volumen de población y bajas tasas de crecimiento poblacional; en orden de importancia se consideran a las ciudades de Churcampa. También son considerados las capitales de provincia de Castrovirreyna y Huaytará.

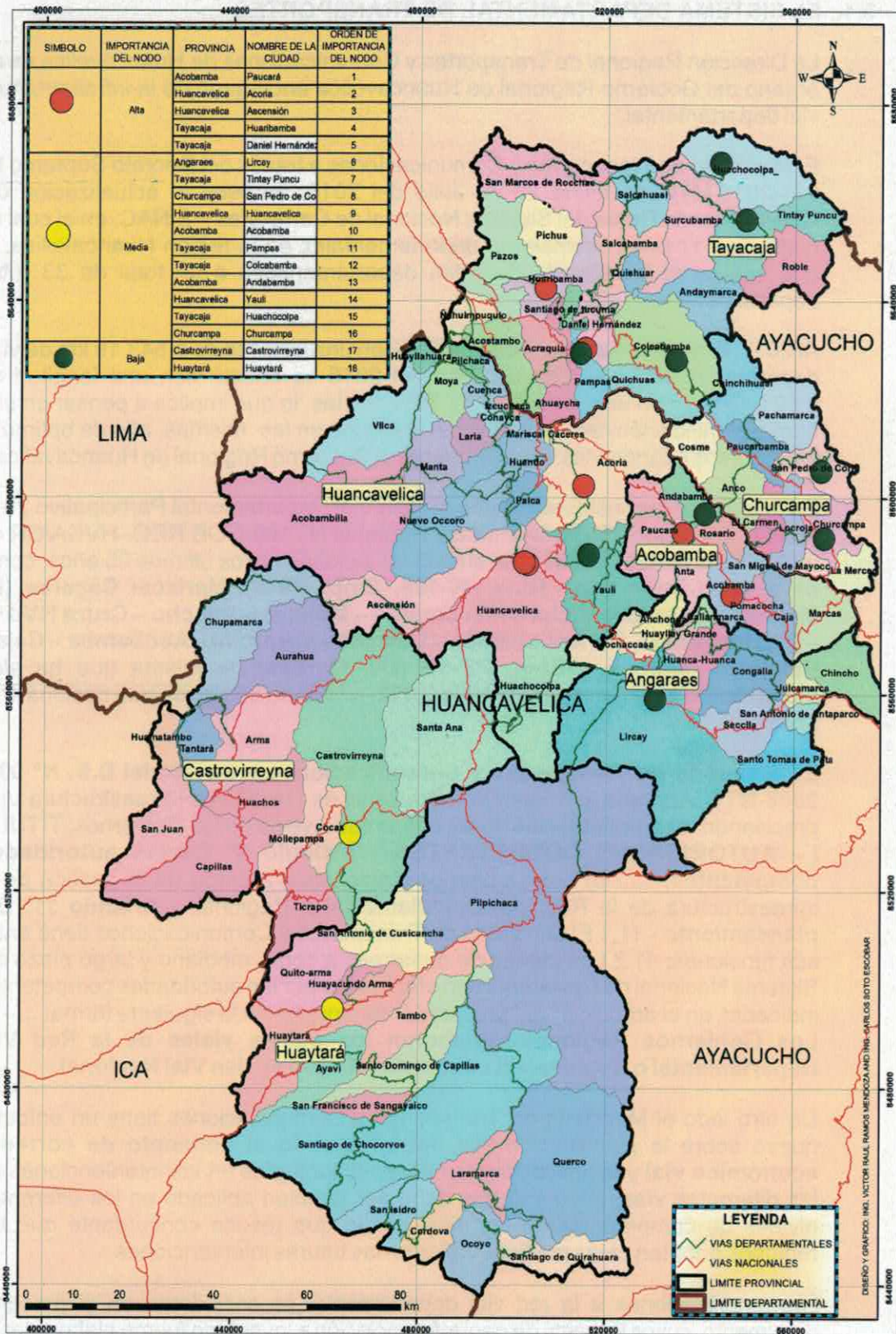
**TABLA N° 22: DETERMINACIÓN DE LA IMPORTANCIA DE LOS NODOS DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL**

PROVINCIA	NOMBRE DE LA CIUDAD	UBICACIÓN EN ZONA DE DESARROLLO	ORDEN DE IMPORTANCIA DEL NODO	IMPORTANCIA DEL NODO
Acobamba	Paucará	Dinámica	1	Alta
Huancavelica	Acoria	Dinámica	2	Alta
Huancavelica	Ascensión	Dinámica	3	Alta
Tayacaja	Huaribamba	Dinámica	4	Alta
Tayacaja	Daniel Hernández	Dinámica	5	Alta

PROVINCIA	NOMBRE DE LA CIUDAD	UBICACIÓN EN ZONA DE DESARROLLO	ORDEN DE IMPORTANCIA DEL NODO	IMPORTANCIA DEL NODO
Angaraes	Lircay	Dinámica	6	Media
Tayacaja	Tintay Puncu	Dinámica	7	Media
Churcampa	San Pedro de Coris	Dinámica	8	Media
Huancavelica	Huancavelica	Dinámica	9	Media
Acobamba	Acobamba	Dinámica	10	Media
Tayacaja	Pampas	Dinámica	11	Media
Tayacaja	Colcabamba	Dinámica	12	Media
Acobamba	Andabamba	Dinámica	13	Media
Huancavelica	Yauli	Dinámica	14	Media
Tayacaja	Huachocolpa	Dinámica	15	Media
Churcampa	Churcampa	Dinámica	16	Media
Castrovirreyna	Castrovirreyna	Estancada	17	Baja
Huaytará	Huaytará	Estancada	18	Baja

Elaborado: Equipo Técnico

MAPA No.18: NODOS DE DESARROLLO SEGÚN IMPORTANCIA





### III. DIAGNOSTICO DE LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO

#### 3.1. EL SISTEMA DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTES

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica es un órgano del Gobierno Regional de Huancavelica encargado de la infraestructura vial departamental.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC de fecha 23 de Julio del 2016, aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, en el cual se reclasifica 11 rutas vecinales a departamentales en la región Huancavelica, lo que implica el incremento de rutas departamentales a un total de 33 rutas departamentales.

Al 2011, la región Huancavelica contaba con una longitud de 1,543.19 km de vías departamentales y al mes de Julio del 2016 se cuenta con una longitud de 2,021.43 km, con un incremento de 30% de vías, lo que implica a pensar en una nueva planificación de intervención e inversión en las mismas, afín de optimizar los recursos económicos con que cuenta el Gobierno Regional de Huancavelica.

De lo indicado y considerando que el Plan Vial Departamental Participativo 2010 – 2020, aprobado con la Ordenanza Regional N° 169-GOB.REG.-HVCA/CR de fecha 07 de marzo del 2011, ha sufrido variaciones en los últimos 05 años, como es el caso de la ruta **Ruta HV-105, Emp. PS-3S Mariscal Cáceres (La Mejorada) – Jullpacancha – Piscomarca – Molinos – Paccho – Cruza HV-106 – Dv. Huayanay – Dv. Andabamba – Calzada – Tororumi – Acobamba – Caja – Paloma – Marcas – Emp. PE-3S (Dv. Marcas)**, la misma que ha sido reclasificado a vía nacional en el año 2,012, siendo su código de ruta nacional PE-3SM.

**El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del D.S. N° 034-2008-MTC**, Aprueba el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, precisando las competencias de las diferentes niveles de los Gobiernos; **TÍTULO I - AUTORIDADES COMPETENTES - Artículo 4° De las autoridades competentes; ..... b) Los Gobiernos Regionales**, a cargo de la gestión de la infraestructura de la Red Vial Departamental o Regional. - **Artículo 11° Del planeamiento - 11.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene entre sus funciones: 11.2 Los planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo del Sistema Nacional de Carreteras son efectuados por las autoridades competentes indicadas en el artículo 4° del presente Reglamento, en la siguiente forma: ... - b) Los Gobiernos Regionales elaboran los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional en concordancia con el Plan Vial Nacional.**

De otro lado el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene un enfoque nuevo sobre la planificación vial, **introduciendo el concepto de corredor económico vial** y la aplicación de nuevas tecnologías en las intervenciones de las diferentes vías, cuyo enfoque debe ser también aplicado en los diferentes niveles de competencia de las vías, por lo que resulta concordante que las regiones adopten estas políticas viales en las futuras intervenciones.

Las modificaciones a la red vial departamental se consideran en el presente documento, cuyos trabajos de georreferenciación e inventario fueron elaborados

mediante convenio entre el Gobierno Regional de Huancavelica y Pro Vías Descentralizado.

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; nacional, departamental y vecinal y el transporte ferroviario en el tramo; Huancayo – Tellería – Izcuchaca – Acoria – La Mejorada – Yauli – Huancavelica con una longitud de 128.700 kilómetros.

No se cuenta con servicios de transporte aéreo. Actualmente la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones viene gestionando la realización del proyecto del aeropuerto en Huancavelica en el lugar denominado los Ángeles de Ccarahuasa - Huanaspampa distrito de Acoria.

### 3.1.1. Caracterización del Sistema Departamental de Transportes

El sistema vial de transporte de mayor importancia en el departamento de Huancavelica, es a través de las carreteras, se puede observar que éste sistema ha sido construido sin una visión de articulación territorial intra departamental. La provincia de Tayacaja está articulada a la ciudad de Huancayo, Acobamba y Churcampa están articuladas a las ciudades de Huancayo y Ayacucho, mientras que las provincias de Huaytará y Castrovirreyna hacia el departamento de Ica y parte de 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.

#### a) Transporte Aéreo

El transporte aéreo en el departamento de Huancavelica es prácticamente nulo.

A la fecha existen 03 aeródromos inoperativos, los mismos que se encuentran en los siguientes lugares;

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

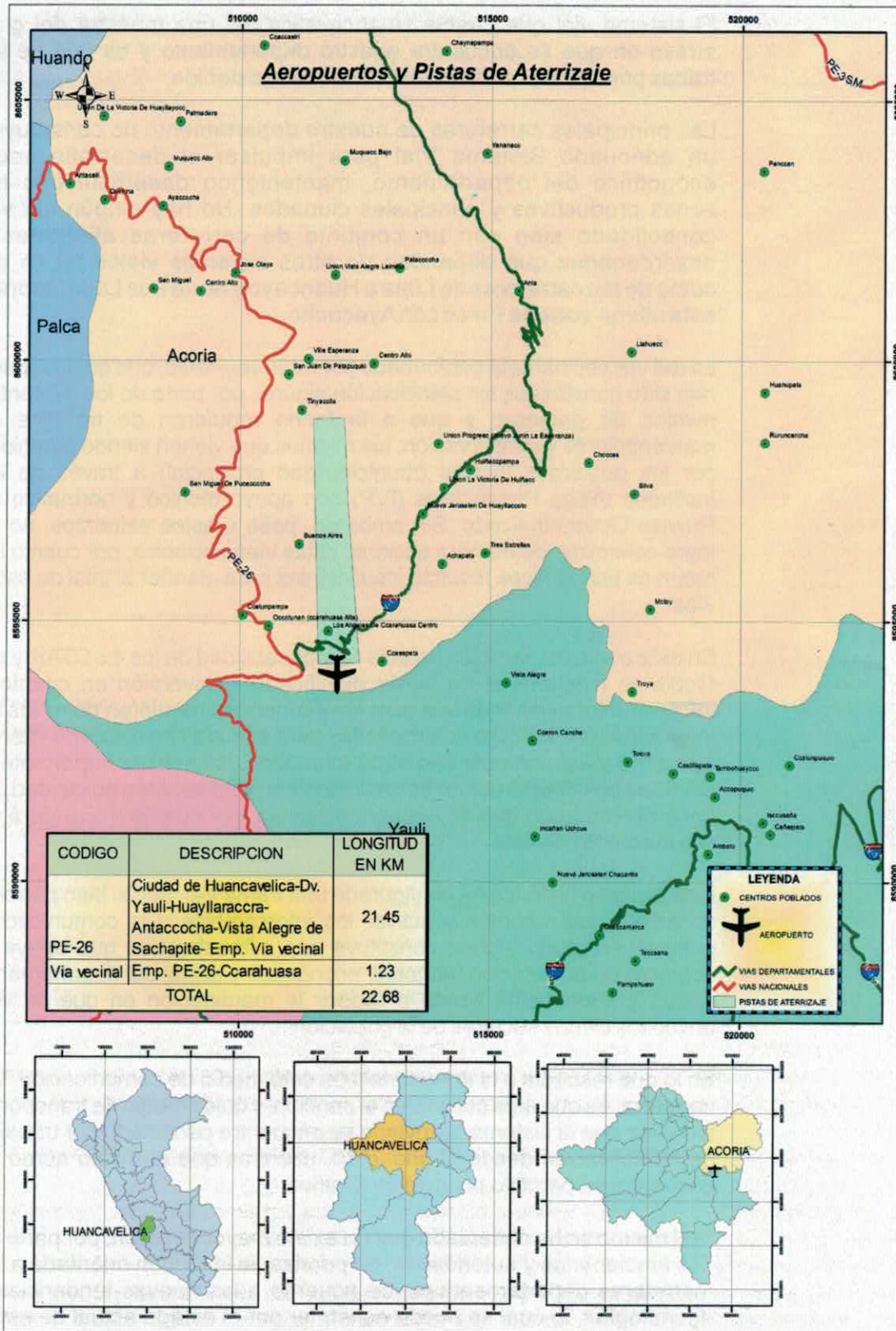
La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Huancavelica, ha iniciado la gestiones para la construcción de un aeropuerto, la misma que se ubica en el sector Angeles de Ccarahuasa distante a 25 km de la ciudad de Huancavelica, para cuyo objeto se ha iniciado con los estudios de pre inversión a nivel de perfil. Se espera que este aeropuerto tenga las características técnicas que permitan el servicio de pasajeros y carga.

TABLA N° 23: CARACTERISTICAS DE LOS AEROPUERTOS Y PISTAS DE ATERRIZAJE

NOMBRE Y LOCALIZACION	DIMENSION PISTA	TIPO DE PISTA	TIPO DE AVION MAXIMO PERMISIBLE	FRECUENCIA DE VUELOS	OBSERVACIONES
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 Cobriza en San Pedro de Coris, Provincia de Churcampa	_____	Tierra	Avionetas	Ninguno	
Aeródromo Churcampa en Nahuinpuquio, provincia de Tayacaja	_____	Tierra	Avionetas	Ninguno	

Elaboración: Equipo Técnico

MAPA No.19: TRANSPORTE AÉREO



## 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 el desarrollo sostenido.

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 consolidado sino son un conjunto de carreteras afirmadas y desordenadas que dependen de otros sistemas viales tal es así como de las carreteras de Lima a Huancayo y la vía Los Libertadores, esta última que une Pisco con Ayacucho.

La red vial vecinal está conformado por rutas vecinales, que en gran parte han sido construidos sin planificación alguna, por parte de los diferentes niveles de gobierno y que a la fecha requieren de trabajos de mantenimiento y conservación, los mismos que vienen siendo asumidos por los gobiernos locales (municipalidad provincial) a través de los Institutos Viales Provinciales (IVP) con apoyo técnico y normativo de Provias Descentralizado. Sin embargo, pese a estos esfuerzos, no se logra consolidar de manera eficiente estas vías vecinales, por cuanto los recursos económicos resultan insuficientes para atender el total de estas vías.

En este contexto, también ha sido responsabilidad de los ex-CTAR y del Gobierno Regional al no haber planificado la inversión en cuanto a infraestructura vial, toda vez que; las economías requieren de redes de infraestructura vial bien desarrolladas para expandir su mercado interno y externo y así competir con otros mercados. No solo es importante la cantidad de infraestructura física disponible, sino también su calidad, es decir el estado en que se encuentran estas, por cuanto dependerá de ello los costos de flete.

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 y, 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 este medio de comunicación, vía carretera, es que ésta constituye el principal y único medio de transporte, toda vez que el sistema ferroviario se encuentra paralizado por trabajos de rehabilitación desde el año 2010, mientras que el medio aéreo se encuentra inoperativo por más de 20 años.

Así mismo se ha observado que no existe mayor decisión, por parte de los funcionarios y autoridades, en priorizar la inversión orientada a las carreteras departamentales, de acuerdo a las nuevas tendencias y tecnologías, lo cual se puede constatar por el estado actual de estas vías.

TABLA N° 24: DISTRIBUCION DE LA RED VIAL, POR TIPO DE SUPERFICIE Y POR ZONAS

AMBITO/RED VIAL	N° DE RUTAS	LONGITUD POR TIPO SUPERFICIE DE RODADURA											
		Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha		Construcción		Total	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Huancavelica	260	1,168.25	10.30	6,154.05	54.23	2,222.33	19.58	1,802.72	15.89	0.00	0.00	11,347.35	100.00
Ruta Nacional	11	1,168.25	80.53	282.45	19.47	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1,450.70	12.78
Ruta Departamental	33	0.00	0.00	1,271.60	62.91	714.33	35.34	35.50	1.76	0.00	0.00	2,021.43	17.81
Ruta Vecinal	216	0.00	0.00	4,600.00	58.41	1,508.00	19.15	1,767.22	22.44	0.00	0.00	7,875.22	69.40

### 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, de donde se llevaría al exterior. El plan inicial incluía llegar a Ayacucho pero nunca se concretó.

En 1966 se incorporó en esa ruta un auto vagón 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 este medio a pesar de la difícil geografía.

En el año 2008 – 2009 se inició con el cambio de trocha angosta a standart (ancha), sin embargo a la fecha (2016) no presta un servicio permanente y regular debido a problemas relacionados al acoplamiento del material rodante a trocha standart y por otras razones de carácter administrativo y técnico, lo que ha significado que a la fecha este servicio este relegado y no tenga la acogida esperada.

El recorrido del tren, desde Huancayo, bordea las márgenes del río Mantaro, hasta Mariscal Cáceres (La Mejorada) y luego las márgenes del río Ichu hasta Huancavelica. La localidad de Manuel Tellería se encuentra 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.

TABLA N° 25: 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

Elaborado: Equipo Técnico

TABLA N° 26: VOLUMENES DE CARGA MOVILIZADOS POR MODOS DE TRANSPORTE

MODO DE TRANSPORTE (POR ORDEN DE IMPORTANCIA)	VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO TN/MES 2009	%
Carretero	7,260.00	100
Ferrovionario	0.00	0.00
Aéreo	0.00	0.00
<b>TOTAL</b>	<b>7,260.00</b>	<b>100</b>

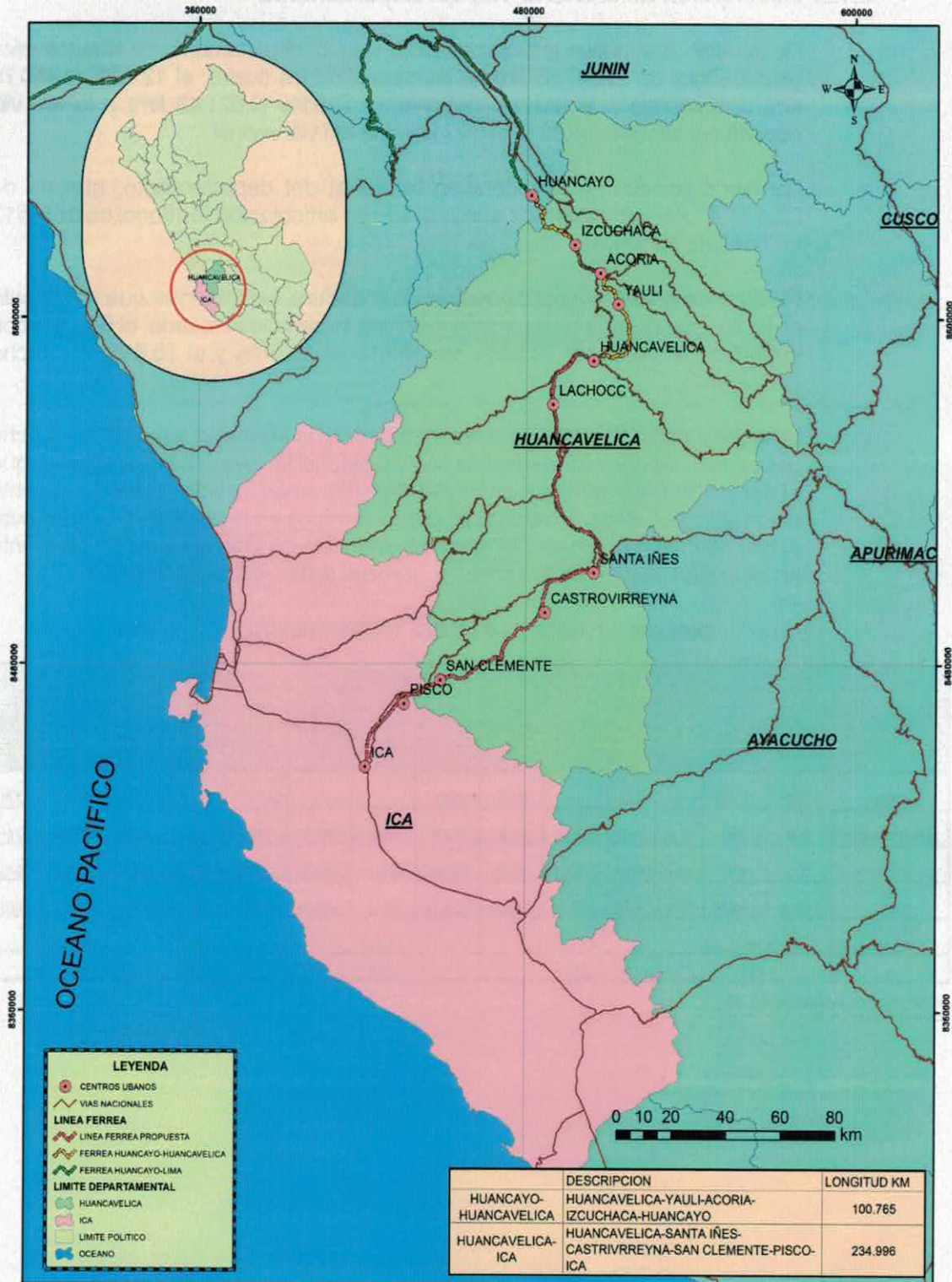
Elaborado: Equipo Técnico

Según la tabla 26, el modo de transporte carretero moviliza el 100.00% del volumen de carga, la misma que es el medio principal de transporte de carga y pasajeros.

El servicio ferroviario se suspendió desde el año 2007, hasta el año 2014, a partir del 2015 entra en servicio a nivel de prueba y con un itinerario restringido, tanto para pasajeros y carga, lo que ha conllevado a no tener acogida por parte de los usuarios. En el año 2016 reinicia sus actividades con mayor regularidad, sin embargo tampoco genera confianza de los usuarios para un uso masivo y permanente, lo que significa que este medio, al no reunir o contar con las garantías de orden técnico y logístico de la línea férrea y el material rodante, no contará con la acogida de los usuarios, lo que conllevaría a un colapso de este medio y quedar relegado como medio transporte masivo, más aun teniendo en cuenta que a la fecha, la flota de vehículos de carga, de alto tonelaje, se ha incrementado de manera considerable.

El proyecto inicial del ferrocarril (1,929) se consideró como meta el tramo; Huancayo – Huancavelica – Santa Inés – Castrovirreyna – San Clemente – Pisco – Ica, con una longitud total de 335.60 kilómetros, sin embargo solo se culminó el tramo Huancayo – Huancavelica con 128.70 km. Según referencias el proyecto inicial consideraba llegar a la ciudad de Ayacucho, la misma que también no se concretizó.

MAPA No. 20: TRANSPORTE FERROVIARIO



<p>GOBIERNO REGIONAL DE HUANCAVELICA</p> <p>DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES HUANCAVELICA</p>		<p>GOBERNADOR REGIONAL</p> <p>Lc. GLODOLDO ALVAREZ ORE</p>	<p>PROYECTO:</p> <p>ACTUALIZACION DEL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO 2017-2021 HUANCAVELICA</p>	<p>ESCALA:</p> <p>1/250.000</p>	<p>MAPA N°:</p>
		<p>DIRECTOR REGIONAL</p> <p>Ing. JUAN PABLO CASTRO ILLESKA</p>	<p>LAMINA:</p> <p>MAPA DE LINEA FERREA</p>	<p>PROYECCION Y DATUM:</p> <p>UTM Datum Horizontal: WGS84, ZONA 18 SUR</p>	<p>21</p>
		<p>FECHA:</p> <p>OCTUBRE, 2016</p>	<p>FUENTE:</p> <p>INEI, ZEE-GOB REG. HVCA, MTC</p>		



### 3.1.2. Descripción de la Oferta Vial del Departamento

De acuerdo a la nueva jerarquización de vías, el departamento de Huancavelica tiene un total de 11,347.35 km de carreteras, de los cuales; el 12.78% (1,450.70 km) corresponde a la red vial nacional, el 17.81% (2,021.43 km) a la red vial departamental y el 69.40% (7,875.22 km) a la red vial vecinal.

Tomando en cuenta la extensión territorial del departamento, que es de 22,131.47 km<sup>2</sup>, observamos que el grado de articulación territorial es de 0.512 km/km<sup>2</sup> de superficie.

Realizando el análisis por superficie de rodadura, se distingue que solamente el 10.30% de la red total se encuentran con superficie asfaltada, el 54.23% con superficie afirmada, el 19.58%, sin afirmar el 19.58% y el 15.89% en trocha carrozable.

La red vial departamental se encuentra a nivel de afirmado, sin afirmar y trocha carrozable, es decir no se cuenta con vía asfaltada, lo que es un indicador que el desarrollo de la infraestructura vial departamental ha sido incipiente durante estos últimos 5 años. No se ha adoptado cambios en la perspectiva de innovar el tipo de intervención, pese haber experiencias en vías nacionales, mediante la aplicación de nuevas tecnologías, como el de las soluciones básicas.

TABLA N° 27: OFERTA VIAL DEL DEPARTAMENTO

RED VIAL	ASFALTADA			AFIRMADA			SIN AFIRMAR			TROCHA CARROZABLE			TOTAL	%
	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR		
NACIONAL	1,168.25	1,168.25	0.00	282.45		282.45	0.00			0.00			1,450.70	12.78
DEPARTAMENTAL	0.00	0.00		1,271.60	151.78	519.82	714.33	106.97	607.36	35.50		35.50	2,021.43	17.81
VECINAL	00.0	0.00	0.00	4,600.00	2,850.00	1,750.00	1,508.00	158.00	1,350.00	1,677.22	465.00	1,302.22	7,875.22	39.40
TOTAL	1,168.25	1,168.25	0.00	6,154.05	3,601.78	2,552.27	2,222.33	264.97	1,957.36	1,802.72	465.00	1,337.72	11,347.35	100.00
TOTAL POR ESTADO		1,168.25			6,154.05			2,222.33			1,802.72		11,347.35	
%		10.30			54.30			19.58			15.89		100.00	

Fuente: DRTC - Dirección de Caminos  
Elaboración: Equipo Técnico

TABLA N° 28: RESUMEN DEL ESTADO ACTUAL DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL

REGIÓN / PROVINCIA	ASFALTADA			AFIRMADA			SIN AFIRMAR			TROCHA CARROZABLE			TOTAL
	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	TOTAL	BUEN ESTADO	POR REHABILITAR	
<b>SIERRA</b>													
ACOBAMBA	-	-	-	85.61	9.11	76.50	-	-	-	-	-	-	85.61
ANGARÁES	-	-	-	183.99	105.22	78.77	-	-	-	-	-	-	183.99
CASTROVIRREYNA	-	-	-	90.00	61.50	28.50	20.20	-	20.20	6.00	-	-	116.20
CHURCAMPÁ	-	-	-	48.85	48.85	-	78.18	25.74	52.44	-	-	-	127.03
HUANCAVELICA	-	-	-	346.04	170.98	175.06	154.14	10.28	143.86	19.50	-	-	519.68
HUAYTARÁ	-	-	-	313.61	240.00	73.61	189.83	28.30	161.53	-	-	-	503.44
TAYACAJA	-	-	-	203.50	116.12	87.38	271.98	42.65	229.33	10.00	-	-	485.48
<b>TOTAL</b>	-	-	-	<b>1,271.60</b>	<b>751.78</b>	<b>519.82</b>	<b>714.33</b>	<b>106.97</b>	<b>607.36</b>	<b>35.50</b>	-	-	<b>2,021.43</b>
<b>%</b>	0.00%				62.91%			35.34%			1.76%		100%

Fuente: DRTC - Dirección de Caminos  
Elaboración: Equipo Técnico

a) **Red Vial Nacional**

De acuerdo a la Jerarquización y clasificador de rutas, según el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, la red vial nacional tiene una longitud de 1,450.70 km que representa el 12.78% del total de la red vial departamental, la misma que consta de las siguientes rutas:

**Longitudinal de la costa o Eje N° PE-1SC (ramal)**

1. **Trayectoria:** Emp. PE-1S (Pte. Los Maestros) – La Tinguíña – Los Molinos – Huamani – Ramadillas – Ayaví – Tambo – Emp. PE-28A (Huaytará).

Esta ruta permite interconectar los departamentos de Ica y Huancavelica, desde el distrito de Huaytará a través de los centros poblados de Tambillos y Ramadillas. Esta ruta se encuentra a nivel de pavimento económico en buen estado de conservación, cuyos trabajos se ha realizado en los años 2015 y 2016.

**Longitudinal de la Sierra o Eje N° PE-3**

2. **PE-3S o longitudinal de la sierra sur;**

Tramo: Cullhuas – Abra Tellería – Dv. Mullapampa (PE-3SD) – Acostambo – Izcuchaca (PE-26) – Quichuas – La Esmeralda – Mayocc – Puente Mayocc – Puente Allcomachay, con una longitud total de 310 km dentro del ámbito de la Región Huancavelica.

A partir del año 2012 se ha intervenido a nivel de pavimento definitivo y económico en toda su extensión, la misma que se encuentra en buen estado. El tramo definitivo es; Puyhuan – Imperial – Acostambo – Izcuchaca en una longitud de 66 km, mientras que el tramo Izcuchaca – Quichuas – La Esmeralda – Mayocc – Puente Mayocc – Puente Allcomachay se encuentra a nivel de pavimento económico.

3. **PE-3SC (variante)**

Trayectoria: Emp. PE-3S (Chilca) – Sapallanga – Pucará – Abra Marcavalle – Pazos – Mullapampa – Emp. PE-3SD (Dv. Mullapampa). Esta ruta se encuentra a nivel de pavimento económico en el tramo PE-3S (Chilca) hasta Pucará en una longitud de 20 km.

4. **PE-3SD (variante)**

Trayectoria: Emp. PE-3S (Dv. Pampas) – Pampas – Mariscal Cáceres – Carpapata – Abra Independencia – Millpo – Callqui – Churcasja – Churcampa – La Merced – Emp. PE-3S (Mayocc). En esta ruta se han realizado trabajos a nivel de asfalto (definitivo) de doble vía en una longitud de 30 km en el tramo Dv. Pampas – Pampas, cuyos trabajos se han culminado en el año

2016 y a la fecha se encuentran en buen estado.

**5. PE-3SM (variante)**

Trayectoria: Emp. PE-3S (Mcal. Cáceres La Mejorada) – Jullpacancha – Piscomarca – Molinos Paccho – Dv. Andabamba – Dv. Huayanay – Dv. Andabamba – Calzada – Tororumi – Acobamba – Caja – Paloma – Marcas – Emp. PE-3S (Dv. Marcas). Longitud 163.70 km.

Esta ruta se ha intervenido a nivel de pavimento económico en el año 2013, la misma que se encuentra en buen estado y cuyo ancho promedio de calzada es de 4.50 m.

**Eje Transversal longitudinal de la sierra sur:**

**6. Ruta N° PE-26**

Trayectoria; Emp. PE-1S (Dv. Chinchá Alta) – Chinchá Alta – San Juan – Pte. Huachinga – Quilca – Palca – Toyos – Lucmapata – Villa de Arma – Lachocc – Huancavelica – Abra Sachapite – Pte. Palca – Huando – Emp. PE-3S (Izcuchaca).

A partir del año 2014 se inició con trabajos a nivel de pavimento económico en el tramo PE-1S (Dv. Chinchá Alta) – Chinchá Alta – San Juan – Pte. Huachinga – Quilca – Palca – Toyos – Lucmapata – Villa de Arma – Lachocc.

**7. Ruta N° PE-26 A**

Trayectoria; Emp. PE-26 (Toyos) – Huachos – Mollepampa – Cocas – Emp. PE-28 D (Castrovirreyña). Se encuentra a nivel de afirmado en mal estado de conservación.

**8. Ruta N° PE-26 B**

Trayectoria: Emp. PE-26 (Huancavelica) – Pampachacra – Cunyacc – Lircay – Dv. Jochatay – Abra Pampamali – Secclla – Julcamarca – Pte. Laramate – Emp. PE-3S (Lagunilla).

El tramo PE-26 (Huancavelica) – Lircay se encuentra en ejecución, desde el 2014, a nivel definitivo en una longitud promedio de 75.50 km (doble vía) y el tramo Lircay – Emp. PE-3S (Lagunilla) se encuentra a nivel de pavimento económico en buen estado, la misma que ha sido ejecutado a partir del año 2014.

**9. Ruta N° PE-28A**

Pámpano – Pte. Huaytará – Pte. Cuyahuasi – Pte. Tullpa – Pte. Dos de Mayo – Pte. Muchic – Pte. Ana Teresa – Pte. Tsej Tsei – Huaytará – Pte. Tranca – Pte. Pichushuayco – Pte. Jatun Huatas – Pte. Ranramayo – Pte. Chuihua – Pte. Suyacuna – Pte.

Mollepayana – Pte. Carnicería – Pte. Satán – Abra Yuncaccara – Pte. Rumichaca.

Pertenece a la Vía Los Libertadores (vía asfaltada) y se encuentra en buen estado de conservación.

#### **10. Ruta N° PE-28 D (ramal)**

Trayectoria; Emp. PE-28A (Pámpano) – Ticrapo – Castrovirreyna – Abra Lihuaaccasa – Sta. Inés – Abra Chonta – Pucapampa – Emp. PE-26 (Plazapata). 166.00 km.

Esta vía ha sido intervenido a nivel de pavimento económico (otta seal) a partir del año 2,012 y se encuentra en buen estado de conservación.

#### **11. Ruta N° PE-28 E (ramal)**

Trayectoria: Emp. PE-28A (Rumichaca) – Pilpichaca – Emp. PE-28 D (Santa Inés).

A partir del año 2012 se ha intervenido a nivel de pavimento económico (otta seal) en toda su extensión y se encuentra en buen estado de conservación.

**TABLA N° 29: Listado de Caminos Nacionales que Atraviesan el Departamento**

CODIGO DEL CAMINO	NOMBRE ORIGEN / DESTINO	LONGITUD (KM)	TIPO DE SUPERFICIE	ANCHO DE LA VIA	CIUDADES QUE ATRAVIESAN	CODIGO DE EMPALME DE VIAS DEPARTAMENTALES	ORIGEN/DESTINO DE VIAS DEPARTAMENTALES
PE-1SC	Emp. PE-1 S (Pta. Los Maestros) - La Tinguiña - San José de Los Molinos - Huamani - Ramadillas - Dv. Ayaviri - Tambo - Emp. PE-28 A (Huaytará).	66.96	Afirmado	5.5	Ica - Huancavelica	HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma)
PE-26	Emp. PE-1S (Dv. Chíncha Alta) - Chíncha Alta (PE-26 C) - San Juan - Pta. Huachinga - Quilca - Paica - Toyoc - Lucmapata - Villa de Arma - Lachoc - Huancavelica - Abra Sechapite - Huando - Emp. PE-3S (Izcuchaca).	253.94	Pavimento Económico	6	Ica - Huancavelica	HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica)
						HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma)
						HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco)
PE-26A	Emp. PE-26 (Toyoc) - Huanchos - Molepampa - Cocas - Emp. PE-28 D (Castrovirreyna).	127.58	Afirmado	4.5	Huancavelica	Ninguno	Ninguno
PE-26B	Emp. PE-26 (Huancavelica) - Pampachaca - Cunyaco - Lircay - Dv. Jochetay - Abra - Pampamali - Seclla - Julcamarca - Pta. Laramate - Emp. PE-3S (Lagunilla).	162.91	Asfaltado en Construcción, Pavimento Económico	7	Huancavelica - Ayacucho	HV-108	Emp. PE-26B (Lircay)
PE-28A	Emp. PE-1 S (Dv. Huaytará) - Independencia - Humay - Huáncano - Pámpano (PE-28 D) - Huaytará - Pta. Ranramayo - Pta. Molepayana - Pta. San Rafael - Rumichaca (PE-28 E) - Licapa - Niñachaca - Socos - Emp. PE-3S (Ayacucho).	132.98	Asfaltado	8.00	Huancavelica - Ayacucho	HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa)
PE-28D	Emp. PE-28 A (Pámpano) - Tirapo - Castrovirreyna - Abra Lihuacasa - Sta. Inés - Abra Chonta - Pucapampa - Emp. PE-26 (Lachoc).	156.13	Pavimento Económico	5.50	Ica - Huancavelica	HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto)
PE-28E	Emp. PE-28 A (Rumichaca) - Pilpichaca - Emp. PE-28 D (Santa Inés).	30.28	Pavimento Económico	6.5-7.0	Huancavelica	HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma)
						HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa)
PE-3S	Repartición La Oroya (PE-22) - Huancayo - Izcuchaca (PE-26) - Ayacucho - Chincheros - Andahuaylas (PE-30 B) - Abancay - Cusco (PE-28 G) - Juliaca (PE-34 A y PE-34 H) - Puno (PE-36 B) - Pta. Internacional Desaguadero (frontera con Bolivia).	162.8301	Asfaltado	9.5	Huancayo - Huancavelica - Ayacucho	HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda)
						HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda)
						HV-131	Emp. PE-3S (Lircay)
PE-3SC	Emp. PE-3S (Chilca) - Sepallanga - Pucará - Abra Marcavelle - Pazos - Mullampa - Emp. PE-3S D (Dv. Mullampa).	14.61	Asfaltado, Afirmado	5.00	Huancayo - Huancavelica	HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huaribamba - Ayacancha - San Miguel de Hualhua - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa).
PE-3SD	Emp. PE-3S (Dv. Pampas) - Pampas - Mariscal Cáceres - Carpapata - Abra Independencia - Milpo - Callqui - Churcasja - Dv. Divisoria Paucarbamba - Dv. Loroja - Churcampa - La Merced - Emp. PE-3S (Mayocc).	180.2646	Afirmado, Pavimento Económico	7.5-8.0	Huancavelica - Ayacucho	HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Saicabamba)
						HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo)
						HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda)
						HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta)
						HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila
						HV-130	Emp. 3S M (Carpas)
PE-3SM	Emp. PE-3S (Mcal. Cáceres La Mejorada) - Julpacancha - Piscamarca - Molinos Paccho - Dv. Andabamba - Dv. Huayanay - Dv. Andabamba - Tororumi - Acobamba - Caja - Paloma - Marcas - Emp. PE-3S (Dv. Marcas).	162.2092	Pavimento Económico	5	Huancavelica	HV-105	Emp. HV-113 (Dv. Jellochaca)
						HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda)
						HV-107	Emp. PE-26B (Lircay)
						HV-130	Emp. 3S M (Carpas)
<b>TOTAL</b>		<b>1450.70</b>					

Elaboración: Equipo Técnico

b) Red Vial Departamental

Con el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, de fecha 23 de Julio del 2016, emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, en el cual se incrementa 11 rutas a la red vial departamental, haciendo un total de 33 rutas departamentales.

- 1. Ruta N° HV-100: Trayectoria: Emp. PE-3S (Izcuchaca) – Acraquia – Ahuaycha – Emp. PE-3S D (Pampas).**- Es la vía que conectará la capital departamental con la capital de la provincia de Tayacaja, con una longitud total de 36.90 kilómetros. Actualmente se encuentra a nivel de afirmado en mal estado de conservación. Es una alternativa de vía que permite articular la ciudad de Huancavelica con Pampas, acortando la distancia actual de 66 km a 36.90 km, desde el distrito de Izcuchaca.
- 2. Ruta N° HV-101: Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) – Puquiuro – Palta rumí – Capillapata – Ayacocha – Caymo – Salcabamba – Palca – Salcahuasi – Nueva Esperanza – San Antonio – Dv. Surcubamba - Uchuysihuis – Tintay – Puerto San Antonio.**- Esta ruta es la de mayor extensión de la región Huancavelica, tiene una longitud de 199.47 km y recorre una variada fisiografía, desde montaña (Salcabamba) hasta ladera de ceja de selva (Puerto San Antonio), con altitudes que alternan de 1,212 a 4,050 m.s.n.m. y presencia de desarrollos y elevadas pendientes en los tramos: Paltarumi – Capillapata – Ayacocha; Salcabamba – Palca (4,050 m.s.n.m.) – Salcahuasi; San Antonio – Puente Chiquiacc (1,212 m.s.n.m.) – Dv.Surcubamba. El tramo Palca – Salcahuasi, no se encuentra debidamente articulada debido a que la mayor parte de superficie de la plataforma es arcillosa, tiene fuerte pendiente, falta ensanchar las vías y presencia de taludes inestables, en época de lluvias es intransitable, inclusive para vehículos de doble tracción. Una particularidad de los poblados ubicados entre Salcahuasi y de Puerto San Antonio, es que el comercio de sus productos lo realizan con la ciudad de Huancayo, ya que, actualmente, es su principal vía de comunicación terrestre; por otra parte, casi la totalidad de sus vehículos de transporte de pasajeros son modernas camionetas rurales hi-lux de doble tracción y, su viaje de ida a dicha ciudad, principalmente, se realiza en horas de la madrugada.
- 3. Ruta HV-102, Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo) – Jabonillo – Huancayojasa – Colcabamba – Tocas – Callqui – Emp. PE-3SD (Millpo).**- el principal papel que cumple esta ruta es el de articular a la capital del distrito Colcabamba con sus demás centros poblados, por constituir el principal eje económico y, como paso previo para desplazarse a Pampas, capital de la provincia de Tayacaja. Tiene una longitud de 60.37 kilómetros. El tránsito es muy fluido de Colcabamba a Pampas y, la superficie de su plataforma se encuentra en buen estado de mantenimiento; a diferencia del tramo Callqui – Millpo que, tiene escasa afluencia vehicular.

4. **Ruta HV-103, Emp. PE-3S (La Esmeralda) – Suso – Llamacancha – Huamanjasa – Paucarbamba – Chinchihuasi – Pachamarca.**- Por las características de su superficie de rodadura, ancho de vía y estado de mantenimiento esta ruta consta de 2 tramos bien diferenciados, el primer tramo de La Esmeralda hasta Tucoccasa, empalme con la ruta nacional PE-3SD, se aprecia un abandono en el mantenimiento de los pontones de madera, su ancho de vía no cuenta con suficientes espacios para el cruce de vehículos y, además, su mayor extensión cuenta con plataforma deteriorada o no cuenta con afirmado. Tiene una longitud de 42.75 kilómetros. Lo contrario ocurre con el tramo Tucoccasa – Pachamarca, su plataforma, llega a tener un promedio de 3.50 m de ancho y tiene mejor estado de conservación.
5. **Ruta HV-104, Emp. PE-3SD (Chonta) – San Pedro de Coris – Cobriza.**- Debido a que esta ruta, es el principal medio de desplazamiento de los vehículos de alto tonelaje de la mina Cobriza, a cargo de la Compañía Minera Doe Run, su plataforma tiene un ancho promedio de 3.50 m. y se encuentra en buen estado de conservación, del mismo modo que sus obras de arte, salvo el tramo donde concluye el ámbito de la mina, desde los baños termales de Pampalca hasta el Puente Ayahuanco, sobre el río Mantaro, donde no hay adecuada conservación de la plataforma de vía. Tiene una longitud de 36.74 kilómetros.
6. **Ruta HV-105, Emp. HV-113 (Pucapampa) – Ccasapata – Tinquercasa – Paucará – Emp. PE-3SM (Paucará).**- Esta ruta permite articular la provincia de Huancavelica con Acobamba, dando continuidad de la ruta HV-112 desde el sector Antacocha. En su recorrido atraviesa por centros poblados importantes, tales como; Ccasapata y Tinquercasa. La plataforma se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado de conservación cuyo ancho de plataforma es de 5.00 m en promedio en los 31.91 kilómetros.
7. **Ruta HV-106, Emp. PE-3S (La Esmeralda) – Andabamba – Emp. HV-105 (Dv. Andabamba).**- En la fecha que se realizó el IVG, esta ruta se encontraba en plena construcción, por 2 frentes, desde el empalme con la ruta HV-105 hasta el C.P. Andabamba. El tramo restante, se encuentra en mal estado, con fisuras en su plataforma y presencia de deslizamiento de taludes, además, la obra de construcción del puente que cruza el río Mantaro está paralizada, en su lugar, los vehículos cruzan de manera restringida dicho río, en épocas de bajo caudal, luego se vuelven intransitable. Tiene una longitud de 29.40 kilómetros.
8. **Ruta HV-107, Emp. PS-26B (Lircay) – Anchonga – Huayanay – Emp. HV-105 (Dv. Huayanay).**- esta vía, constituye el acceso principal al atractivo turístico denominado bosque de piedras de Huayanay. En lo que corresponde, al tramo Emp. HV-105 hasta el C.P. Huayanay, la superficie de la vía se encuentra en buen estado de mantenimiento y, de este lugar hasta Anchonga, la calidad de conservación de la plataforma de vía fluctúa entre malo y regular; de



Anchonga a Lircay mejora el mantenimiento, es de indicar que, este último tramo tiene un tránsito vehicular más fluido respecto de los primeros tramos descritos. Tiene una longitud total de 43.72 kilómetros.

9. **Ruta HV-108, Emp. PE-26B (Lircay) – Huayllay Grande – Callanmarca – Huanca Huanca – Congalla – Emp. PE-26B (Seclla).**- La mayor parte de la longitud de su plataforma de vía, se encuentra en aceptable estado de conservación, y un ancho promedio de 4.00 m., y comprende una ruta alterna a la PE-26B, la misma que empalma Lircay con Seclla de manera directa. Tiene una longitud total de 94.97 kilómetros.
10. **Ruta HV-109, L. D. con Junín (Abra Acopalca - JU-109 de Acopalca) – Wari – Trancapampa – Yananya – San Marcos de Rocchac – Matibamba – Emp. HV-101 (Nueva Esperanza).**- debido a que todavía no se encuentra concluida la ruta HV-101, esta ruta constituye la única vía de articulación de los poblados ubicados en el VRAEM con la ciudad de Huancayo, su principal mercado; su estado de conservación es regular, no obstante cuenta con muchos pontones que requieren de trabajos de mejoramiento. Tiene una longitud de 54.25 kilómetros.
11. **Ruta HV-110, Emp. PE-3S (Imperial) – Rumichaca – Moya – Vilca – Viñas – Acobambilla – Martinhuasi – L.D. Junín (Chaucalle JU-110 a Turpo).**- Al igual que la ruta HV-109, está viene a constituirse un eje que impulsa la articulación vial y económica de los poblados de la región Huancavelica con la ciudad de Huancayo. El tramo Imperial – Viñas, es el que se encuentra en mejor estado de conservación y, debido a que cuentan con una ruta vecinal alterna que enlaza Viñas con Acobambilla, es que se ha dejado en abandono total al tramo paralela de la ruta departamental y, su superficie de rodadura se encuentra totalmente deteriorada, con nulo o escaso tránsito vehicular. El tramo que va de Acobambilla – Martinhuasi – Límite departamental de Junín, no cuenta con mantenimiento y, el flujo vehicular de Acobambilla es de 2 vehículos por día, siendo Huancayo su principal destino. Tiene una longitud total de 119.30 kilómetros.
12. **Ruta HV-111, Emp. PE-26 (Huancavelica) – Callqui – Dv. Satco – Abra Mamacancha – Tansere – Emp. HV-110 (Viñas).**- la función que cumple esta ruta es articular a los poblados del lado nor-oeste de la provincia de Huancavelica con la capital de la región, en este tramo se aprecia escaso desplazamiento de vehículos. La plataforma se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado de conservación con un ancho promedio de 4.50 m. tiene una longitud total de 49.13 kilómetros.
13. **Ruta HV-112, Emp. PE-26 (Dv. Yauli) – Yauli – Emp. HV-113 (Pucapampa).**- La importancia de esta ruta radica en que articula a la ciudad de Yauli con Huancavelica y Acobamba (Antacocha – Pucapampa), siendo la ruta de mayor tránsito vehicular. La plataforma se encuentra a nivel de afirmado con un ancho

promedio de 5.00 m cuyo estado de conservación es de regular a malo. Tiene una longitud de 23.85 kilómetros.

14. **Ruta HV-113, Emp. PE-26B (Cunyacc) – Pucapampa – Muladera – Llamacancha – Emp. PE-3SM (Checcocruz).**- Esta ruta viene a ser el principal articulador vial de la provincia de Acobamba con Huancavelica; se encuentra a nivel de afirmado cuyo ancho de plataforma es de 5.40 m, en promedio, siendo su estado de conservación de regular a malo. El empalme de esta ruta con la HV-105, es el centro poblado de Checcocruz y, el empalme con la ruta HV-112 en el sector Pucapampa. Tiene una longitud de 47.39 kilómetros.
15. **Ruta HV-114, Emp. PE-26 (Villa de Arma) – Jarupata – Paquiscca – Aurahua – Pte. Chupamarca – Chupamarca – Pte. Tantara – Tantara – Santa Rosa – Cascani – San Juan – Emp. PE-26 (Palca).**- la importancia de esta ruta radica en que articula a los distritos de Arma, Aurahua, Tantara, Huamatambo y San Juan de la provincia de Castrovirreyna, con la ruta nacional PE-26. Dada su cercanía con la provincia de Chincha, por relaciones económicas, su flujo vehicular se orienta más hacia dicha provincia, siendo escaso el desplazamiento a la ciudad de Huancavelica. La plataforma de vía se encuentra a nivel de afirmado con regular estado de conservación en una longitud de 69.50 kilómetros.
16. **Ruta HV-115, Emp. PE-28D (Chonta) – Abra Huayraccasa – Chipchillay – Huachocolpa – Palcas – Emp. PE-26 B (Uscupampa).**- Por su trazo y estado de conservación esta ruta tiene dos tramos muy diferenciados, el primero, del Emp. PE-28D (Chonta) hasta Huachocolpa, de regular a buen estado, porque permite la circulación de vehículos de la mina Caudalosa de la Compañía Buenaventura, mientras que el tramo Huachocolpa – Uscupampa (Lircay) se encuentra en mal estado de conservación. La importancia de este tramo, radica en que por ella se accede a la Central hidroeléctrica de Uscupampa y algunos lugares paisajísticos como; caídas de aguas y el bosque de quinales. Tiene una longitud de 69.58 kilómetros.
17. **Ruta HV-116, Emp. PE-26B (Repartición Huapa) – Tucsipampa – Succamarca – Carhuapata – Emp. PE-28A (Jatuncorral).**- Por su importancia y el estado de conservación del camino, esta ruta tiene dos tramos bien diferenciados, el primero de la repartición Huapa (salida de Lircay) hasta el centro poblado Ccochapata, donde se encuentra las instalaciones de las centrales hidroeléctricas de Huapa y Tucsipampa, cuyo estado de conservación es de regular a malo. Respecto al tramo de Ccochapata hasta el empalme con la ruta PE-28 A, en la localidad de Licapa, Via Los Libertadores, por ser ruta de acceso a la mina La Recuperada de la Compañía Buenaventura y las instalaciones del Gasoducto Camisea tiene buen estado de mantenimiento cuyo ancho de plataforma es de 5.00 m a nivel de afirmado, además en este tramo se encuentran lugares paisajísticos como la zona de

Aguajales y el bosque natural de Puya de Raymondi y el acceso a la Zona Arqueológica del Santuario Huaylla Cruz. Tiene una longitud de 69.06 kilómetros.

18. **Ruta HV-117, Emp. PE-28 D (Dv. Sinto) – Sinto – Patacancha – Iscuatina – Altar Pampa – Cusicancha – Huayacundo Arma – Emp. PE-28 A (Dv. Huayacundo Arma).**- Esta vía permite interconectar las rutas nacionales PE-28D y PE-28A, la misma que se encuentra a nivel de afirmado en regular estado de conservación siendo el ancho promedio de 2.80 m. tiene una longitud de 56.82 kilómetros.
19. **Ruta HV-118, Emp. PE-1S C (Chaulisma) – Ayaví – Tambo – Santo Domingo de Capillas – San Francisco de Sangayaico – Santiago de Chocorvos – Aquillayoc – Quisuarccasa – Andaymarca – L.D. Ica (IC-106 a Ica).**- Esta ruta tiene 2 vías de acceso, una es por la ramal del Eje Longitudinal de la Costa Sur PE-1SC que lo articula con la ciudad de Ica y, a su vez, con la capital de la provincia de Huaytará y, otra que parte del desvío Ayaví (km 146 de la Vía Los Libertadores), en buen estado de conservación, debido a que constituye el acceso hacia las área de mantenimiento del gasoducto Camisea. Tiene una longitud de 137.30 kilómetros.
20. **Ruta HV-119, Emp. HV-118 (Quisuarccasa) – San Juan de Huirpacancha – Mollecancha – Huancamayo – Córdova – L.D. Ica (IC-107 a San Isidro).**- Esta ruta interconecta con la ruta HV-118, sin embargo el estado de conservación es de regular a malo, lo cual restringe el tránsito de vehículos en época de invierno. Por otra parte, debido a costumbres de comercialización de los centros poblados ubicados en esta ruta, el mercado de sus productos se dirige exclusivamente a la ciudad de Ica. Tiene una longitud de 56.96 kilómetros.
21. **Ruta HV-120, Emp. HV-119 (Córdova) – Condortiana – Huamani – Choccllana – Ayamarca – Ocoyo – Lamari – L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua).**- El distrito de Córdova constituye el principal eje económico de esta ruta, siendo paso obligado de tránsito hacia la ciudad de Ica. El principal usuario de esta ruta, además de los agricultores lo constituyen los vehículos que se orientan hacia la mina Antapite, por ello se aprecia que las vías circundantes a está, son amplias y tiene buen mantenimiento de su infraestructura, sin embargo, fuera del ámbito de interés de la minera cambia el estado de conservación de las vías. Tiene una longitud de 65.48 kilómetros.
22. **Ruta HV-121, Emp. PE-28A (Betania) – Laguna Parionacocha – Hornada – Pariona – Hatunorcco – Laramarca – Poroncocha – Querco – Pacamarca – Santiago de Quirahuara – Emp. HV-120.**- Es la ruta de acceso, a partir de la ruta nacional PE-28A (Betania), desde la provincia de Huancavelica hacia la zona sur de la provincia de Huaytará. La plataforma se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado de conservación en una longitud

de 142.30 kilómetros.

23. **Ruta HV-122, Emp. HV-121 (Dv. Pariona) – Emp. HV-118 (Marccarenja).**- Esta ruta empalma con la ruta HV-121 con una longitud de 31.03 kilómetros y se encuentra a nivel de afirmado en mal estado de conservación cuyo ancho promedio de plataforma es de 2.80 m.
24. **Ruta HV-123, Emp. HV-101 (Vilcamarca) – Cochabamba Chico – Huaylacucho – Huachocolpa – Tauribamba.**- Esta ruta permite empalmar con la ruta HV-101 y articular a los centros poblados ubicados en el distrito de Huachocolpa con la Provincia de Tayacaja y Huancayo. Se encuentra a nivel de afirmado cuyo estado de conservación es regular en una longitud total de 35.03 kilómetros.
25. **Ruta HV-124, Emp. PE-3SC – Dv. Sta. Cruz de Tapo – Anta – Huaribamba – Ayacancha – San Miguel de Huallhua – Tucuma – Emp. HV-101 (Colpa).** Esta ruta cuenta con conectividad a la ruta nacional PE-3SC que permite conectar a los centros poblados de esta zona, por otra parte, debido a la actividad de la comercialización de los centros poblados ubicados en esta ruta, el mercado de sus productos se dirige exclusivamente a la ciudad de Huancayo. Esta vía se encuentra a nivel de afirmado cuyo estado de conservación es regular, su plataforma tiene un ancho promedio de 3.20 m en una longitud de 69.03 kilómetros.
26. **Ruta HV-125, Emp. PE-26 (Izcuchaca) – Conayca – Laria – Nuevo Occoro – Miraflores – Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).**- Esta ruta permite articular los distritos de Izcuchaca, Conayca, Laria y Nuevo Occoro, empalmado a la ruta HV-127 y es una vía principal de esta zona para salir hacia la ruta nacional PE-26. La vía se encuentra a nivel de afirmado en regular estado de conservación con un ancho promedio de 3.80 m y tiene una longitud de 46.86 kilómetros.
27. **Ruta HV-126, Emp. HV-110 (Tincocc) – Quiñiry – Yanayacu – Chaquicocha – Minapampa – San Vidal – Jantupampa – Leoncio Prado – Emp. HV-125 (Conayca).**- Esta vía es muy importante porque tiene 2 vías de acceso, una es por de la noroeste HV-110 que lo articula con la ciudad de Vilca, Moya y a su vez, con la capital de la provincia de Huancayo y otra que empalma HV-125 del Distrito de Conayca, en mal estado de conservación y una plataforma de 3.20 m., tiene una longitud de 39.80 kilómetros.
28. **Ruta HV-127, Emp. PE-26 (Dv. Tinyacclla) – Pamparhua – Viscapata – Tinyacclla – Tambopata – Ccochaccasa – San Luis – Manta – Emp. HV-110 (Accopampa).**- La importancia de esta ruta es por que articula los centros poblados de los Distritos de Manta, Nuevo Occoro, Palca y Huando de la provincia de la provincia de Huancavelica, con la ruta nacional PE-26 hacia la ciudad de Huancavelica y Huancayo. Esta ruta se encuentra en

regular estado de conservación y una plataforma de 3.0 m., tiene una longitud de 60.13 Kilómetros. El tramo de esta ruta la mayor parte de este camino se encuentra en aceptable estado de mantenimiento.

29. **Ruta HV-128, Emp. PE-26 (Ascensión) – Ñuñungayocc – Huayanay – Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).**- Esta ruta tiene una longitud de 36.83 kilómetros y se encuentra en mal estado de conservación cuyo ancho de plataforma es de 3.10 m; su importancia radica en que articula los centros poblados de los distritos de Ascensión y Palca hacia a la ciudad de Huancavelica y por su cercanía ocurre tránsito fluido entre ambas localidades, asimismo, porque constituye una ruta alterna más corta para continuar el recorrido de la ruta HV-127 y PE-26, cuando se quiere acceder hacia la ciudad de Huancayo.
30. **Ruta HV-129, Emp. PE-26 (Pte. Palca) – Palca – Emp. HV-128 (Ñuñungayocc).**- Constituye la más corta de las rutas departamentales, con 10.07 km. se encuentra en regular estado de conservación y una plataforma de 3.10 m. La función que cumple esta ruta es articular a los poblados del distrito de Palca hacia la ciudad de Huancavelica y empalma a la ruta de PE-26 hacia la ciudad de Izcuchaca. Se encuentra a nivel de afirmado en regular estado de conservación.
31. **Ruta HV-130, PE-26 (Chupan) – Huayllaccoto – Acoria – Lirio – Emp. PE-3SM (Carpas).**- Al igual que la ruta HV-109, Esta ruta constituye un eje que impulsa la articulación vial y económica de los centros poblados del distrito de Acoria con la ciudad Huancavelica, así mismo se articula a la ruta nacional PE-3SM que permite acceder a los distritos de Acobamba. La plataforma se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado de conservación con un ancho promedio de 3.00 m en una longitud de 36.59 Kilómetros.
32. **Ruta HV-131, Emp. PE-3S (Larcay) – Dv. Palermo – Locroja – Emp. PE-3S Dv (Jarapato).**- El principal papel que cumple esta ruta es el de articular a la capital del distrito de Locroja con sus demás centros poblados, por constituir el principal eje económico y, como paso previo para desplazarse a Churcampa, La Merced. Tiene una longitud de 37.29 kilómetros cuya plataforma se encuentra a nivel de afirmado en regular estado de conservación.
33. **Ruta HV-132, Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) – Huaracco – Cotay – Tipicocha – L.D. Lima.**- Esta ruta permitirá articular la provincia de Huancavelica con la provincia de Lima, es decir será una alternativa más eficiente para acceder a la capital del Perú por el sector Tipicocha. A la fecha la vía se encuentra a nivel de afirmado en mal estado de conservación cuyo ancho promedio es de 3.80 m en una longitud total de 76.55 Kilómetros.

**C) Red Vial Vecinal**

El departamento de Huancavelica cuenta con una red vial vecinal total de **7,875.22 kilómetros**, que representa el **48.26%** del total 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 estas vías implica la reducción del costo de transporte para que los productos de los lugares más alejados lleguen en igualdad de condiciones y puedan competir ventajosamente en los diferentes mercados.

La red vecinal actualmente se encuentra bajo responsabilidad de las Municipalidades Provinciales a través de los Institutos Vial Provincial (IVP), quienes han tercerizado los trabajos de mantenimiento rutinario a través de Asociaciones Civiles. Todos los tramos, a partir del año 2008 hasta el año 2016, han sido convocados mediante procesos de selección y publicados en la página electrónica de la OSCE.

Actualmente en el departamento de Huancavelica se cuenta con 07 Institutos Viales, por cada provincia, y la labor principal a la fecha, es la actualización de los planes viales provinciales y el monitoreo de las actividades de mantenimiento rutinario y periódico. Se espera que para el año 2017 se cuente con los planes viales provinciales actualizados, los mismos que serán financiados, en parte, por el Gobierno Regional de Huancavelica.

**TABLA N° 30: INCIDENCIA DE CAMINOS RURALES DEL DEPARTAMENTO**

PROVINCIA	TOTAL DE CAMINOS RURALES (KM)	EXTENCIÓN TERRITORIAL DE LA PROVINCIA (KM2)	EXTENSIÓN TERRITORIAL / KM. TOTAL DE CAMINOS VECINALES	POBLACIÓN TOTAL DE LA PROVINCIA	POBLACIÓN / KM. TOTAL DE CAMINOS VECINALES
ACOBAMBA	596.09	910.82	1.53	78,634	132
ANGARÁES	971.19	1,959.03	2.02	63,255	65
CASTROVIRREYNA	454.54	3,984.62	8.77	19,169	42
CHURCAMPÁ	1,588.59	1,072.39	0.68	44,582	28
HUANCAMELICA	1,602.08	4,021.66	2.51	158,594	99
HUAYTARÁ	954.55	6,458.39	6.77	23,021	24
TAYACAJA	1,708.18	3,724.56	2.18	107,708	63
<b>TOTAL</b>	<b>7,875.22</b>			<b>494,963</b>	

Fuente: Provias Descentralizado - Huancavelica / INEI 2015 (Proyectado al 2015)

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

- a) **Red Nacional.**- La red vial nacional que atraviesa el departamento de Huancavelica tiene una longitud total de 1,450.70 km, el cual involucra 11 rutas nacionales.

La ruta nacional PE-3S: Repartición La Oroya (PE-22) – Huancayo – Izcuchaca (PE-26) – Ayacucho – Chincheros – Andahuaylas (PE-30 B) - Abancay – Cusco (PE-28 G) – Juliaca (PE-34 A y PE- 34 H) – Puno (PE-36 B) – Pte. Internacional Desaguadero (frontera con Bolivia), corresponde al corredor logístico nacional identificado con el código C10 (Abancay – Ayacucho – Huancayo – La Oroya) y en el territorio regional atraviesa a partir del distrito de Acostambo hasta el Puente Mayocc, con una longitud de 162.83 km.

La ruta nacional PE-28A: Emp. PE-1 S (Dv. Huaytará) - Independencia - Humay - Huáncano - Pámpano (PE- 28 D) - Huaytará - Pte. Ranramayo - Pte. Mollepayana - Pte. San Rafael - Rumichaca (PE-28 E) - Licapa - Niñachaca - Socos - Emp. PE-3S (Ayacucho), corresponde al corredor logístico nacional identificado con el código C09 (Ayacucho – Pisco) y en el territorio regional atraviesa a partir de la localidad de Pampano hasta la localidad de Licapa, con una longitud de 132.98 km (Vía Los Libertadores).

Las vías con superficie de rodadura asfaltadas, a nivel de pavimento económico, 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. Estas vías se intervienen con el concepto de niveles de servicio.

Las vías asfaltadas, a nivel definitivo, se encuentran de regular a buen estado de conservación, las misma que corresponden a la ruta PE-26, en el tramo; Imperial – Izcuchaca – Huancavelica, ruta PE-28A (Los Libertadores), tramo; Puente Huaytará – Huaytará – Puente Rumichaca y la ruta PE-3SD, Tramo Imperial – Pampas. La ruta PE-26B, tramo Huancavelica – Lircay se encuentra en proceso de ejecución, cuya culminación se espera para el mes de abril del 2017.

Con respecto a las vías afirmadas y sin afirmar, estas se encuentran de regular a mal estado de conservación, 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 costos de los productos. Considerando que Huancavelica es un departamento en donde la actividad económica de los sectores productivos; agricultura, ganadería y minería es mínimo con respecto a la actividad económica nacional, se espera desarrollar la actividad turística, sin embargo es necesario contar con una infraestructura vial de calidad que permita brindar seguridad, rapidez y comodidad, caso contrario se puede avizorar el estancamiento del desarrollo del departamento.

Del total de vías nacionales; 1,168.25 km se encuentran nivel de asfaltado y 282.45 km a nivel de afirmado. En las rutas asfaltadas, existen tramos con pavimento a nivel definitivo, tales como la ruta nacional PE-28A (Vía Los Libertadores), tramo; Huancayo – Izcuchaca – Huancavelica, tramo: Imperial – Pampas y el tramo Huancavelica – Lircay. Este último tramo se encuentra en proceso de ejecución cuya culminación se estima en el mes de abril del 2017.

El mejoramiento de todas las vías nacionales, significa mayor desarrollo para el departamento, toda vez que se ha mejorado sustancialmente la condición de serviciabilidad de todas las rutas intervenidas, los mismos que significan una mayor dinámica de la economía, la misma que se da en el momento de su ejecución (mano de obra de la zona) y en la etapa de operación y el mantenimiento de las vías a través de asociaciones civiles conformados por trabajadores de la zona de influencia.

**Intervención a nivel de mejoramiento (pavimento definitivo);**

Ruta PE-3S; tramo: Puyhuan – Imperial – Acostambo – Izcuchaca, en una longitud de 60 km y calzada de ancho promedio 6.00 m (doble vía).

Ruta PE- 3SD; tramo: Imperial – Pampas, en una longitud de 31 km y calzada de ancho promedio 6.00 m (doble vía).

Ruta PE-26; tramo: Huancavelica – Abra Sachapite – Huando – Emp. PE-3S (Izcuchaca), en una longitud de 75.50 km y calzada de ancho promedio 6.00 m (doble vía).

Ruta PE-26B; tramo: Emp. PE-26 (Huancavelica) – Pampachacra – Cunyacc – Lircay, en una longitud de 75.50 km y calzada de ancho promedio 7.00 m (doble vía). En proceso de ejecución y se espera culminar en el año 2017.

Ruta PE-28A; tramo: Pámpano (PE- 28D) – Huaytará – Pte. Ranramayo – Pte. Mollepayana – Pte. San Rafael – Rumichaca (PE-28E) – Licapa, en una longitud de 132.98 km y calzada de ancho promedio 8.00 m (doble vía).

De los 1,168.25 km de rutas nacionales a nivel de asfaltado se cuenta con 374.98 km a nivel de intervención definitiva, lo que representa el 32.09%, mientras que el 67.91% se encuentra a nivel de pavimento económico u otras soluciones básicas, el cual se debe tener en cuenta, toda vez que estas tecnologías económicas requieren de mantenimiento o conservación permanente.

- 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, toda vez que la entidad responsable no cuenta con la logística necesaria y adecuada para una intervención permanente y regular en cada uno de los tramos.



De acuerdo al inventario vial, realizado en los años 2015 y 2016, se puede evidenciar que la ruta departamental se encuentra a nivel de afirmado en un 100%, es decir los 2,021.43 km.

Durante el año 2015\* se ha realizado una inversión de S/. 10'602,446.40 para labores de mantenimiento periódico en 04 rutas y una longitud de 263.90 kilómetros, con transferencia de recursos del MTC – Provias Descentralizado, sin embargo estas inversiones no tienen resultados positivos, por cuanto las intervenciones a nivel de afirmado (reposición de capa de afirmado) tienen una vigencia de 04 a 10 meses como máximo. Este hecho o experiencias deben ser analizados con la finalidad de plantear nuevas alternativas de intervención, con la finalidad de garantizar una mayor durabilidad de la intervención en calzadas y demás componentes de las carreteras. El costo de intervención a nivel de mantenimiento periódico es del orden de S/. 37,200.00 por kilómetro (contrata).

Para el año 2016\* se ha programado una inversión de S/. 11'365,734.16 para labores de mantenimiento periódico, sin embargo estas no se han concretizado por no haberse concretizado la transferencia de recursos del MTC – Provias Descentralizado al Gobierno Regional de Huancavelica.

A nivel de mantenimiento rutinario, durante el año 2016\*, se ha invertido S/. 1'482,210.45 en una longitud de 553.48 km, cuyo costo promedio por kilómetro / mes es de S/. 850.00 (contrata).

Lo indicado sirve como referencia de que las intervenciones en las rutas departamentales no son regulares y están sujetos a transferencias o disposición de recursos por parte del Gobierno Regional de Huancavelica.



**TABLA N° 32: RESUMEN, CARACTERIZACIÓN Y ESTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES**

CODIGO DEL CAMINO	CAMINO		LONGITUD (KM)	TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA EXISTENTE	ANCHO PROMEDIO DEL CAMINO EN MTS.	ESTADO DE LA SUPERFICIE DE RODADURA	N° DE DIAS QUE EL CAMINO PERMANECE INTRANSITABLE	IDMA
	DESDE	HASTA						
HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca)	Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	Afirmado	2.80	Bueno	10	18
HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba)	Tintay-Pto. San Antonio	199.35	Sin Afirmar	3.60	Regular	15	192
HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo)	Emp. PE-3SD (Milpo)	60.37	Afirmado	4.50	Bueno	5	45
HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda)	Pachamarca	42.75	Afirmado	3.50	Bueno	5	65
HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta)	Dv. Cobriza.	36.74	Sin Afirmar	3.50	Regular	3	39
HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa)	Emp. PE-3SM (Pucara)	31.91	Afirmado	5.00	Regular	2	300
HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda)	Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40	Afirmado	5.00	Regular	15	109
HV-107	Emp. PS-26B (Lircay)	Emp. PE-3SM (Calsada)	43.72	Afirmado	4.20	Regular	10	64
HV-108	Emp. PE-26B (Lircay)	Emp. PE-26B (Seclla)	94.97	Afirmado	4.40	Bueno	8	63
HV-109	Emp. HV-101 (Nueva Esperanza)	L. D. con Junín (Abra Acopalca-JU-109 de Acopalca)	54.25	Afirmado	3.80	Regular	20	215
HV-110	Emp. PE-3S (Imperial)	L.D. Junín (Chaucalle. JU-110 a Turpo)	119.30	Afirmado	4.50	Bueno	15	85
HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica)	Emp. HV-110 (Viñas)	49.13	Afirmado	4.50	Bueno	8	62
HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli)	Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85	Afirmado	5.00	Regular	5	565
HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyacc)	Emp. PE-3SM (Checcocruz)	47.39	Afirmado	5.40	Regular	0	75
HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma)	Emp. PE-26 (Palca)	69.50	Afirmado	2.60	Bueno	15	41
HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta)	Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	69.58	Afirmado	3.80	Bueno	10	60
HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa)	Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06	Afirmado	4.00	Regular	5	245
HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto)	Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	Afirmado	2.80	Regular	10	25
HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma)	L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30	Afirmado	3.00	Bueno	10	35
HV-119	Emp. HV-118 (Quisuarccasa)-	L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96	Afirmado	3.30	Bueno	3	22
HV-120	Emp. HV-119 (Córdova)	L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48	Afirmado	3.50	Bueno	5	20
HV-121	Emp. PE-28 (Betania)	Emp. HV-120.	142.30	Sin Afirmar	3.00	Malo	60	8
HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona)	Emp. HV-118 (Marccarenja)	31.03	Sin Afirmar	2.80	Malo	30	5
HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca)	Tauribamba.	35.03	Sin Afirmar	3.00	Regular	10	15
HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila	Emp. HV-101 (Colpa).	69.03	Sin Afirmar	3.20	Regular	15	55
HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca)	Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	46.86	Afirmado	3.20	Regular	5	20
HV-126	Emp. HV-110 (Tincocc)	Emp. HV-125 (Conayca).	39.80	Sin Afirmar	3.20	Malo	5	15
HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyaccla)	Emp. HV-110 (Accopampa)	60.13	Afirmado	3.00	Regular	5	35
HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión)	Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	36.83	Sin Afirmar	3.10	Regular	8	61
HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca).	Emp. PE-128 (Nuñungayoc).	10.07	Sin Afirmar	3.10	Regular	2	28
HV-130	Emp. PE-26 (Chupán)	Emp. PE-3SM (Carpas)	36.59	Sin Afirmar	3.00	Malo	10	56
HV-131	Emp. PE-3S (Lircay)	Emp. PE-3S D (Jarapata).	37.29	Sin Afirmar	2.80	Regular	5	15
HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco)	L.Dptal. Lima.	76.55	Sin Afirmar	3.80	Malo	20	7

Fuente: Dirección de Caminos (Caminos Departamentales) - DRTC-HVCA

Elaboración: Equipo Técnico

El impacto de las vías, en el estado que se encuentran son negativos para el desarrollo económico de los diferentes centros poblados y muestra de ello es el estancamiento o lento desarrollo de las actividades productivas.

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 (transitabilidad y serviciabilidad).

El impacto de las vías, en el estado que se encuentran son negativos para el desarrollo económico de los diferentes centros poblados y muestra de ello es el estancamiento o lento desarrollo de las actividades productivas.

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.

Del resultado de los IMD, se puede apreciar que la ruta HV-112 está en un promedio de 565 vehículos por día, la misma que se ha registrado en los estudios de tráfico realizados en el mes de setiembre del 2016. Sin embargo esta registra un 90% de vehículos ligeros, conformado principalmente por autos, statio wagón y camionetas.

El Gobierno Regional de Huancavelica, viene interviniendo en la ruta departamental HV-109, mediante el proyecto denominado "Mejoramiento de la carretera Departamental HV-109, Abra Acopalca – Wari – Trancapampa – Yananya – San Marcos de Rocchac – Matibamba – Emp. HV-101 (Nueva Esperanza) en la Provincia de Tayacaja – Huancavelica", con una inversión de S/. 19'679,484.7 en una longitud es de 54.25 km, siendo la meta principal de mejorar el ancho de plataforma de 3.80 m a 5.00 m y obras complementarias, tales como puentes vehiculares y otros.

#### a) Red Vecinal

La red vecinal en donde intervienen las Municipalidades Provinciales a través de los Institutos Viales Provinciales, los mismos que se encuentran de regular a mal estado de conservación, cuyos trabajos de mantenimiento rutinario se realizan a través de asociaciones civiles. Sin embargo aquellas rutas en donde no hay participación de las entidades se encuentran en estado y en abandono, con casos excepcionales en donde los gobiernos locales y población realizan trabajos de rehabilitación a través de faenas comunales.

A partir del año 2008 hasta el año 2016, todos los tramos vienen tercerizandose a través de asociaciones civiles y empresas privadas.

#### b) Estado de la red vial departamental, por sub regiones y provincias

En la Tabla N° 33 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, Churcampa y Acobamba, cuenta con 661.01 kilómetros de vías departamentales de las cuales solamente el 13.70% se encuentran en buen estado de conservación, que corresponde a vías intervenidas por el Gobierno Regional de Huancavelica.

En la sub Región Alto Andina formada por las provincias de Huancavelica y Angaraes se tiene 454.70 kilómetros de carreteras departamentales, de los cuales el 15.41% se encuentra en buen estado.

En la sub región de la vertiente occidental formado por las provincias de Castrovirreyna y Huaytará se cuenta con 427.47 kilómetros de vías de los cuales el 11.02% se encuentra en buen estado.

De lo indicado se puede apreciar que aproximadamente 197.85 kilómetros (15.57%) del total de las vías departamentales se encuentran en buen estado a nivel de afirmado, mientras que 694.58 kilómetros (45.00%) de las rutas sin afirmar requieren trabajos de rehabilitación y mejoramiento, 155.57 kilómetros (10.08%) se encuentran en estado de trocha carrozable y 7.75 kilómetros por construir en la ruta HV-100.

**c) 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 estos 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 34.53% de vías departamentales, (698.12 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 34.81% de vías departamentales, (703.67 km) de las cuales el 68% tienen superficie afirmada y el 32% sin afirmar.

Es evidente que estas 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.

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 619.64 kilómetros (30.62%) de las vías departamentales. A pesar que por este 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 extra departamentales, tales como los departamentos de Ica y Lima.



### 3.1.4. Los Servicios de Transporte Terrestre de Carga y Pasajeros

#### a) Servicio de Transporte de Carga

De acuerdo a las estadísticas revisadas y verificadas, en las diferentes instancias, tanto de la Dirección de Circulación de la DRTC – Huancavelica y el INEI no se ha conseguido datos oficiales relacionados al registro de los servicios de transporte de carga que salen o llegan a la ciudad de Huancavelica y otras provincias, por lo que en el presente documento no se registran datos relacionados a este rubro.

#### b) Servicio de Transporte de Pasajeros

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

La región de Huancavelica, cuenta con poca variedad de empresas de servicio de transporte público, predominando una mayor cantidad de empresas de la capital de la región, la cual se dirige hacia los diferentes capitales provinciales, distritales y/o centros poblados de importancia económica y social. Respecto al tipo de vehículo, el servicio de transporte que prestan las empresas de transporte es variado; pues, predomina, los ómnibus y automóviles que funcionan como taxi o colectivo y un reducido número camionetas rurales. Estas empresas, transportan a la población hacia las diferentes capitales de los distritos y circulan casi todo el día, en función de las unidades de transporte que cuente la empresa y la duración en horas de los desplazamientos que se realicen.

TABLA N° 34: RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y FRECUENCIA DE VIAJES

RUTAS (ORIGEN Y DESTINO)	DESCRIPCIÓN DE EMPRESA	FRECUENCIA DE VIAJES / SEMANA	N° DE PASAJEROS / VIAJE EN TM	PASAJEROS / SEMANA	TOTAL PASAJEROS / SEMANA	ORDEN DE PRIORIDAD
Interdepartamentales (Nacionales)						
Huancavelica - Huancayo	Empresa Oropesa	7	42	294	6636	1
	Empresa Ticllas	84	42	3528		
	Empresa Yuri	7	42	294		
	Empresa de Automóviles	630	4	2520		

Elaboración: Equipo Técnico

RUTAS (ORIGEN Y DESTINO)	DESCRIPCIÓN DE EMPRESA	FRECUENCIA DE VIAJES / SEMANA	N° DE PASAJEROS / VIAJE EN TM	PASAJEROS / SEMANA	TOTAL PASAJEROS / SEMANA	ORDEN DE PRIORIDAD
Huancavelica - Lima	Empresa Oropesa	7	42	294	2352	2
	Empresa Lobato	7	42	294		
	Empresa Molina Unión	7	42	294		
	Empresa Antezana	7	42	294		
	Empresa Oro Bus	7	42	294		
	Empresa Megabus	7	42	294		
	Empresa Shalom	7	42	294		
Lircay - Lima	Empresa Libertadores	7	42	294	882	3
	Empresa Molina Unión	7	42	294		
	Expreso Libertadores	7	42	294		
Acobamba - Lima	Empresa Libertadores	7	42	294	1176	4
	Empresa Molina Unión	7	42	294		
	Empresa Warivilca	7	42	294		
	Empresa Antezana	7	42	294		
Huancayo - Acobamba	Turismo Nacional	7	42	294	616	5
	Empresa Antezana	7	42	294		
	Empresa de Automóviles	7	4	28		
Huancavelica - Ica	Empresa Oropesa	7	42	294	882	6
	Empresa Antezana	7	42	294		
	Empresa Oro Bus	7	42	294		
	Empresa Megabus	7	42	294		
Interdepartamentales (Provinciales)						
Huancavelica - Acobamba	Expreso Acobamba	7	42	294	1582	1
	Empresa Independiente	7	24	168		
	Empresa de Automóviles	280	4	1120		
Huancavelica - Castrovirreyna	Empresa San Juan	7	24	168	756	2
	Empresa Andino	7	24	168		
	Empresa de Automóviles	105	4	420		
Huancavelica - Huaytará (Puente Rumichaca)	Empresa San Juan	7	24	168	756	3
	Empresa Andino	7	24	168		
	Empresa de Automóviles	105	4	420		
Huancavelica - Lircay	Empresa Señor de Oropesa	7	42	294	1974	4
	Empresa de Automóviles	420	4	1680		

Fuente: Dirección de Circulación DRTC-HVCA

**c) Servicio de Transporte de Pasajeros**

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

La región de Huancavelica, cuenta con poca variedad de empresas de servicio de transporte público, predominando una mayor cantidad de empresas de la capital de la región, la cual se dirige hacia los diferentes capitales provinciales, distritales y/o centros poblados de importancia económica y social. Respecto al tipo de vehículo, el servicio de transporte que prestan las empresas de transporte es variado; pues, predomina, los ómnibus y automóviles que funcionan como taxi o colectivo y un reducido número camionetas rurales. Estas empresas, transportan a la población hacia las diferentes capitales de los distritos y circulan casi todo el día, en función de las unidades de transporte que cuente la empresa y la duración en horas de los desplazamientos que se realicen.

### 3.2 ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTION VIAL

#### 3.2.1 Estructura y Funciones Viales del Gobierno Regional

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 lineamientos políticos, 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 o 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 cuenta con la Dirección de Caminos, a través del cual realizan actividades de mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico para el cual cuentan con personal obrero (nombrado) y maquinaria pesada, las mismas que se encuentran en pésimo estado de funcionamiento.

Así mismo cuenta con la Dirección de Circulación Terrestre, cuya labor es la de ejecutar los planes, programas y actividades relativas a circulación terrestre, haciendo cumplir el Reglamento de Servicio Público de Transporte en el ámbito departamental.

**3.2.2 Análisis de los Recursos Institucionales Destinados a la Vialidad**

**a) Análisis de los recursos financieros (oferta financiera)**

**Recursos presupuestales destinados a vialidad:**

Analizando los recursos presupuestales destinados a vialidad por el Gobierno Regional de Huancavelica, en el periodo del año 2010 al 2015; se puede precisar que el presupuesto ejecutado en el rubro de vialidad en el periodo de análisis corresponde al presupuesto asignado de los Recursos Nacionales como Pliego y lo autorizado a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica, según aprobación de Ley. Así mismo se ha adicionado las transferencias presupuestales de PROVIAS DEPARTAMENTAL, para la ejecución del Programa de Caminos Departamentales, considerando intervenciones a nivel de mantenimiento periódico y rutinario.

Los presupuestos ejecutados en vialidad departamental, fueron financiados por las fuentes de financiamiento: Recursos Ordinarios; Donaciones y Transferencias; Canon, Sobre Canon, Regalías y Participación.

De las inversiones ejecutadas por la Dirección Regional de Transportes Huancavelica, se puede indicar que los recursos, invertidos en el año **2015**, son otorgadas por el Gobierno Regional de Huancavelica, asumiendo una ejecución en conservación de infraestructura vial ascendiente a S/. 55'814,494.76, de los cuales corresponde a la DRTC – Huancavelica S/. 2'238,089.69 (Recursos Ordinarios), transferencias del Gobierno Regional a la DRTC – Huancavelica; S/. 14'622,256.35, haciendo un total de S/. 16'860,346.04. Mientras que el Gobierno Regional de Huancavelica ha invertido S/. 38'954,148.72.

El comportamiento de la inversión ejecutada (2013 – 2015) muestra que la ejecución de vialidad departamental, depende primordialmente de las transferencias de recursos del Gobierno Central.

**b) Análisis de los Recursos Humanos**

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones según documentos de gestión actualizados cuenta con un total de 200 plazas presupuestadas según el siguiente detalle:

**CUADRO N° 09  
RESUMEN DE RECURSOS HUMANOS POR CATEGORÍA**

GRUPO REMUNERATIVO	FUNCIONARIOS DIRECTIVOS	NOMBRADOS/ PERMANENTES	CONTRATADOS	TOTAL
FUNCIONARIOS / DIRECTIVOS	9			9
PROFESIONALES		2	3	5
TECNICOS ADMINISTRATIVOS		44	5	49
TECNICOS OBREROS		113	24	137
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>159</b>	<b>32</b>	<b>200</b>

Según resumen en el grupo de Funcionarios y Directivos se cuenta con un total de 09 plazas, 04 funcionarios y 05 Directivos, en la categoría de Profesionales se cuenta con 05 plazas, de los cuales 02 se encuentran en condición de nombrados y 03 en condición de contratados o plazas vacantes; en la categoría de técnicos Administrativos se encuentran 49 plazas presupuestadas 44 nombrados y 05 en condición de contratado o plazas vacantes y personal obrero se cuenta con un total de 137 plazas presupuestadas, 113 obreros permanentes y 24 obreros contratados o plazas vacantes.

El funcionario y directivo constituye el 4.5% del total, el personal nombrado constituye el 79.50% del total, el personal contratado o plazas vacantes lo constituye el 16%.

Es preciso indicar, que el personal calificado que cumple funciones viales es mínimo, entre directivos y profesionales, suman 12 trabajadores; esto nos indica la necesidad de capacitación y especialización del personal, para gestionar la vialidad de manera adecuada.

CUADRO N° 10  
RESUMEN NÚMERO DE PERSONAL POR CATEGORÍA RENUMERATIVA

CATEGORIA	PERSONAL			TOTAL
	DIRECTIVOS/ FUNCIONARIOS	NOMBRADOS	CONTRATADOS	
DIRECTIVOS	8	1	0	9
F-5	1			1
F-4	3			3
F-3	1	1		2
F-2	3			3
PROFESIONALES	0	2	3	5
SPA		2	1	3
SPB			2	2
TECNICOS	0	157	29	186
STA		15	3	18
STB		24	11	35
STC		53	5	58
STD		65	10	75
TOTAL	8	160	32	200

Elaboración: Equipo Técnico

### c) Análisis de los recursos físicos

El parque automotor destinado a vialidad en el departamento de Huancavelica es bastante reducido, en vehículos solo se cuenta con 4 camionetas y 2 camiones volquete en estado operativo; el equipo mecánico está formado por un tractor de oruga, un tractor neumático, una motoniveladora, un rodillo vibratorio y en un cargador frontal, todos en estado operativo. Sin embargo todos tienen un promedio de 15 años de antigüedad.

### 3.2.3 Capacidad del Gobierno Regional para asumir la Gestión Vial Departamental

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, es el órgano de línea que presupuestal y administrativamente depende del Gobierno Regional y funcionalmente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Mediante la Ley N° 27867- Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, se dispone la transferencia de funciones y competencias del Gobierno Central a los Gobierno Regionales; siendo una de sus responsabilidades de ejecutar los planes, programas y actividades de mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial dentro del límite departamental.

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 Regional de Infraestructura; de tal modo que cada organismo asuma su responsabilidad de acuerdo a su capacidad; elaboración de expedientes técnicos, así como la ejecución de obras, aprovechando la experiencia de los recursos humanos y logísticos con los que cuenta, propiciando las alianzas estratégicas con los Municipios provinciales y distritales. Mientras que la ejecución de obras de mayor envergadura estarían a cargo de terceros bajo la supervisión de la Gerencia Regional de Infraestructura del Gobierno Regional.

## 3.3 DETERMINACION DE LA DEMANDA VIAL

### 3.3.1 Demanda de Intervención

Definida la nueva categorización de rutas departamentales, se tiene que implementar la intervención en dichas de acuerdo del estado actual de las mismas. Las intervenciones a realizar son a nivel de; mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario. Para determinar el tipo de intervención de las vías se ha considerado la importancia de la ruta, considerando el volumen de tráfico. De acuerdo al estado actual de las vías, es necesario realizar trabajos de mejoramiento en 21 rutas de las 33, toda vez que en su mayoría requieren de trabajos de mejoramiento relacionado a las características geométricas; pendientes, radios de curvatura y ancho de plataforma, básicamente. Se debe considerar que las intervenciones a nivel de mejoramiento deberán adecuarse a la normativa de intervención en proyectos de inversión pública (PIP), para cuyo efecto es necesario uniformizar los criterios para la elaboración de los estudios respectivos.

En la tabla N° 35, se establecen los niveles de intervención a partir del **estado actual de las vías (2016)**, sin embargo se debe tener en cuenta otros criterios técnicos relacionados al mejoramiento de la misma y la oportunidad de intervención, teniendo en consideración las nuevas tendencias de metas de intervención y tecnologías nuevas (soluciones básicas). En tal sentido, en el presente documento, se plantea intervenciones a nivel de mejoramiento y mantenimiento periódico con aplicación de soluciones básicas (pavimentos económicos), teniendo en cuenta la prioridad de las rutas que integran los corredores económicos viales identificados.

TABLA N° 35: NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

CODIGO DEL CAMINO	NOMBRE DEL CAMINO		LONGITUD DEL CAMINO EN KM.	ESTADO ACTUAL DEL CAMINO	NIVEL DE INTERVENCIÓN REQUERIDO EN FUNCIÓN DEL TRÁFICO ESPERADO
	DESDE	HASTA			
HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca)	Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba)	Tintay-Pto. San Antonio	199.35	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo)	Emp. PE-3SD (Milpo)	60.37	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda)	Pachamarca	42.75	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta)	Dv. Cobriza.	36.74	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa)	Emp. PE-3SM (Paucara)	31.91	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda)	Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-107	Emp. PS-26B (Lircay)	Emp. PE-3SM (Calzada)	43.72	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-108	Emp. PE-26B (Lircay)	Emp. PE-26B (Seclla)	94.97	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-109	Emp. HV-101 (Nueva Esperanza)	L. D. con Junín (Abra Acopalca-JU-109 de Acopalca)	54.25	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-110	Emp. PE-3S (Imperial)	L.D. Junín (Chaucalle. JU-110 a Turpo)	119.30	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica)	Emp. HV-110 (Viñas)	49.13	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli)	Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyacc)	Emp. PE-3SM (Checcocruz)	47.39	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma)	Emp. PE-26 (Palca)	69.50	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta)	Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	69.58	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa)	Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto)	Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma)	L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-119	Emp. HV-118 (Quisuarocasa)-	L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-120	Emp. HV-119 (Córdova)	L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48	Bueno	Mantenimiento Rutinario
HV-121	Emp. PE.-28 (Betania)	Emp. HV-120.	142.30	Malo	Rehabilitación - Reconstrucción
HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona)	Emp. HV-118 (Marccarenja)	31.03	Malo	Rehabilitación - Reconstrucción
HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca)	Tauribamba.	35.03	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila	Emp. HV-101 (Colpa).	69.03	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca)	Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	46.86	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-126	Emp. HV-110 (Tincoc)	Emp. HV-125 (Conayca).	39.80	Malo	Rehabilitación - Reconstrucción
HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyaccla)	Emp. HV-110 (Accopampa)	60.13	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión)	Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	36.83	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca).	Emp. PE-128 (Ñuñungayoc).	10.07	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-130	Emp. PE-26 (Chupán)	Emp. PE-3SM (Carpas)	36.59	Malo	Rehabilitación - Reconstrucción
HV-131	Emp. PE-3S (Larcay)	Emp. PE-3S D (Jarapata).	37.29	Regular	Mantenimiento Periódico
HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco)	L.Dptal. Lima.	76.55	Malo	Rehabilitación - Reconstrucción

Fuente: Dirección de Caminos (Caminos Departamentales) DRTC-HVCA

## IV. PROPUESTA DE SOLUCION A LA PROBLEMÁTICA VIAL DEL DEPARTAMENTO

### 4.1 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO

La gestión vial, realizada por las diferentes instituciones que tuvieron presencia en el departamento de Huancavelica, no ha permitido aun llegar a un nivel adecuado de articulación interna. 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 siguientes:

- Identificación de los ejes de integración económica y territorial del departamento, incluyendo el concepto de corredores económicos viales.
- 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 o 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 DINAMICA:

**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, trigo, alfalfa, camélidos, ovinos y cuyes) y la 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, alfalfa, ganadería vacuno y animales menores) complementada con la transformación artesanal de productos lácteos y la comercialización de truchas.

Ambos nodos ofrecen posibilidad de complementariedad económica productiva, 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 PE-26 Huancavelica - Emp. PE-3S (Izcuchaca). A nivel de carretera departamental se encuentra conectado por la ruta HV-100, si bien esta ruta se encuentra en la provincia de Tayacaja, permite la continuidad de conexión de la ruta PE-26 con la ruta HV-100.

En la ruta HV-100 se encuentra pendiente trabajos a nivel de mejoramiento en los 42.10 kilómetros. 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 nacional PE- 3SD, 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 contribuye al transporte de servicio público, desde Huancayo a Ayacucho.

### **Eje Huancavelica – Acobamba:**

Está servido por la carretera de la red departamental; HV-105 y HV-112 y la red nacional PE-3SM.

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, la feria agropecuaria de Cuasimodo.

La ruta HV-105 y HV-112 forma parte del corredor económico vial C-3.

### **Eje Acostambo – Acobamba:**

Está servida por un tramo de vía nacional PE-3S; Acostambo - Izcuchaca - La Mejorada, luego por la vía Emp. HV-105 (Mariscal Cáceres "La Mejorada") - Emp. HV-107 (Paucará), ésta vía articula los centros urbanos de Acobamba, Paucará, Izcuchaca y Acostambo con Huancayo hacia el 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 HV-109; L. D. con Junín (Abra Acopalca – JU-109 de Acopalca) – Emp. HV-101 (Nueva Esperanza) y la carretera HV-101 desde el C.P. de Nueva Esperanza. En esta ruta se encuentran los distritos de Salcahuasi, Surcubamba, Tintaypunco y Huachocolpa. Todos los centros poblados que se encuentran en esta forman parte de un corredor económico agropecuario articulado a Huancayo y Lima. Toda ésta zona es de alta potencialidad productora de

cereales y ganado vacuno y derivados, en la zona más 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 truncadas las transacciones 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 – Castrovirreyña**

Este eje está constituido por la carretera nacional PE-26 Emp. (Izcuchaca) y PE-28D, 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 Castrovirreyña y Huancavelica, hacia Ica y Lima, consistente en minerales, ganado ovino, vacuno, truchas y camélidos, también existen empresas de transporte de pasajeros. La ruta PE-26, en el tramo Chíncha – Lachoj se encuentra a nivel de pavimento económico.

#### **Eje Huancavelica – Huaytará**

Servida por la Ruta de la red nacional PE-26, PE-28D y PE-28A. La ciudad de Huaytará se encuentra en la ruta PE-28A y el acceso desde la ciudad de Huancavelica implica diversos tramos de las rutas nacionales indicadas. Por ésta vía se transportan productos desde Huaytará a Ica, como cereales, ganado vacuno, ovinos, camélidos, hacia los mercados de Ica y Lima, un tramo de ésta vía (Los Libertadores) 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 la costa.

#### **Eje Huancavelica – Lircay**

Este eje se encuentra servido por la carretera de red nacional, sector de la ruta PE-26B, que articula los centros urbanos de Huancavelica – Lircay con Ayacucho por el puente Laramate, por ésta vía transitan unidades vehiculares 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, Lima y Ayacucho. Por corresponder a una ruta nacional, esta vía esta bajo la intervención de Provias Nacional.



### Eje Huancavelica – Churcampa

Este eje está servido por la carretera departamental HV-112, HV-113, HV-106, HV-103 y HV-131, pasando por la provincia de Acobamba. Churcampa es una de las provincias que se encuentra deficientemente vinculada con la capital departamental. Las principales actividades generadoras de empleo e ingresos lo constituyen la agricultura, ganadería (animales menores) y la minería con la producción de cobre, considerado como uno de las unidades mineras más importantes del departamento por su nivel tecnológico y volúmenes de producción.

La ruta departamental HV-112, HV-113 y HV-131 se encuentra dentro del corredor económico vial C-3.

### Eje Castrovirreyna – Huaytará

Este eje está servido por la carretera de vía nacional PE-28D y la carretera de vía departamental HV-117.

La relación comercial entre ambas provincias es deficiente por la carencia de una infraestructura adecuada. Las principales actividades generadoras de empleo e ingresos lo constituyen la ganadería (animales menores) y la minería que se ubica en las partes altas de ambas provincias.

La ruta departamental HV-117 se encuentra dentro del corredor económico vial C-5.

#### 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 a continuación:

TABLA N° 36: EJES VIALES ESTRATEGICOS PRIORIZADOS

EJE	CONECTIVIDAD		TASA DE CRECIMIENTO PONDERADO		IMPORTANCIA DE NODO DE CONEXIÓN		SUMATORIA DE INDICADORES	PRIORIDAD
	VALOR	NORMALIZADO	VALOR	NORMALIZADO	VALOR	NORMALIZADO		
<b>ZONA DINAMICA</b>								
EJE HUANCAVELICA - PAMPAS	1.882	0.510	0.0199	0.688	1.000	2.198	2.198	5
EJE PAMPAS – CHURCAMP	3.692	1.000	0.0148	0.513	0.800	2.313	2.313	2
EJE HUANCAVELICA - ACOBAMBA	2.186	0.592	0.0221	0.763	1.000	2.355	2.355	1
EJE ACOSTAMBO - ACOBAMBA	1.522	0.042	0.0289	1.00	0.800	2.212	2.212	4
EJE TINTAYPUNCO - HUANCAYO	0.042	0.011	0.0151	0.524	1.000	1.535	1.535	9
EJE HUANCAVELICA - LIRCAY	2.476	0.671	0.0218	0.755	0.800	2.226	2.226	3

EJE	CONECTIVIDAD		TASA DE CRECIMIENTO PONDERADO		IMPORTANCIA DE NODO DE CONEXIÓN		SUMATORIA DE INDICADORES	PRIORIDAD
	VALOR	NORMALIZADO	VALOR	NORMALIZADO	VALOR	NORMALIZADO		
<b>ZONA ESTANCA</b>								
EJE HUANCAMELICA - CASTROVIRREYNA	1.824	0.494	0.0201	0.696	0.800	1.99	1.99	7
EJE HUANCAMELICA - HUAYTARÁ	0.924	0.251	0.0209	0.723	0.800	1.774	1.774	8
EJE HUANCAMELICA - CHURCAMPÁ	0.926	0.593	0.0203	0.701	0.800	2.094	2.094	6
EJE CASTROVIRREYNA - HUAYTARÁ	0.423	0.115	0.0176	0.610	0.500	1.225	1.225	10

Conectividad se ha conectado el número de kilómetros de ruta que se conectan al eje principal

**TABLA N° 37: LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS NACIONALES**

CODIGO	RUTA		EJE VIAL QUE INTEGRA	PRIORIDAD DEL EJE
	ORIGEN	DESTINO		
PE-3SD	IMPERIAL	SAN MIGUEL DE MAYOC	PAMPAS CHURCAMPÁ	2
PE-26B	HUANCAMELICA	PUENTE LARAMATE	HUANCAMELICA - LIRCAY	3
PE - 3S	L.D. JUNIN (IMPERIAL)	L.D. AYACUCHO (ALLCCOMACHAY)	HUANCAMELICA - CHURCAMPÁ	6
PE - 28A	L.D. ICA (PAMPANO)	L.D. AYACUCHO (APACHETA GRANDE)	HUANCAMELICA - HUAYTARÁ	8
PE - 26	IZCUCHACA	L.D. ICA (SAYHUA)	HUANCAMELICA - CASTROVIRREYNA	7
PE - 28D	PLAZAPATA	PAMPANO	HUANCAMELICA - CASTROVIRREYNA	7
PE - 28E	SANTA INES	PUENTE RUMICHACA	HUANCAMELICA - HUAYTARÁ	8
PE - 3SC	PAZOS	MULLAPAMPÁ	HUANCAMELICA - PAMPAS	5
PE - 1SC	L.D. ICA (RAMADILLAS)	HUAYTARÁ	HUANCAMELICA - HUAYTARÁ	8
PE - 26A	TOYOCC	CASTROVIRREYNA	HUANCAMELICA - CASTROVIRREYNA	7

Elaboración: Equipo Técnico

A partir de la definición e identificación de los ejes viales estratégicos, para el desarrollo departamental, se ha determinado los corredores económicos viales, con la finalidad de integrar espacios geográficos y planificar la intervención en rutas que integren las diferentes provincias.

Así mismo se ha determinado el eje vial al cual pertenece cada ruta departamental como paso previo a la identificación de los corredores económicos viales.

TABLA N° 38: LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES

CODIGO DEL CAMINO	ORIGEN / DESTINO	LONGITUD (KM)	EJE VIAL QUE INTEGRA	PRIORIDAD DEL EJE VIAL
HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca)-Acracua-Ahuaycha-Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	ACOSTAMBO - ACOBAMBA	4
HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba)-Puquiuro-Dv. San Juan de Paltarumi-Capillapata-Ayacocha-Caymo-Salcabamba-Palca-Salcahuasi-Nva. Esperanza-San antonio-Dv. Surcubamba-Uchuyshuis-Tintay-Pto. San Antonio	199.35	PAMPAS - CHURCAMP	2
HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo)-Jabonillo-Huancayojasa-Colcabamba-Tocas-Dv. Callqui-Emp. PE-3SD (Milpo)	60.37	PAMPAS - CHURCAMP	2
HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda)-Suso-Llamacancha-Huamanjasa-Paucarbamba-Chinchihuasi-Pachamarca	42.75	HUANCAVELICA - CHURCAMP	6
HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta)-San Pedro de Coris-Dv. Cobriza.	36.74	HUANCAVELICA - CHURCAMP	6
HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa)-Ccasapata-Tinquerccasa-paucara -Emp. PE-3SM (Paucara)	31.91	HUANCAVELICA - ACOBAMBA	1
HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda)-Andabamba-Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40	HUANCAVELICA - CHURCAMP	6
HV-107	Emp. PS-26B (Lircay)- Anchonga-Huayanay-Emp. 3SM (Calzada)	43.72	HUANCAVELICA - LIRCAY	3
HV-108	Emp. PE-26B (Lircay)-Huayllay grande-Callanmarca-Huanca Huanca-Congalla- Emp. PE-26B (Secclla)	94.97	HUANCAVELICA - LIRCAY	3
HV-109	Emp. HV-101 (Nueva Esperanza)-Matibamba-San Marcos de Rocchacc-Trancapampa -Wari-L. D. con Junin (Abra Acopalca-JU-109 de Acopalca)	54.25	TINTAYPUNCO - HUANCAYO	9
HV-110	Emp. PE-3S (Imperial)-Rumichaca-Moya-Vilca-Viñas-Acobambilla-L.D. Junin (Chaucalle. JU-110 a Turpo)	119.30	HUANCAVELICA - PAMPAS	5
HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica)-Callqui-Dv. Satco-Abra Mamacancha-Tansiri-Emp. HV-110 (Viñas)	49.13	HUANCAVELICA - PAMPAS	6
HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli)-Yauli-Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85	HUANCAVELICA - ACOBAMBA	1
HV-113	Emp. PE-26B (Cunyacc)-Pucapampa-Muladera-Llamacancha-Emp. PE-3SM (Checcocruz)	47.39	HUANCAVELICA - ACOBAMBA	1
HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma)-Abra Paquiscoca-Aurahua-Pte. Chupamarca-Chupamarca-Pte. Tantara-Tantara-Santa Rosa-Cascani-San Juan-Emp. PE-26 (Palca)	69.50	HUANCAVELICA - CASTROVIREYNA	7
HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta)-Abra Huayracasa-Chipchillay-Huachocolpa-Palca-Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	69.58	HUANCAVELICA - LIRCAY	3
HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa)-Tucspampa-Succamarca-Carhuapata- Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06	HUANCAVELICA - HUAYTARA	8
HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto)-Sinto-Patacancha-Abra Iscutatna-Altar Pampa-Cusicancha-Huayacundo Arma-Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	CASTROVIREYNA - HUAYTARA	10
HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma)-Ayavi-Tambo-Santo Domingo de Capillas-San Francisco de Sangayaco-Dv. Santiago de Chocorvos-Aquillayoc-Andaymarca-L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30	HUANCAVELICA - HUAYTARA	8
HV-119	Emp. HV-118 (Quisuarccasa)-San Juan de Huipacancha-Mollecancha-Huancamayo-Dv. Cordova-Huambo-L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96	HUANCAVELICA - HUAYTARA	8
HV-120	Emp. HV-119 (Córdova)-Condortiana-Abra Huamani-Choccllanca-Ayamarca-Ocoyo-Lamary-L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48	HUANCAVELICA - HUAYTARA	8
HV-121	Emp. PE-28A (Betania) - Laguna Parionacocha - Hornada - Pariona - Hatunorcco - Laramarca - Poroncocha - Querco - Pacamarca - Santiago de Quirahuara - Emp. HV-120.	142.30	HUANCAVELICA - HUAYTARA	8
HV-122	Emp. HV-121(Dv.Pariona)-Emp. HV-118 (Marccarenja)	31.03	HUANCAVELICA - HUAYTARA	8
HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca) - Cochabamba Chico - Huaylacucho - Huachocolpa - Tauribamba.	35.03		
HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huaribamba - Ayacancha - San Miguel de Huallhua - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa).	69.03		
HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca) - Conayca - Laría - Nuevo Occoro - Miraflores - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	46.86	HUANCAVELICA - PAMPAS	5
HV-126	Emp. HV-110 (Tincocc) - Quiniry - Yanayacu - Chaquicocha - Minapampa - San Vidal - Jantupampa - Leoncio Prado - Emp. HV-125 (Conayca).	39.80		
HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyacclla) - Pamparhua - Viscapata - Tinyacclla - Tambopata - Coochaccasa - San Luis - Manta - Emp. HV-110 (Accopampa)	60.13	HUANCAVELICA - PAMPAS	5
HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión) - Nuñungayoccc - Huayanay - Emp. HV -127(Dv. Miraflores)	36.83	HUANCAVELICA - PAMPAS	5
HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca) - Palca - Emp. PE-128 (Nuñungayoccc).	10.07	HUANCAVELICA - PAMPAS	5
HV-130	Emp. PE-26 (Chupan)- Huayllacoto - Acoria - Lirio Emp. PE-3SM (Carpas)	36.59	HUANCAVELICA - ACOBAMBA	1
HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locoja - Emp. PE-3S D (Jarapata).	37.29	HUANCAVELICA - CHURCAMP	2
HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L. Dptal. Lima.	76.55	HUANCAVELICA - CASTROVIREYNA	7
TOTAL		2,021.43		

Elaboracion: Equipo Técnico

#### 4.1.3 Priorización de Caminos Departamentales

Para priorizar los caminos departamentales se elaboraron una matriz que permite calcular un valor o 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 (2026) y servicios de transporte.

Los Indicadores Económicos: carga que transita por el camino, incidencia del flete del costo de cada producto, VBP provincial entre PBI Departamental y Turismo.

TABLA N° 39: PUNTAJE FINAL DE CAMINOS DEPARTAMENTALES SEGÚN INDICADORES

CODIGO	TRAMO	SUMA DE INDICADORES SOCIALES (b)	SUMA DE INDICADORES TECNICOS (c)	SUMA DE INDICADORES ECONOMICOS (d)	FACTOR DE PONDERACION (e)	PUNTAJE TOTAL ((b)+(c)+d) x (e)
HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE-3SD (Pampas)	1.80	1.12	0.98	1.10	4.30
HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Paltarumi - Capillapata - Ayacocha - Caymo - Salcabamba - Paica-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San Antonio - Dv. Surcubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	1.10	1.57	1.80	1.00	4.47
HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo) - Jabonillo - Huancayojasa - Colcabamba - Tocas - Dv. Callqui - Emp. PE-3SD (Milpo)	1.64	1.02	1.79	1.00	4.46
HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Suso - Llamacancha - Huamanjasa - Paucarbamba - Chinchihuasi - Pachamarca	1.87	1.06	1.21	1.00	4.14
HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta) - San Pedro de Coris - Dv. Cobriza	1.45	1.15	2.07	1.00	4.68
HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa) - Ccasapata - Tinquercasa - Paucara - Emp. PE-3SM (Paucara)	1.67	1.49	1.62	1.00	4.77
HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Andabamba - Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	1.34	1.42	1.22	1.00	3.98
HV-107	Emp. PS-26B (Lircay) - Anchonga - Huayanay - Emp. 3SM (Calzada)	2.15	1.20	1.34	1.00	4.69
HV-108	Emp. PE-26B (Lircay) - Huayllay Grande - Callanmarca - Huanca Huanca - Congalla - Emp. PE-26B (Secilla)	1.67	1.14	1.05	1.00	3.86
HV-109	Emp. HV-101 (Nva Esperanza) - Matibamba - San Marcos de Rocchacc - Trancapampa - Huari - L. D. Junin (Abra Acopalca - JU-109 de Acopalca)	1.11	1.75	1.75	1.00	4.61
HV-110	Emp. PE-3S (Imperial) - Rumichaca - Moya - Vilca - Viñas - Acobambilla - L.D. Junin (Chaucalle, JU-110 a Turpo)	1.01	1.48	1.66	1.00	4.14
HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica) - Callqui - Dv. Satco - Abra Mamacancha - Tansiri - Emp. HV-110 (Viñas)	1.09	1.14	1.42	1.00	3.65
HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli) - Yauli - Emp. HV-113 (Pucapampa)	1.86	2.04	2.09	1.00	5.99
HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyacc) - Pucapampa - Muladera - Llamacancha - Emp. PE-3SM (Checcocruz)	1.87	1.13	1.22	1.00	4.22
HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma) - Abra Paquiscca - Aurahua - Pte. Chupamarca - Chupamarca - Tantara-Santa Rosa - Cascani - San Juan - Emp. PE-26 (Paica)	0.88	1.30	1.18	1.00	3.36
HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta) - Abra Huayracasa - Chipchillay - Huachocolpa - Paicas - Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	1.21	0.39	1.32	1.00	2.92
HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa) - Tucspampa - Succamarca - Carhuapata - Emp. PE-28 A (Licapa)	0.94	1.48	1.95	1.00	4.36
HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto) - Sinto - Patacancha - Abra Iscuatina - Altar Pampa - Cusicancha - Huayacundo Arma - Emp. PE-28 A (Acco)	1.47	1.13	0.99	1.10	3.95
HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma) - Ayavi - Tambo - Santo Domingo de Capillas - San Francisco de Sangayaico - Dv. Santiago de Chocorvos - Aquillayoc - Andaymarca - L. D. Ica (IC-106 a Ica)	1.10	1.15	1.23	1.00	3.48
HV-119	Emp. HV-118 (Quishuarcasa) - San Juan de Huirpamarca - Mollecancha - Huancamayo - Dv. Cordova - Huambo - L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	1.02	0.92	1.21	1.00	3.15
HV-120	Emp. HV-119 (Córdova) - Condortiana - Abra Huamani - Chocclianca - Ayamarca - Ocoyo - Lamary - L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	0.91	0.98	1.21	1.00	3.09
HV-121	Emp. PE-28A (Betania) - Laguna Parionacocha - Hornada - Pariona - Hatunorcco - Laramarca - Poroncocha - Querco - Pacamarca - Santiago de Quirahuara - Emp. HV-120.	0.91	1.01	1.33	1.10	3.58
HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona) - Emp. HV-118 (Marccarenja)	0.77	0.87	1.18	1.00	2.81
HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca) - Cochabamba Chico - Huaylacucho - Huachocolpa - Tauribamba.	1.17	1.11	1.34	1.00	3.63
HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huaribamba - Ayacancha - San Miguel de Hualhwa - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa)	0.75	0.53	1.41	1.00	2.69
HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca) - Conayca - Laria - Nuevo Occoro - Miraflores - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	1.43	0.98	1.16	1.10	3.93
HV-126	Emp. HV-110 (Tincocc) - Quiñiry - Yanayacu - Chaquicocha - Minapampa - San Vidal - Jantupampa - Leoncio Prado - Emp. HV-125 (Conayca).	1.16	0.17	1.01	1.00	2.34
HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyacclla) - Pamparhua - Viscapata - Tinyacclla - Tambopata - Ccochaccasa - San Luis - Manta - Emp. HV-110 (Accopampa)	0.77	0.20	1.43	1.00	2.41
HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión) - Nuñungayoc - Huayanay - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	1.35	1.24	0.99	1.00	3.58
HV-129	Emp. PE-26 (Pte Paica) - Paica - Emp. HV-128 (Nuñungayoc).	1.27	1.01	0.79	1.00	3.07
HV-130	PE-26 (Chupan) -Huayllacoto-Acoria-Lirio-Emp. PE-3SM (Carpas).	1.74	1.28	1.24	1.00	4.26
HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locroja - Emp. PE-3S D (Jarpata).	1.48	0.97	1.06	1.00	3.51
HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L.D. Lima.	1.24	0.58	1.43	1.00	3.25

El puntaje final de cada ruta permite obtener y establecer el listado priorizado de las rutas departamentales, el cual se constituye en uno de los pilares sobre los que se asentará la gestión vial estratégica del Gobierno Regional de Huancavelica hasta el año 2021.

Los factores de ponderación se han considerado de acuerdo a la ubicación de las carreteras en función a los corredores económicos identificados en el proyecto, las rutas que se conectan a estos corredores.

TABLA N° 40: LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES

CÓDIGO	TRAMO	PUNTAJE FINAL	PRIORIDAD
HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli) - Yauli - Emp. HV-113 (Pucapampa)	5.99	1
HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa) - Ccasapata - Tinquercasa - Paucara - Emp. PE-3SM (Paucara)	4.77	2
HV-107	Emp. PS-26B (Lircay) - Anchonga - Huayanay - Emp. 3SM (Calzada)	4.69	3
HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta) - San Pedro de Coris - Dv. Cobriza	4.68	4
HV-109	Emp. HV-101 (Nueva Esperanza) - Matibamba - San Marcos de Rocchacc - Trancapampa - Huari-L. D. Junín (Abra Acopalca - JU-109 de Acopalca)	4.61	5
HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Paltarumi - Capillapata - Ayacocha - Caymo - Salcabamba - Palca-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San Antonio - Dv. Surcubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	4.47	6
HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo) - Jabonillo - Huancayojasa - Colcabamba - Tocas - Dv. Callqui - Emp. PE-3SD (Milpo)	4.46	7
HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa) - Tucsipampa - Succamarca - Carhuapata - Emp. PE-28 A (Licapa)	4.36	8
HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE-3SD (Pampas)	4.30	9
HV-130	PE-26 (Chupan) - Huayllacoto - Acoria - Lirio - Emp. PE-3SM (Carpas)	4.26	10
HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyacc) - Pucapampa - Muladera - Llamacancha - Emp. PE-3SM (Checcocruz)	4.22	11
HV-110	Emp. PE-3S (Imperial) - Rumichaca - Moya - Vilca - Viñas - Acobambilla - L.D. Junín (Chaucalle. JU-110 a Turpo)	4.14	12
HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Suso - Llamacancha - Huamanjasa - Paucarbamba - Chinchihuasi - Pachamarca	4.14	13
HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Andabamba - Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	3.98	14
HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto) - Sinto - Patacancha - Abra Iscuatina - Altar Pampa - Cusicancha - Huayacundo Arma - Emp. PE-28 A (Acco)	3.95	15
HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca) - Conayca - Laria - Nuevo Occoro - Miraflores - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	3.93	16
HV-108	Emp. PE-26B (Lircay) - Huayllay Grande - Callanmarca - Huanca Huanca - Congalla - Emp. PE-26B (Seclla)	3.86	17
HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica) - Callqui - Dv. Satco - Abra Mamacancha - Tansiri - Emp. HV-110 (Viñas)	3.65	18
HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca) - Cochabamba Chico - Huaylacucho - Huachocolpa - Tauribamba.	3.63	19
HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión) - Ñuñungayocc - Huayanay - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	3.58	20

CÓDIGO	TRAMO	PUNTAJE FINAL	PRIORIDAD
HV-121	Emp. PE.-28A (Betania) – Laguna Parionacocha – Hornada – Pariona – Hatunorcco – Laramarca – Poroncocha – Querco – Pacamarca – Santiago de Quirahuara – Emp. HV-120	3.58	21
HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locroja - Emp. PE-3S D (Jarapata).	3.51	22
HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma) - Ayaví - Tambo - Santo Domingo de Capillas - San Francisco de Sangayaico - Dv. Santiago de Chocorvos - Aquillayoc - Andaymarca - L. D. Ica (IC-106 a Ica)	3.48	23
HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma) - Abra Paquiscca - Aurahua - Pte. Chupamarca - Chupamarca - Tantara - Santa Rosa - Cascani - San Juan - Emp. PE-26 (Palca)	3.36	24
HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L.D. Lima.	3.25	25
HV-119	Emp. HV-118 (Quishuarccasa) - San Juan de Huirpacancha - Mollecancha - Huancamayo - Dv. Cordova - Huambo - L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	3.15	26
HV-120	Emp. HV-119 (Córdova) - Condortiana - Abra Huamani - Choccllanca - Ayamarca - Ocoyo - Lamary - L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	3.09	27
HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca) - Palca - Emp. HV.-128 (Ñuñungayoc).	3.07	28
HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta) - Abra Huayraccasa - Chipchillay - Huachocolpa - Palcas - Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	2.92	29
HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona)-Emp. HV-118 (Marccarenja)	2.81	30
HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huaribamba - Ayacancha - San Miguel de Hualhúa - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa)	2.69	31
HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyaclla) - Pamparhua - Viscapata - Tinyaclla - Tambopata - Ccochaccasa - San Luis - Manta - Emp. HV-110 (Accopampa)	2.41	32
HV-126	Emp. HV-110 (Tincoc) - Quiñiry - Yanayacu - Chaquicocha - Minapampa - San Vidal - Jantupampa - Leoncio Prado - Emp. HV-125 (Conayca)	2.34	33

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, esta 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 41 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:

**TABLA N° 41: LISTADO ESTRATIFICADO DE CAMINOS POR RANGO DE IMPORTANCIA Y TRAMOS POR ORDEN DE PRIORIDAD**

CODIGO	TRAMO	LONGITUD KM	PRIORIDAD	RELACION CON EJES ESTRATEGICOS	RANGO DE IMPORTANCIA
HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli) - Yauli - Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85	1	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa) - Ccasapata - Tinquercasa - Paucara - Emp. PE-3SM (Paucara)	31.91	2	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-107	Emp. PS-26B (Lircay) - Anchonga - Huayanay - Emp. 3SM (Calzada)	43.72	3	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta) - San Pedro de Coris - Dv. Cobriza	36.74	4	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-109	Emp. HV-101 (Nueva Esperanza) - Matibamba - San Marcos de Rocchacc - Trancapampa - Huar-L. D. Junin (Abra Acopalca - JU-109 de Acopalca)	54.25	5	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Paitarumi - Capillapata - Ayacocho - Caymo - Salcabamba - Palca-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San antonio - Dv. Suncubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	199.35	6	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo) - Jabonillo - Huancayojasa - Colcabamba - Tocas - Dv. Callqui - Emp. PE-3SD (Milpo)	60.37	7	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa) - Tucspampa - Succamarca - Carhuapata - Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06	8	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	9	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-130	PE-26 (Chupan) - Huayilaccoto - Acoria - Lirio - Emp. PE-3SM (Carpas)	36.59	10	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA ESTRATEGICA
HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyacc) - Pucapampa - Muladera - Llamacancha - Emp. PE-3SM (Checcocruz)	47.39	11	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-110	Emp. PE-3S (Imperial) - Rumichaca - Moya - Vilca - Viñas - Acobambilla - L. D. Junin (Chaucalle, JU-110 a Turpo)	119.30	12	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Suso - Llamacancha - Huamanjasa - Paucarbamba - Chinchihuasi - Pachamarca	42.75	13	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Andabamba - Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40	14	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto) - Sinto - Patacancha - Abra Iscuatina - Altar Pampa - Cusicancha - Huayacundo Arma - Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	15	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca) - Conayca - Laria - Nuevo Occoro - Miraflores - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	46.86	16	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-108	Emp. PE-26B (Lircay) - Huayllay Grande - Callanmarca - Huanca Huanca - Congalla - Emp. PE-26B (Secclia)	94.97	17	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica) - Callqui - Dv. Satco - Abra Mamacancha - Tansiri - Emp. HV-110 (Viñas)	49.13	18	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca) - Cochabamba Chico - Huaylacucho - Huachocolpa - Tauribamba	35.03	19	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión) - Nuñungayocc - Huayanay - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	36.83	20	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-121	Emp. PE-28A (Betania) - Laguna Parionacocha - Hornada - Pariona - Hatunorcco - Laramarca - Poroncocha - Querco - Pacamarca - Santiago de Quirahuara - Emp. HV-120	142.30	21	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locroja - Emp. PE-3S D (Jarapata)	37.29	22	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma) - Ayaví - Tambo - Santo Domingo de Capillas - San Francisco de Sangayaico - Dv. Santiago de Chocorvos - Aquillayoc - Andaymarca - L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30	23	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma) - Abra Paquiscca - Aurahua - Pte. Chupamarca - Chupamarca - Tantara - Santa Rosa - Cascani - San Juan - Emp. PE-26 (Palca)	69.50	24	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L.D. Lima	76.55	25	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MEDIA
HV-119	Emp. HV-118 (Quishuarccasa) - San Juan de Huirpacancha - Mollecancha - Huancamayo - Dv. Cordova - Huambo - L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96	26	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-120	Emp. HV-119 (Córdova) - Condortiana - Abra Huamani - Chocllanca - Ayamarca - Ocoyo - Lamary - L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48	27	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca) - Palca - Emp. HV-128 (Nuñungayocc)	10.07	28	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta) - Abra Huayracasa - Chipchillay - Huachocolpa - Palcas - Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	69.58	29	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona)-Emp. HV-118 (Marccarenja)	31.03	30	INTEGRA EL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huaribamba - Ayacancha - San Miguel de Hualhúa - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa)	69.03	31	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyacclla) - Pamparhua - Viscapata - Tinyacclla - Tambopata - Ccochaccasa - San Luis - Manta - Emp. HV-110 (Accopampa)	60.13	32	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MENOR
HV-126	Emp. HV-110 (Tincocc) - Quiñry - Yanayacu - Chaquicocha - Minapampa - San Vidal - Jantupampa - Leoncio Prado - Emp. HV-125 (Conayca)	39.80	33	CONECTA AL EJE	IMPORTANCIA MENOR



#### 4.1.5 Identificación de Corredores Económicos Viales

Teniendo como base las nuevas políticas de intervención, en vías, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Pro Vías Nacional, mediante la implementación de corredores logísticos que involucran tramos de mayor longitud y que enlazan zonas productivas y de intercambio económico y aplicación de nuevas tecnologías (soluciones básicas) se ha tomado la decisión de identificar corredores económicos viales.

Los corredores económicos viales permitirán articular diferentes provincias y espacios geográficos de la región Huancavelica que permitan dinamizar la economía de todos los centros poblados que se puedan encontrar en los tramos identificados.

De acuerdo a la configuración espacial de la región Huancavelica, se ha identificado 06 corredores económicos viales, los mismos que buscan una mayor conectividad y a la vez racionalizar las inversiones en la infraestructura vial de manera progresiva.

Se ha tomado como referencia la identificación de los **ejes viales estratégicos para el desarrollo departamental**, así como las condiciones geográficas del departamento.

Los corredores económicos viales, integran rutas nacionales, departamentales y vecinales, con la finalidad de dar continuidad de las mismas.

#### **CORREDOR 1: NOR ORIENTAL (PROVINCIA DE TAYACAJA)**

Tintaypunco – Surcubamba – Salcahuasi – San Marcos de Rocchac – Lulluchaccasa

##### 1.1.1 ASPECTOS GENERALES

El Corredor Económico Nor Oriental, tiene una población aproximada de 24,097 habitantes al año 2015 y comprende cinco distritos: Roble, Tintay Puncu, Surcubamba, Salcahuasi y San Marcos de Rocchac.

La población urbana de este corredor económico es el 8.8 por ciento de la población total (24,097 habitantes) y el 91.2 por ciento corresponde a la población rural. Analizando el comportamiento de la población urbana en el período 2007 (2,459 habitantes) con el 2015 (2,123 habitantes) se registra un ligero decrecimiento poblacional urbano en 13.7 por ciento producto de una migración a las ciudades de Huancayo, Lima y la selva en busca principalmente de trabajo y educación.

La pobreza en este grupo poblacional es alta entre el 67.6 por ciento Tintay Puncu a 69.0 por ciento San Marcos de Rocchac y el grado de desarrollo humano es bajo, de acuerdo al PNUD. En cuanto al ingreso familiar per cápita, los ingresos en estos distritos son también bajos que oscila desde 102.6 soles Tintay Puncu a 294.7 soles en Surcubamba.

##### 1.1.2 CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA

## A. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

La población que comprende a este Corredor Económico se dedica principalmente a la actividad agrícola seguido por la actividad pecuaria de subsistencia y de comercio; en la agricultura el nivel tecnológico es bajo, las infraestructuras de riego recién se vienen construyendo, escasez de recursos hídricos y lo poco que se tiene no son bien aprovechados por desconocimiento de sistemas de riego por ser un territorio bastante accidentado con pendientes empinadas, con diversos pisos ecológicos y una gran variedad de climas desde el frígido de las altas montañas, hasta el templado de los valles andinos y el semi tropical de ceja de selva; en las que se vienen cultivando productos como: papa, maíz amiláceo, frutales y caña de azúcar principalmente; con respecto a la actividad pecuaria esta se realiza de manera extensiva con ganaderos individuales con un bajo nivel técnico en crianza y una mínima asistencia técnica por parte de la agencia agraria y mayormente con animales criollos como ovinos, vacunos, equinos y animales menores.

El acceso a los distritos del Corredor Económico se inicia de la ciudad de Huancayo, San Marcos de Rocchac, Salcahuasi, Surcubamba, Tintay Puncu, Roble (Puerto San Antonio) a través de una carretera afirmada y que algunos tramos es para un solo vehículo (bajada puente Chiquiacc) por lo que es transitado por vehículos de doble tracción (camionetas); actualmente se viene construyendo una carretera de Puerto San Antonio – Roble y con proyección al centro poblado de Sanabamba que pertenece al nuevo distrito de Pucacolpa de la provincia de Huanta departamento de Ayacucho.

Las acciones necesarias para mejorar las condiciones de vida de esta población es mejorando la infraestructura vial departamental, promoviendo la organización de los productores, ejecutando proyectos de riego y principalmente la participación y la intervención del estado para elevar la producción y la diversificación de productos.

## B. FLUJOS COMERCIALES Y MIGRATORIOS

La actividad comercial en este Corredor es fluida; toda vez que representa el 22.4 por ciento de la población total de la provincia de Tayacaja sin tomar en cuenta la población del distrito de Huachocolpa que tiene el 5.80 por ciento de la población total de la provincia de Tayacaja y que utiliza este Corredor para el tránsito de sus pobladores y el desarrollo de sus actividades comerciales y otras: el comercio en este Corredor se da al interior de cada distrito a través de sus ferias; así como el comercio de sus diferentes productos lo realizan en la ciudad de Huancayo y Lima y a través de intermediarios.

Los movimientos de migración de la población de los distritos se dan mayormente a las ciudades de Huancayo, Lima y la selva central; por falta de oportunidades de trabajo, instituciones educativas de nivel superior y de servicios básicos.

### 1.1.3 CARACTERIZACION FISICA DEL CORREDOR

Se encuentra integrado por los distritos de Tintay Puncu, Surcubamba, San Marcos de Rocchac y Huachocolpa, los mismos que están integrados por la rutas departamentales HV-101 (102.03 km), HV-109 y HV-123, de los cuales se considera como eje vial la ruta integrada por las rutas HV-101, a partir de la localidad de Nueva Esperanza y HV-109 con una longitud total de 54.25 km y que se interconecta con la región Junín a través de la ruta departamental JU-109 (Acopalca).

Este corredor tiene una longitud total de **156.28 km**, de los cuales 102.03 km corresponde a la ruta departamental HV-101, desde la localidad de Nueva Esperanza hasta Puerto San Antonio y 54.25 km de la ruta HV-109.

La ruta HV-109 y HV-101 se encuentra a nivel de afirmado y en estado regular con ancho promedio de calzada de 4.00 m.

La altitud de los distritos de esta zona es; Tintaypuncu 2350 m.s.n.m., Surcubamba 2585 m.s.n.m., Huachocolpa 2907 m.s.n.m. y San Marcos de Rochacc 3182 m.s.n.m.

### CORREDOR 2: TAYACAJA – HUANCAVELICA

Salcahuasi- Salcabamba – Daniel Hernández – Pampas – Ahuaycha – Acraquia – Mariscal Cáceres – Acoria – Huancavelica (Huaylacucho).

#### 2.1.1 ASPECTOS GENERALES

El Corredor Económico Tayacaja Huancavelica, tiene una población aproximada de 117,589 habitantes al 2015 y comprende nueve distritos: Salcahuasi, Salcabamba, Daniel Hernández, Ahuaycha, Acraquia, Pampas, Mariscal Cáceres, Acoria, y Huancavelica.

La población urbana de este corredor económico es el 41.6 por ciento de la población total (117,589 habitantes) y el 58.4 por ciento corresponde a la población rural; analizando el comportamiento de la población urbana en el período 2007 (48,877 habitantes), en el 2015 (37.903 habitantes), registra un decrecimiento poblacional urbano de 22.5 por ciento, debido a la migración a otros departamentos en busca de mejores oportunidades de empleo y educación.

La pobreza en este grupo poblacional de distritos tiene incidencia de pobreza mayor en cuatro de ellos: Acoria 61.9 por ciento, Ahuaycha 66.9 por ciento, Salcahuasi 67.9 por ciento, Salcabamba 73.0 por ciento, de pobreza media también en cuatro: Mariscal Cáceres 40.1 por ciento, Pampas 47.0 por ciento, Daniel Hernández 41.6 por ciento, Acraquia 58.3 por ciento y de pobreza menor en uno: Huancavelica 19.4 por ciento y el grado de desarrollo humano es bajo menor a 0.510 a excepción del distrito de Huancavelica que es de 0.5131. En cuanto se refiere al ingreso familiar per cápita en este Corredor Económico el distrito de Huancavelica tiene el mayor

ingreso con 833.2 soles por contar con todos los servicios y ser la capital del departamento; mientras que los distritos de Ahuaycha y Salcahuasi tienen los ingresos familiares mensuales más bajos con 181.0 y 177.7 soles.

## 2.1.2 CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA

### A. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

La población que comprende a este Corredor en mayor porcentaje se dedican a la producción agropecuaria, manufactura, comercio y servicios; con respecto a la producción agropecuaria esta es principalmente extensiva en los distritos de Salcahuasi, Salcabamba, Mariscal Cáceres e intensiva en los distritos de Pampas, Ahuaycha, Acraquia, Huancavelica y Acoria; en la actividad agropecuaria el nivel tecnológico es bajo (Salcahuasi, Salcabamba, Mariscal Cáceres)) con bajos rendimientos de la producción agropecuaria, terrenos de labranza y de pastos naturales no aprovechados, terrenos agrícolas sin riego, no se cuenta con asistencia técnica, financiamiento y la mayor cantidad de la producción para autoconsumo; mientras que el nivel tecnológico es medio (Pampas, Ahuaycha, Acraquia Huancavelica, Acoria) y cuentan con asistencia técnica, disponibilidad de crédito a partir de financieras productores organizados; con diversos pisos ecológicos y una variedad de climas desde Yunga hasta el Janca o Puna; en la que se vienen cultivando maíz amiláceo, papa nativa y mejorada, frijol, frutales (plátano, limón, chirimoya, palta, caña de azúcar) principalmente; con respecto a la actividad pecuaria esta se realiza de manera extensiva e intensiva con ganaderos individuales y asociaciones de productores con un bajo nivel técnico y medio en crianza y asistencia técnica por parte de la agencia agraria, SENASA y mayormente con animales criollos y de raza como: ovinos, vacunos, camélidos, animales menores y la producción de productos lácteos (yogurt, queso, mantequilla y manjar blanco).

El acceso a los distritos de este corredor se inicia en el pueblo de Salcahuasi, Salcabamba, Daniel Hernández, Pampas Ahuaycha, Acraquia, Mariscal Cáceres, Acoria, Huancavelica (Huaylacucho), a través de una carretera afirmada y vía vecinal.

Con la finalidad de mejorar las condiciones de la población de este corredor es necesario realizar inversiones en infraestructura de accesibilidad y mantenimiento interno de las vías de comunicación buscando la integración interna con la capital del departamento ya que no existe una adecuada articulación planificada y eficiente al interior del departamento especialmente entre las capitales de las provincias y principales distritos que permitan reducir el flete y costo de pasaje.

## B. FLUJOS COMERCIALES Y MIGRATORIOS

La actividad comercial en este Corredor mayormente se da con los productos agropecuarios existentes y se realiza directamente en las ferias locales y de la capital del departamento; así como en los mercados de Pampas, Huancayo y Lima.

En la década del 80 y principios de 90 se da una emigración compulsiva y masiva a nivel del Corredor Económico producto de la crisis económica y la violencia socio política. A este proceso emigratorio se le ha conocido como el proceso de desplazamiento forzoso de los pobladores y familias principalmente de las zonas rurales que buscaban escapar de la violencia socio política desencadenando desplazamiento interno de las demás provincias al área urbana de la provincia de Huancavelica y también a otras ciudades como Huancayo, Lima, Ayacucho e Ica como lugares de refugio.

Actualmente los movimientos de migración poblacional se van dando como producto del calentamiento global, carencia de oportunidades de trabajo y de acceso a una educación y salud de calidad; dando lugar al incremento considerable de las tasas de emigración con un impacto negativo en los lugares de origen acentuando el deterioro de las actividades agropecuarias.

### 2.1.1 CARACTERIZACION FISICA

Se encuentra integrado por los distritos de Salcahuasi, Salcabamba, Quishuar, Pampas, Ahuaycha y Acraquia de la provincia de Tayacaja e involucra a los distritos de Mariscal Cáceres, Acoria y Huancavelica en la provincia de Huancavelica, los mismos que están integrados por la rutas departamentales HV-101 (97.32 km), desde la localidad de Nueva Esperanza hasta Empalme PE-3SD (Dv. Salcabamba) y HV-100, desde Pampas hasta la localidad de Llamacancha, de los cuales se considera como eje vial la ruta integrada por las rutas HV-100 y HV-101 con una longitud total de 118.43 km y que se interconecta con la provincia de Huancavelica a partir del distrito de Mariscal Cáceres a través de la ruta HV-130 integrándose la ruta nacional PE-26 en el sector Antacocha.

Este corredor considera la integración de las rutas vecinales de HV-100 a partir de la localidad de Llamacancha hacia Vista Alegre, Lanzaccasa, llegando a la ruta nacional PE-3S en el distrito de Mariscal Cáceres, cruzando la hacia La Mejorada hacia Lirio, haciendo una longitud de 180.64 km.

La longitud total del corredor es de **206.00 km**, de los cuales se requiere intervenciones a nivel de creación del tramo comprendido entre el Fundo La Mejorada y Lirio en una longitud promedio de 8 km y el mejoramiento del tramo vecinal a partir de la localidad de Llamacancha hasta Mariscal Cáceres en una longitud de 23.52 Km.

Con este corredor se busca integrar la parte Nor Oriente de la provincia de Tayacaja con la provincia de Huancavelica y así poder consolidar la integración del departamento con la capital de la misma.

La ruta HV-101, HV-100, HV-130 se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado, cuyo ancho promedio de calzada es de 4.20 m.

La altitud de los distritos de esta zona es; Salcahuasi 3150 m.s.n.m., Salcabamba 3073 m.s.n.m., Quishuar 3130 m.s.n.m., Pampas 3276 m.s.n.m., Ahuaycha 3280 m.s.n.m., Acraquia 3287 m.s.n.m., Mariscal Cáceres 3843 m.s.n.m., Acoria 3856 m.s.n.m. y Huancavelica 3678 m.s.n.m.

Como rutas alimentadores se consideran;

Ruta HV-124 (69.30 km) que integra los distritos de Pazos y Huaribamba y la ruta HV-102 (60.37 km) que integra el distrito de Colcabamba a través la ruta nacional PE-3SD.

### **CORREDOR 3: CHURCAMPANA – ACOBAMBANA – HUANCAMELICA – CASTROVIRREYNA**

Churcampa (Challhuan) – Locroja – El Carmen – Acobamba – Rosario – Andabamba – Paucará – Yauli – Huancavelica – Ascensión – Aurahua – Chupamarca – (Huaraccopata)

#### **3.1.1 ASPECTOS GENERALES**

El Corredor Económico Churcampa – Acobamba – Huancavelica – Castrovirreyna; alcanza una población aproximada de 162,095 habitantes al año 2015, comprende los distritos de Churcampa, Locroja, El Carmen, Acobamba, Rosario, Andabamba, Paucará, Yauli, Huancavelica, Ascensión, Aurahua y Chupamarca.

La población urbana de este corredor alcanza el 34% de la población total y el 66% es la población rural, analizando el comportamiento del crecimiento poblacional en este corredor se observa que del 2007 al 2015 la población urbana decreció en un 10%, principalmente por la migración a las ciudades de Huancayo y Lima, en busca de mejores oportunidades.

La incidencia de pobreza en este grupo poblacional es generalmente alta y el grado de desarrollo humano es bajo según el PNUD. En cuanto al ingreso familiar per cápita en promedio de los distritos comprendidos en dicho corredor es de S/. 325.30, los distritos de Ascensión y Huancavelica registran los ingresos más altos con S/. 851.40 y S/. 833.10 respectivamente y los ingresos más bajos los distritos de Andabamba, Yauli, Rosario, El Carmen, Paucará y Aurahua con ingresos de S/. 114.80, S/. 117.60, S/. 129.70, S/. 156.10, S/. 158.90 y S/. 184.60 respectivamente.

Cuentan con zonas de desarrollo dinámico y de importancia media – alta, con servicios de acopio y transformación.

### 3.1.2 CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA

#### A. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

Mayoritariamente la población asentada en este corredor se dedica a la actividad agropecuaria, la superficie agrícola que involucra a este corredor es de 33,563.96 has, bajo riego sólo 1,395.69 has y en seco 32,168.27 has y en pastos naturales cuenta con 121,293.77 has. Dado estas condiciones la producción agrícola es básicamente estacional (en seco) en un 95.8% y la crianza de animales es al pastoreo sin en el manejo adecuado de los pastos naturales en un 98.5%.

El producto que se produce en mayor volumen es la papa que alcanza el 63% del volumen de producción en la zona seguida de lejos por la cebada, arveja, alfalfa, maíz amiláceo, haba y olluco, en menor cantidad están el trigo, maíz choclo, mashua, frijol, oca, avena grano, tarhui y quinua, como podemos ver la producción agrícola es diversificada, esto debido a los diferentes pisos altitudinales y los variados microclimas.

El distrito de Paucará por excelencia es el mayor productor de papa que anualmente obtiene un promedio de 15 mil TM, seguidos por Yauli, Rosario, Acobamba y Huancavelica que obtienen entre 10 mil TM a 3.5 mil TM anuales, en todos los distritos que comprende el corredor predomina la producción de papa. Yauli y Paucará también destacan en producción de cebada, Acobamba es el mayor productor de arveja, de otro lado los distritos de Aurahua y Chupamarca son los mayores productores de alfalfa de 1.6 mil TM y 1.5 mil TM respectivamente.

En la actividad pecuaria en el corredor destaca la crianza del ovino, alpaca y cuy. Huancavelica, Yauli, Ascensión, Chupamarca, Aurahua y Paucará son los mayores productores de ovinos que concentran el 82.90% de la producción total, mientras que el 91.50% de la producción de alpacas están distribuidas en Huancavelica, Ascensión, Aurahua y Chupamarca, en la crianza de cuy destacan los distritos de Paucará, Acobamba, El Carmen, Rosario, Churcampa, Lócroja y Andabamba; de otro lado, la crianza de vacunos se concentra en los distritos de Huancavelica, Yauli, Aurahua y Chupamarca, los dos últimos también destacan en la crianza de caprinos, en crianza de porcinos las mayores cantidades registran los distritos de Acobamba, Paucará, Huancavelica, Lócroja y El Carmen.

Si bien, es uno de los corredores más dinámicos de Huancavelica, existe una alta incidencia de pobreza y por ende un bajo índice de desarrollo, los ingresos familiares están por debajo de los S/. 500.00 mensuales excepto Ascensión y Huancavelica. Las razones de esta situación es porque los productores no dan valor agregado a sus productos, son

comercializados como materia prima del cual el intermediario es quien saca ventaja, para revertir esta situación es indispensable que nuestros productores cuenten con los medios para mejorar calidad y rendimiento en su producción, dotar de infraestructura productiva como por ejemplo sistemas de riego que permitan garantizar la suministro de agua para la agricultura, vías en adecuadas condiciones que permitan disminuir tiempo y costo en el traslado de productos a los mercados y para la provisión de insumos, asistencia técnica y transferencia tecnológica.

## B. FLUJOS COMERCIALES Y MIGRATORIOS

La actividad comercial por este corredor es importante, donde destacan dos ciudades con una dinámica de desarrollo importante Paucará y Ascensión, ambos por su ubicación estratégica y porque actualmente la actividad agropecuaria es creciente y atractiva. Las otras ciudades comprendidas en este corredor en general también vienen logrando dinamizar su actividad comercial basada principalmente en la actividad agropecuaria, no obstante, las ciudades de Aurahuá y Chupamarca son las relegadas en este aspecto.

El destino de la producción agropecuaria de los distritos que comprenden este corredor es principalmente las ciudades de Lima, Huancayo, Huanta y Huamanga, por ser mercados más atractivos y debido a las vías de acceso que confluyen hacia dichas ciudades. La articulación vial en este corredor está dada, lo que se requiere es mejorarla y consolidar el acceso hacia la capital del país a través de una vía directa Huancavelica – Lima, que no sólo beneficiaría a las ciudades de nuestro departamento sino también a los departamentos de Junín y Ayacucho, considerando además que la parte central del Perú requiere una vía alterna que descongestione la carretera central, por ende disminuir los riesgos de accidentes de tránsito por estrés del conductor o por los embates de la naturaleza.

Los movimientos migratorios de los distritos de este corredor son estacionales, debido a que la actividad económica predominante es la agricultura y en general (95.80%) se desarrolla en secano, por lo tanto, en épocas de estiaje la población principalmente joven migra a las ciudades de Lima, Huancayo y Huamanga en busca de otras oportunidades laborales, mientras dure el periodo de estiaje.

### 3.1.3 CARACTERIZACION FISICA

Se encuentra integrado por los distritos de, los mismos están integrados por las rutas departamentales HV-132, HV-112 Chupamarca, Ascensión, Huancavelica, Yauli, Paucará, Rosario, Luroja y Churcampá, HV-113, HV-105; desde límite departamental de Huancavelica – Lima hasta Empalme PE-26 (Huaroccopata), HV-112, HV-105, desde Antacocha hasta la localidad de Paucará y HV-113 desde la localidad de Larcaj hasta Jarapato, de los cuales



se considera como eje vial la ruta integrada por las rutas HV-113 y HV-107 con una longitud total de las vías departamentales de 170.13 km y que se interconecta con la provincia de Huancavelica, Acobamba, Castrovirreyna y Churcampa a partir de la ciudad de Huancavelica y una ruta más corta a la ciudad de Lima por HV-132.

Este corredor considera la integración de las rutas vecinales con una longitud de 60.54 km a partir del distrito de Acobamba (Tororumi) hasta Llacce - Larca y de Jarapato hasta Challhuan en la provincia de Churcampa.

La longitud total del corredor es de **293.46 km**, con este corredor se busca integrar los cuatro provincia de la región, la parte de la provincia de Castrovirreyna, con la provincia de Huancavelica y así poder consolidar la integración del departamento con la capital de la misma.

La ruta HV-132, HV-112, HV-113, HV-105 se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado, cuyo ancho promedio de calzada es de 4.10 m.

La altitud de los distritos de esta zona es; Chupamarca 3325 m.s.n.m., Ascensión 3757 m.s.n.m., Huancavelica 3687 m.s.n.m., Yauli 3567 m.s.n.m., Paucará 3455m.s.n.m., Rosario 3645 m.s.n.m., Locroja 3283 m.s.n.m. y Churcampa 3453 m.s.n.m.

Como rutas alimentadores se consideran; Ruta HV-111 (49.13 km) que integra los distritos de Manta y Acobambilla y la ruta HV-129 y HV-128 (60.37 km) que integra el distrito de Conayca y Palca.

#### **CORREDOR 4: HUANCAVELICA ESTE: CHURCAMP – ACOBAMBA – ANGARAES – HUAYTARÁ (AYACUCHO – HUANCAVELICA)**

Pachamarca – Paucarbamba – Anco – Rosario – Andabamba – Anta – Anchonga – Lircay – Pilpichaca (Licapa).

##### **4.1.1 ASPECTOS GENERALES**

El Corredor Económico Churcampa – Acobamba – Angaraes – Huaytará; alcanza una población aproximada de 75,778 habitantes al año 2015, comprende los distritos de Pachamarca, Paucarbamba, Anco, Rosario, Andabamba, Anta, Anchonga, Lircay y Pilpichaca.

La población urbana de este corredor alcanza sólo el 14.6% de la población total y el 85.4% es la población rural, analizando el comportamiento del crecimiento poblacional en este corredor se observa que del 2007 al 2015 la población urbana decreció en un 24.5%, principalmente por la migración a las ciudades de Lima, Ica, Huancayo y Huamanga, en busca de mejores oportunidades.

La incidencia de pobreza en este grupo poblacional es alta y el grado de desarrollo humano es bajo según el PNUD. En cuanto al ingreso familiar per cápita en promedio de los distritos comprendidos en dicho corredor es de S/ 189.4 soles, los distritos de Pachamarca,

Lircay y Pilpichaca registran los ingresos más altos con S/ 350.6, S/ 298.3 y S/ 282.2 soles respectivamente y los ingresos más bajos los distritos de Anchonga y Anta con ingresos de S/ 101.0 y S/ 102.1 soles respectivamente. En general los distritos comprendidos en este corredor tienen los ingresos más bajos.

El corredor en general está en una zona de desarrollo estancada, con ciudades de acopio y servicios principalmente.

#### **4.1.2 CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA**

##### **A. ESTRUCTURA PRODUCTIVA**

Dado la característica de nuestra región en este corredor también predomina la actividad agropecuaria, la superficie agrícola que involucra a este corredor es de 28,994.3 Has, bajo riego sólo 1,980.06 Has y en seco 27,014.25 Has y en pastos naturales cuenta con 109,714.92 Has. En estas condiciones la producción agrícola es básicamente estacional (en seco) en un 93.20% y la crianza de animales es extensiva sin en el manejo adecuado de los pastos naturales en un 90.90%.

La papa se produce en mayor volumen que alcanza el 62.10% del volumen total de producción seguida de cebada, maíz amiláceo, alfalfa y arveja, en menor volumen de producción están el haba, olluco, trigo, frijol, oca, avena grano, maíz choclo, tarhui y quinua, por las características geográficas de nuestro departamento la producción agrícola es diversificada, en este corredor también podemos mencionar que existe una considerable la producción de tuna y palto.

Los mayores productores de papa en este corredor son los distritos de Anchonga, Paucarbamba, Rosario y Lircay que anualmente obtienen poco más de 6 mil TM, seguidos por Anta, Anco, Pachamarca y Andabamba que obtienen entre 1.5 mil TM a 3.6 mil TM anuales. Pilpichaca es el menor productor de papa que anualmente produce sólo 287 TM, debido a el distrito está sobre los 4,000 m.s.n.m. Rosario y Anchonga destacan en producción de cebada, Paucarbamba es el mayor productor de maíz amiláceo, de otro lado los distritos de Anco y Pachamarca son los mayores productores de tuna con 297.30 TM y 268.14 TM respectivamente y en la producción de palto destaca el distrito de Anco.

En la actividad pecuaria en el corredor destaca la crianza del cuy, ovino y alpaca. Lircay, Anco, Anchonga, Pachamarca y Anta son los mayores productores de cuy alcanzado el 75.90% de la producción total, mientras que el 57.50% de la producción de ovinos están distribuidas sólo en los distritos de Lircay y Pilpichaca, asimismo en estos dos distritos existe el mayor número de alpacas alcanzando el 96.90% de la producción total, no obstante, sólo Pilpichaca alcanza el 70.20% de la producción total de alpacas de esta zona. De otro lado, la crianza de vacunos se realiza en todos los distritos del corredor con mayor

cantidad en el distrito de Lircay seguidos por Pilpichaca y Anta, en crianza de porcinos las mayores cantidades registran los distritos de Anta, Lircay y Anco, finalmente en vicuñas destaca Pilpichaca.

Este corredor es una de las menos dinámicas de Huancavelica, existe una alta incidencia de pobreza alcanzando en promedio el 67.30% de pobladores en situación de pobreza, los índices de desarrollo humano son bajos, los ingresos familiares en esta zona del corredor están por debajo de los S/. 350.00 soles mensuales. Las razones de esta situación es porque los productores al igual que la mayoría de nuestros productores de nuestro departamento no dan valor agregado a sus productos, siendo indispensable que nuestros productores cuenten con los medios para mejorar la calidad y rendimiento en su producción, dotar de infraestructura productiva como por ejemplo sistemas de riego que permitan garantizar la suministro de agua para la agricultura, vías en adecuadas condiciones que permitan disminuir tiempo y costo para el traslado de productos a los mercados y para la provisión de insumos, asistencia técnica y transferencia tecnológica.

## **B. Flujos Comerciales y Migratorios**

La actividad comercial por este corredor es débil por la limitada integración, la ciudad con una dinámica de desarrollo relativamente importante es Lircay. Las otras ciudades comprendidas en este corredor están en vías de dinamizar su actividad comercial basada principalmente en la actividad agropecuaria.

El destino de la producción agropecuaria de los distritos que comprenden este corredor es principalmente las ciudades de Lima, Huancayo, Huanta y Huamanga, por ser mercados más atractivos y debido a las vías de acceso que confluyen hacia esas ciudades. Existe articulación vial en este corredor, lo que se requiere es mejorarlas.

Los movimientos migratorios de los distritos de este corredor también son estacionales, debido a que la actividad económica predominate es la agricultura y en general (93.20%) se desarrolla en secano, por lo tanto, en épocas de estiaje la población principalmente joven migra a las ciudades de Lima, Ica, Huancayo y Huamanga en busca de otras oportunidades laborales, mientras dure el periodo de estiaje.

### **4.1.3 CARACTERIZACION FISICA**

Se encuentra integrado por los distritos de Pachamarca, Chinchihuasi, Paucarbamba y Anco de la provincia de Churcampa, los distritos de Andabamba, Paucará y Anta de la provincia de Acobamba, distritos de Anchonga y Lircay de la provincia de Angaraes y la parte Norte del distrito de Pilpichaca de la provincia de Huaytará, los mismos que están integrados por las rutas

departamentales; HV-103, HV-106, HV-107 y HV-116 con una longitud de 184.93 km a los cuales se integra la ruta nacional PE-3SM en el tramo Paucará – Calzada con una longitud de 5 km.

La longitud total del corredor es de **186.62 km**. Este corredor permitirá integrar transversalmente la parte Este del departamento de Huancavelica, la misma que permitirá interconectar, principalmente las provincias de Churcampa, Acobamba y Angaraes hacia las ciudades de Ayacucho e Ica a través de la ruta nacional PE-28A (Vía Los Libertadores).

La ruta HV-103, HV-106, HV-107 y HV-116 se encuentra a nivel de afirmado de regular a mal estado, cuyo ancho promedio de calzada es de 4.00 m.

La altitud de los distritos de esta zona es; Chinchihuasi 2800 m.s.n.m., Pachamarca 3325 m.s.n.m., Paucarbamba 3542 m.s.n.m., Anta 3245 m.s.n.m. y Lircay 3654 m.s.n.m.

Como rutas alimentadores de primer orden se consideran;

Ruta HV-108 (94.97 km) que integra los distritos de Huayllay Grande, Callanmarca, Huanca Huanca, Congalla y Secclla.

Ruta HV-115 (69.58 km) que integra el distrito de Huachocolpa de la provincia de Huancavelica.

## CORREDOR 5: HUANCAVELICA – CASTROVIRREYNA – HUAYTARÁ NORTE (HUANCAVELICA – ICA)

### 5.1.1 ASPECTOS GENERALES

Este corredor comprende la Sub Región Vertiente Occidental del departamento de Huancavelica y en menor proporción la Sub Región Alto Andina y Vertiente Oriental, en beneficio directo de quince distritos de las provincias: Huancavelica, Castrovirreyna, Huaytará (Norte) y enmarcados en la vía Huancavelica-Santa Ana – San Antonio de Cusicancha – Huayacundo Arma – Quito Arma – Huaytará – Ayaví – Tambo – Santo Domingo de Capillas – San Francisco de Sangayaico – Santiago de Chocorvos, San Isidro de Huirpacancha, Córdova y Ocoyo, con una población total de 62,572 habitantes, abarcando un espacio territorial de 5,349.85 Km<sup>2</sup>., a una densidad poblacional de 11.69 habitantes por Km<sup>2</sup>.

La dinámica económica de este corredor está acentuada en la actividad ganadera, principalmente vacuno con la producción láctea en la provincia de Huaytará y Castrovirreyna abasteciendo a los mercados de Ica y Lima. En la parte alta, caracterizado por la crianza y cuidado de camélidos, así como la producción de truchas.

Cuentan con zona de desarrollo dinámica por el alto nivel comercial y de transacciones financieras a nivel departamental de la ciudad capital de Huancavelica y considerados zonas de desarrollo estancadas la localidad de Castrovirreyna y Huaytará, por contar con incidencia de pobreza alta en su población. El distrito de Quito Arma de la provincia de Huaytará, es el distrito con mayor incidencia de pobreza en el departamento (97.30%) ocupando el 29 lugar a nivel nacional.

En el rol de servicio a la producción, la zona urbana de Castrovirreyna es considerado centro de acopio y Huaytará por su ubicación para la distribución de los productos finales a los mercados es considerado un centro de apoyo a la producción.

La dispersión de la población en el área rural y el bajo nivel educativo hacen difícil que la economía se desarrolle y se reduzca la pobreza en el departamento.

### 5.1.2 CARACTERIZACIÓN SOCIO ECONÓMICA

#### A. Estructura Productiva

El corredor económico presenta pisos ecológicos de climas variados, donde se desarrolla una agricultura diversificada; con una tecnología tradicional y estacional, con bajos niveles de producción y productividad.

La zona interandina de la provincia de Castrovirreyna y Huaytará se caracteriza como zona ganadera, desarrollando una industria artesanal de quesos y de yogurt, productos que

requieren de asistencia técnica para mejorar sus rendimientos, calidad y ubicarse en nuevos mercados.

Por sus características geográficas y piso altitudinal, la crianza del rebaño mixto familiar (alpacas, ovinos y llamas), tiene una importancia económica para la población del corredor; sobresaliendo la crianza de la alpaca, por la producción de fibra, carne y pieles que son bien cotizados en el mercado nacional y del extranjero. Se tiene especies en menor escala de producción como el caprino, porcino, aves, cuy y vicuña. Se registra una superficie de 161,237.33 Has de pastos naturales, del cual 93.54% (150,818.85 Has) son pastos no manejados, de condición pobre, debido a los sistemas inadecuados de pastoreo, que van provocando la desertificación de las superficies; con la consiguiente influencia negativa en la alimentación del ganado.

La agricultura, es una actividad de subsistencia, dirigida mayormente para la alimentación familiar de la población, conduciéndose en su mayoría terrenos agrícolas en seco (agricultura estacional) para el cultivo de papa, cebada, trigo, maíz amiláceo, haba, quinua, alfalfa y algunos árboles frutales; la producción y productividad son bajas, debido a la escasez de sistemas e infraestructura de riego, de agua en épocas de sequía, que no abastecen el riego a la superficie agrícola, solo el 29.86% de la superficie agropecuaria está bajo riego; se suman a ello el desconocimiento de técnicas de producción agrícola debido a la falta de capacitación y asesoramiento de parte de las instituciones públicas y privadas vinculadas a este sector.

En la minería, se cuenta con recursos minerales de demanda internacional; su explotación es conducida por empresas privadas; siendo los Centros Mineros: Caudalosa Grande (actualmente paralizada); San Genero, productora de cobre, plata, oro, plomo, zinc; Compañía de Mina Buena Ventura S.A.A – Unidad Antapite, productora de oro; que en su operatividad han sido generadoras de empleo en el ámbito regional y nacional, sin embargo las condiciones económicas de la población inmersa no han mejorado.

El distrito de Huaytará por su ubicación estratégica está articulado a un corredor vial nacional importante “Los Libertadores” (Pisco, Huaytará, Ayacucho). Su articulación con Huancavelica capital del departamento es el siguiente;

- Huaytará – Pámpano (carretera asfaltada), Pámpano - Huancavelica (trocha carrozable) – 181.00 km.
- Huaytará – Rumichaca (carretera asfaltada), Rumichaca – Pilpichaca - Huancavelica (trocha carrozable) – 105.00 km.

En Turismo, se cuenta con el complejo Arqueológico de Inka Wasi (casa del Inca), ubicado a 3804 m.s.n.m. y a 25 km de la

ciudad de Huaytará (vía los Libertadores) que puede ser articulado a circuito provincial, regional y nacional.

En la artesanía, se emplea la lana de ovino, algunas veces la fibra de alpaca y llama para tejidos en telares (mantas, ponchos, frazadas, tapices, bayetas) elaborados en su mayoría por los varones y tejidos a punto (chompas, chalinás, gorras, guantes, entre otros), a cargo de las mujeres. Estos productos, con mayor frecuencia son destinados para uso familiar o trueque con productos agrícolas de los valles interandinos.

La crianza de truchas, es una de las actividades que se viene fomentando en las lagunas y ríos existentes como siembra intensiva, en jaulas flotantes y piscigranjas por asociaciones de productores.

## B. Flujos Comerciales y Migratorios

La mayor parte de la producción agropecuaria, abastece a los mercados locales y a los mercados de los centros urbanos extra regionales de Ica, Chincha, Pisco Huamanga (Ayacucho) y como centro de consumo de fibra de alpaca la ciudad de Arequipa. Productos ofertados a bajos precios, siendo mayores beneficiados los intermediarios, especialmente en productos y sub productos pecuarios.

En las fiestas patronales y aniversario de las provincias se realizan ferias donde se comercializa los excedentes de la producción, porque en éstas fechas se cuenta con mayor afluencia de turistas nacionales.

El producto más comercializado en el mercado local, provincial y regional, es el queso, cuyo precio por kilogramo baja hasta el 50% de su precio normal en temporadas de estiaje, que no justifica los costos reales de su producción, así como el yogurt; otro producto que se comercializa es el ganado (vacuno, ovino y caprino) en pie para carne; los productos agrícolas destinados a la comercialización y en mínimas cantidades es: papa, maíz y entre otros cereales.

Referente a la migración; los adultos y jefes de familias emigran hacia las ciudades de Huancayo, Ica, Chincha, Pisco, Lima y hacia la selva a trabajar en diversos empleos cuando su economía no satisface las necesidades básicas. Un pequeño grupo de jóvenes que egresan de la secundaria emigran a las ciudades referidas para continuar estudios superiores.

### 5.1.3 CARACTERIZACION FISICA

Se encuentra integrado por los distritos de Castrovirreyna en la provincia del mismo nombre, San Antonio de Cusicancha, Quito Arma, Huayacundo Arma, Huaytará, Ayavi, Tambo, Santo Domingo de Capillas, San Francisco de Sangayaico, Santiago de Chocorvos, San Isidro, Córdova y Ocoyo de la provincia de Huaytará, los mismos

que están integrados por las rutas departamentales; HV-117, HV-118, HV-119 y HV-120 con una longitud de 316.56 km a los cuales se integra la ruta nacional PE-28D en el tramo Plazapata (Lachocc) – Santa Inés – Castrovirreyna – Sinto con una longitud de 106.80 km.

La longitud total del corredor es de 429.16 km.

Este corredor permitirá integrar longitudinalmente la parte Sur del departamento de Huancavelica con el departamento de Ica.

Las rutas HV-117, HV-118, HV-119 y HV-120 se encuentran a nivel de afirmado de regular, cuyo ancho promedio de calzada es de 4.20 m.

La altitud de los distritos de esta zona es; Castrovirreyna m.s.n.m., san Antonio de Cusicancha m.s.n.m., Huayacundo Arma 2980 m.s.n.m., Huaytará, Ayaví 3758 m.s.n.m., Tambo 3141 m.s.n.m., Santo Domingo de Capillas 3367 m.s.n.m., San Francisco de Sangayaico 3327 m.s.n.m., San Isidro, Córdova 3216 m.s.n.m. y Ocoyo 1950 m.s.n.m.

Como rutas alimentadores de primer orden se consideran;

Ruta HV-122 (31.03 km) que conecta la ruta HV-121 y la ruta HV-121 (142.30 km) que integra los distritos de Laramarca, Querco y Santiago de Quirahuará de la provincia de Huaytará.

## **CORREDOR 6: HUANCVELICA – CASTROVIRREYNA – HUAYTARÁ SUR (HUANCVELICA – ICA)**

### **6.1.1 ASPECTOS GENERALES**

El Corredor Económico Huancavelica – Castrovirreyna – Huaytará Sur; cuenta con una población aproximada de 55,254 habitantes, comprendiendo la población de los distritos de Huancavelica, Santa Ana, Pilpichaca, Tambo, Santo Domingo de Capillas, San Francisco de Sangayaico, Santiago de Chocorvos, Querco, Laramarca y Ocoyo.

La población urbana de este corredor económico representa el 53% de la población total (55,254 Hab.) y el 47% corresponde a la población rural. La población urbana registra un decrecimiento poblacional en 22% desde el periodo 2007(37,070 Hab.) al 2015 (29,031 Hab.), se debe a la migración fuerte de la población joven a otros departamentos, principalmente a la ciudad de Ica, Lima; buscando mejores oportunidades de trabajo y educación. La incidencia de pobreza es generalmente alta y el grado de desarrollo humano es bajo. En cuanto al ingreso familiar per cápita, el distrito de Santa Ana – Castrovirreyna, sobresale con S/. 1,347.40, se sustenta por ser una zona altamente pecuaria, productos y sub productos comercializables en el mercado regional y nacional, generando mejoras en la economía de los productores; mientras que en los demás distritos integrantes su ingreso familiar es menor,



contando los distritos de Pilpichaca y Querco con los más bajos ingresos mensuales de S/. 282.20 y S/. 254.30 respectivamente.

## 6.1.2 CARACTERIZACION SOCIO ECONOMICA

### A. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

La población comprendida en este corredor se dedica a la producción agropecuaria tradicional de subsistencia; sus cultivos agrícolas no cuentan con asistencia técnica, infraestructuras de riego, sistemas de riego tecnificado. Posee 195,252.87 Has. de superficies agrícolas y pastos naturales. En superficies agrícolas cuenta con 28,352.04 Has., de los cuales el 12% son tierras bajo riego y el 88% en seco; aptas para la producción agrícola diversificada en sus diversos pisos ecológicos, se viene cultivando los productos como la papa, cebada, maíz amiláceo, trigo, productos saturados en el mercado con bajos precios; algunos frutales como el plátano, la tuna, el palto en las zonas más bajas y la alfalfa. La actividad pecuaria se caracteriza por practicarse en forma extensiva, sin aplicar ninguna tecnología, deficiente uso en términos de alimentación, sanidad y manejo genético, cuyo resultado se observa en animales de bajo peso, por lo general sus animales son “criollos”.

Registra espacios con pastos naturales alcanzando una extensión de 166,900.83 Has., de los cuales 15,844.77 Has. son pastos naturales manejados y 151,056.06 Has. pastos no manejados. Las especies de mayor producción se consideran al ovino, alpaca, llama, cuy y en menores cantidades el porcino, aves y vicuña; la mayor parte de producción es de autoconsumo, repercutiendo en bajos ingresos familiares.

En el distrito de Santa Ana se ubican lagunas como Pultocc Grande, Agnoccocha, Orcoccocha, Supoccocha, donde se fomenta la siembra intensiva de truchas en unidades productivas (jaulas flotantes y/o piscigranjas) artesanalmente, desarrollando una acuicultura de mediana y pequeña empresa (AMIPE), productos comercializables en el mercado, regional y nacional, principalmente al mercado de Ayacucho. La producción truchícola de la laguna de Choclococha, actualmente a cargo de la Empresa Privada PACSAC, con tecnología industrial, productos para exportación a los países de Chile, Japón y parte de Europa, inmersa en la categoría productiva de la acuicultura de mediana y gran empresa (AMIGE).

Otra actividad productiva de este corredor es la actividad minera, que en los últimos años ha venido explorando y explotando yacimientos mineros de oro a cargo de la Compañía de Mina Buena Ventura S.A.-Unidad Antapite (su área de producción), localizada principalmente en los distritos de Córdova y Ocoyo, beneficiando con trabajo temporal de mano de obra no calificada a la población económicamente activa.

El acceso a los distritos en la zona sur se inicia por la ciudad capital de la región Ica a través de una carretera afirmada y otra vía por la carretera “Los Libertadores” entrando por la localidad de Betania. Por el territorio del distrito de Santa Ana atraviesa la carretera afirmada Huancavelica – Castrovirreyna – San Clemente – Lima, articulándose a la vía nacional de la Panamericana Sur en la localidad de San Clemente (Pisco).

Sin embargo las condiciones económicas de este corredor siguen siendo bajas, debido a que se mantienen sistemas productivos con escasa articulación al mercado y con tecnología precaria, con altos costos de producción y baja calidad de los productos. Debe buscarse la conectividad de la red vial con las áreas de pobreza y las áreas de mayor desarrollo relativo del departamento, la integración interna con la capital del departamento; generando posibilidades de intervención de instituciones del Estado y del sector Privado para elevar la producción y productividad de sus actividades económicas que permitan un crecimiento sostenido de la economía y se traduzca en un mejor nivel social.

## B. Flujos Comerciales y Migratorios

La actividad comercial es muy precaria, debido a que no hay corredores económicos y las vías de comunicación no son las adecuadas, el comercio se da solo con sus distritos vecinos a través de intercambios que convienen tradicionalmente en las ferias de la zona y hacia el mercado de Ica, siendo este el más importante, porque acceden directamente y a través de intermediarios.

Los movimientos de migración poblacional de los diferentes distritos convergen con mayor incidencia a la región de Ica, principalmente a la ciudad capital de Ica, de igual manera a la ciudad de Lima por falta de oportunidades de trabajo, instituciones educativas de nivel superior, bajos niveles de enseñanza en los centros educativos y baja atención de servicios básicos.

### 6.1.3 CARACTERIZACION FISICA

Se encuentra integrado por los distritos de Santiago de Quirahuará, Querco, Laramarca y Pilpichaca de la provincia de Huaytará, los mismos que están integrados por las rutas departamentales; HV-121 con una longitud de 141.30 km a los cuales se integra la ruta nacional PE-28A en el tramo de Betania – Rumichaca con una longitud de 32.12 km y PE-28D en el tramo Rumichaca, Huaracco y Santa Inés con una longitud de 30.28 km.

La longitud total del corredor es de 204.70 km.

Este corredor permitirá integrar longitudinalmente la parte Sur del departamento de Huancavelica con el departamento de Ica y Ayacucho.

La altitud de los distritos de esta zona es; Santiago de Quirahuará 2802 m.s.n.m., Querco 2858 m.s.n.m., Laramarca 3654 m.s.n.m. y Pilpichaca 4092 m.s.n.m.

La ruta HV-121 se encuentra a nivel de afirmado de regular, cuyo ancho promedio de calzada es de 4.20 m.

Como rutas alimentadores de primer orden se consideran; la ruta HV-115 (69.58 km) que conecta la ruta PE-28E y la ruta HV-116 (69.06 km) que articula las vías nacionales.

#### 4.1.6 Priorización de Corredores Económicos Viales

Para priorizar los corredores económicos viales se han empleado el resultado de la matriz empleada (indicadores sociales, técnicos y económicos), en cada una de las rutas departamentales.

Es decir se ha tomado en consideración la sumatoria de valores obtenidos de cada uno de las rutas, las mismas que integran los corredores económicos viales, a los cuales se ha agregado las rutas departamentales alimentadoras a cada uno de estos corredores.

TABLA N° 42: LISTADO DE CORREDORES ECONOMICOS VIALES

N°	CORREDOR	RUTAS NACIONALES	RUTAS DEPARTAMENTALES - HV				RUTAS ALIMENTADORAS - HV				FACTOR DE PONDERACION	INDICADOR TOTAL	PRIORIDAD	
CORREDOR 1	Tayacaja Nor Oriente (Huancavelica - Huancayo)		101	109			9.08	123	124		6.32	1.00	15.40	5
		Indicador Total	4.47	4.61				3.63	2.69					
CORREDOR 2	Longitudinal Tayacaja - Huancavelica		100	130	101		13.03	124			2.69	1.10	17.29	3
		Indicador Total	4.30	4.26	4.47			2.69						
CORREDOR 3	Huancavelica Transversal: Huancavelica - Acobamba - Churcampa (Lima - Huancavelica - Ayacucho)	PE-26	105	112	131	132	17.52	110	111	129	10.86	1.10	31.22	1
		Indicador Total	4.77	5.99	3.51	3.25		4.14	3.65	3.07				
CORREDOR 4	Huancavelica Este: Churcampa - Acobamba - Angaraes - Huaytará (Ayacucho - Huancavelica - Ica)		103	106	107	116	17.17	115			2.92	1.10	22.10	2
		Indicador Total	4.14	3.98	4.69	4.36		2.92						
CORREDOR 5	Huancavelica Sur: Huancavelica - Castrovirreyna - Huaytará (Huancavelica - Ica)	PE-28E, PE-28D	117	118	119	120	13.68	122			2.81	1.00	16.49	4
		Indicador Total	3.95	3.48	3.15	3.09		2.81						
CORREDOR 6	Huancavelica Sur: Huancavelica - Huaytará (Huancavelica - Ica)	PE-28E, PE-28D	121				3.58	121	122		6.32	1.00	9.90	6
		Indicador Total	3.58					3.63	2.69					

Elaboración: Equipo Técnico

TABLA N° 43: LISTADO PRIORIZADO DE CORREDORES ECONÓMICOS

N°	CORREDOR	RUTAS DEPARTAMENTALES - HV			PRIORIDAD
		CODIGO	DESCRIPCION	LONGITUD KM	
CORREDOR 3	Huancavelica Transversal: Huancavelica - Acobamba - Churcampa (Lima - Huancavelica - Ayacucho)	HV-105	Emp.HV-113 (Pucapampa) - Ccasapata - Tinquercasa - Paucara - Emp. PE-3SM (Paucará)	31.91	1
		HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli) - Yauli - Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85	
		HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locroja - Emp. PE-3S D (Jarapata).	37.29	
		HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L.D. Lima.	76.55	
CORREDOR 4	Huancavelica Este: Churcampa - Acobamba - Angaraes - Huaytara (Ayacucho - Huancavelica - Ica)	HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Suso - Llamacancha - Huamanjasa - Paucarbamba - Chinchihuasi - Pachamarca	42.75	2
		HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Andabamba - Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40	
		HV-107	Emp. PS-26B (Lircay) - Anchonga - Huayanay - Emp. 3SM (Calzada)	43.72	
		HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa) - Tucspampa - Succamarca - Carhuapata - Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06	
CORREDOR 2	Longitudinal Tayacaja - Huancavelica	HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	3
		HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Pallarumi - Capillapata - Ayacocho - Caymo - Salcabamba - Palca-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San antonio - Dv. Surcubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	97.32	
		HV-130	PE-26 (Chupan) -Huayllaccoto-Acoria-Lirio-Emp.PE-3SM(Carpas).	36.59	
CORREDOR 5	Huancavelica Sur: Huancavelica - Castrovirreyna - Huaytara (Huancavelica - Ica)	HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto) - Sinto - Patacancha - Abra Iscuatina - Altar Pampa - Cusicancha - Huayacundo Arma - Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	4
		HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma) - Ayaví - Tambo - Santo Domingo de Capillas - San Francisco de Sangayaico - Dv. Santiago de Chocorvos - Aquillayoc - Andaymarca - L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30	
		HV-119	Emp. HV-118 (Quishuarccasa) - San Juan de Huirpacancha - Mollecancha - Huancamayo - Dv. Cordova - Huambo - L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96	
		HV-120	Emp. HV-119 (Córdova) - Condortiana - Abra Huamani - Chocclanca - Ayamarca - Ocoyo - Lamary - L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48	
CORREDOR 1	Tayacaja Nor Oriente (Huancavelica - Huancayo)	HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Pallarumi - Capillapata - Ayacocho - Caymo - Salcabamba - Palca-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San antonio - Dv. Surcubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	102.03	5
		HV-109	Emp. HV-101 (Nva Esperanza) - Matibamba - San Marcos de Rocchacc - Trancapampa - Huari - L. D. Junín (Abra Acopalca-JU-109 de Acopalca)	54.25	
CORREDOR 6	Huancavelica Sur: Huancavelica - Huaytara (Huancavelica - Ica)	HV-121	Emp. PE-.28A (Betania) – Laguna Parionacocha – Hornada – Pariona – Hatunorcco – Laramarca – Poroncocha – Querco – Pacamarca – Santiago de Quirahuara – Emp. HV-120.	142.30	6

Elaboración: Equipo Técnico

TABLA N° 44: LISTADO PRIORIZADO DE CORREDORES ECONÓMICOS Y RUTAS

N°	CORREDOR	RUTAS DEPARTAMENTALES - HV			PRIORIDAD	ESTADO ACTUAL DEL CAMINO
		CODIGO	DESCRIPCION	LONGITUD KM		
CORREDOR 3	Huancavelica Transversal: Huancavelica - Acobamba - Churcampa (Lima - Huancavelica - Ayacucho)	HV-105	Emp. HV-113 (Pucapampa) - Cosapata - Tinquercasa - Paucara - Emp. PE-3SM (Paucará)	31.91	1	Regular
		HV-112	Emp. PE-26 (Dv. Yauli) - Yauli - Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85		Regular
		HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locroja - Emp. PE-3S D (Jarapata).	37.29		Regular
		HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L.D. Lima.	76.55		Malo
CORREDOR 4	Huancavelica Este: Churcampa - Acobamba - Angaraes - Huaytara (Ayacucho - Huancavelica - Ica)	HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Suso - Llamacancha - Huamanjasa - Paucabamba - Chinchihuasi - Pachamarca	42.75	2	Bueno
		HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Andabamba - Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40		Regular
		HV-107	Emp. PS-26B (Lircay) - Anchonga - Huayanay - Emp. 3SM (Calzada)	43.72		Regular
		HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa) - Tuscipampa - Succamarca - Carhuapata - Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06		Regular
CORREDOR 2	Longitudinal Tayacaja - Huancavelica	HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	3	Bueno
		HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Pallarum - Capillapata - Ayacocho - Caymo - Salcabamba - Palca - Salcahuasi - Nva. Esperanza - San Antonio - Dv. Surocubamba - Uchuyshuis - Tintay - Pto. San Antonio	97.32		Regular
		HV-130	PE-26 (Chupan) - Huayllacoto - Acoria - Lirio - Emp. PE-3SM (Carpas).	36.59		Malo
CORREDOR 5	Huancavelica Sur: Huancavelica - Castrovirreyna - Huaytará (Huancavelica - Ica)	HV-117	Emp. PE-26 D (Dv. Sinto) - Sinto - Patacancha - Abra Iscuatina - Altar Pampa - Cuscancha - Huayacundo Arma - Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	4	Regular
		HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma) - Ayavi - Tambo - Santo Domingo de Capillas - San Francisco de Sangayaico - Dv. Santiago de Chocorvos - Aquillayoc - Andaymarca - L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30		Bueno
		HV-119	Emp. HV-118 (Quishuarccasa) - San Juan de Huirpacancha - Mollecancha - Huancamayo - Dv. Cordova - Huambo - L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96		Bueno
		HV-120	Emp. HV-119 (Córdova) - Condortiana - Abra Humani - Choccllanca - Ayamarca - Ocoyo - Lamery - L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48		Bueno
CORREDOR 1	Tayacaja Nor Oriente (Huancavelica - Huancayo)	HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Pallarum - Capillapata - Ayacocho - Caymo - Salcabamba - Palca - Salcahuasi - Nva. Esperanza - San Antonio - Dv. Surocubamba - Uchuyshuis - Tintay - Pto. San Antonio	102.03	5	Regular
		HV-109	Emp. HV-101 (Nva Esperanza) - Matibamba - San Marcos de Rocchacc - Trancapampa - Huarí - L. D. Junín (Abra Acopalca - JU-109 de Acopalca)	54.25		Regular
CORREDOR 6	Huancavelica Sur: Huancavelica - Huaytara (Huancavelica - Ica)	HV-121	Emp. PE-28A (Betania) - Laguna Parionacocha - Hornada - Pariona - Hatunorcco - Laramarca - Poroncocha - Querco - Pacamarca - Santiago de Quirahuara - Emp. HV-120.	142.30	6	Malo
VIAS DEPARTAMENTALES EN ORDEN DE PRIORIDAD ESTABLECIDOS EN EL BLOQUE DE LAS 33 RUTAS QUE NO FORMAN PARTE DE LOS CORREDORES ECONOMICOS VIALES		CODIGO	DESCRIPCION	LONGITUD KM	PRIORIDAD EN LAS 33 RUTAS	ESTADO ACTUAL DEL CAMINO
		HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta) - San Pedro de Coris - Dv. Cobriza	36.74	4	Regular
		HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo) - Jabonillo - Huancayoajasa - Colcabamba - Tocas - Dv. Callqui - Emp. PE-3SD (Milpo)	60.37	7	Bueno
		HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyac) - Pucapampa - Muladera - Llamacancha - Emp. PE-3SM (Checcocruz)	47.39	11	Regular
		HV-110	Emp. PE-3S (Imperial) - Rumichaca - Moya - Vilca - Viñas - Acobambilla - L.D. Junín (Chaucalle, JU-110 a Turpo)	119.30	12	Bueno
		HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca) - Conayca - Laria - Nuevo Occoro - Miraflores - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores).	46.86	16	Regular
		HV-108	Emp. PE-26B (Lircay) - Huayllay Grande - Callamarca - Huanca Huanca - Congalla - Emp. PE-26B (Secclla)	94.97	17	Bueno
		HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica) - Callqui - Dv. Satco - Abra Mamacancha - Tansiri - Emp. HV-110 (Viñas)	49.13	18	Bueno
		HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca) - Cochabamba Chico - Huaylacucho - Huachocolpa - Tauribamba.	35.03	19	Regular
		HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión) - Nuñungayocc - Huayanay - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	36.83	20	Regular
		HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma) - Abra Paquiscca - Aurahua - Pte. Chupamarca - Chupamarca - Tantara - Santa Rosa - Cascani - San Juan - Emp. PE-26 (Palca)	69.50	24	Bueno
		HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca) - Palca - Emp. HV-128 (Nuñungayocc).	10.07	28	Regular
		HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta) - Abra Huayracasa - Chipchillay - Huachocolpa - Palcas - Emp. PE-26 B (Uchucupampa)	69.58	29	Bueno
		HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona) - Emp. HV-118 (Marccarenja)	31.03	30	Malo
		HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huanbamba - Ayacancha - San Miguel de Hualhua - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa).	69.03	31	Regular
		HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tinyacclla) - Pamparhua - Viscapata - Tinyacclla - Tambopata - Cocchaccasa - San Luis - Manta - Emp. HV-110 (Accopampa)	60.13	32	Regular
		HV-126	Emp. HV-110 (Tincoc) - Quiñry - Yanayacu - Chaquicocha - Minapampa - San Vidal - Jantupampa - Leoncio Prado - Emp. HV-125 (Conayca).	39.80	33	Malo
				2,021.43		

Elaboración: Equipo Técnico

## 4.1 OBJETIVOS Y POLÍTICAS PARA LA GESTIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAVELICA

### 4.2.1 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

- 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.
- 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.
- Adoptar una política permanente de conservación vial que otorgue prioridad al mantenimiento rutinario y preventivo, considerando que este es un mecanismo eficaz para la preservación del patrimonio vial del Departamento.
- 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.
- 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 este propósito.

### 4.2.2 Políticas

#### Política de Participación Social en la Gestión del PVDP

- El Consejo de Coordinación Regional será **informado permanentemente** de los avances logrados en la ejecución del PVDP, para este 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.
- 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

Se plantea dos alternativas de intervención;

1. Intervención a nivel de **corredores económicos viales**, la misma que implica una intervención gradual de acuerdo a la disponibilidad de recursos económicos, teniendo como meta la integridad del corredor y de acuerdo a la prioridad definida entre los 06 corredores identificados.
2. Intervención por tramos o rutas según la codificación de las mismas y la prioridad definida.

Así mismo se define como política de intervención el cambio del estado de serviciabilidad de las carreteras departamentales, pasando del nivel de afirmado al nivel de asfaltado, mediante la aplicación de tecnologías a nivel de soluciones básicas.

Se debe tener en cuenta que el Gobierno Regional de Huancavelica, a través de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, tiene serias limitaciones económicas para atender los 2,021.43 km de vías departamentales a nivel definitivo.

Por lo que se plantea la intervención de vías a nivel de soluciones básicas, teniendo como referencia las experiencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Pro Vías Nacional, quienes, estos últimos 10 años (a partir del 2,006) vienen interviniendo las rutas nacionales (de menor importancia) a nivel de soluciones básicas (otta seal, slurry seal, etc.), cuyos resultados se ajustan a las necesidades del tráfico y demanda existente.

- El grupo de caminos de importancia estratégica tendrá una atención preferente, por el Rol que cumplen en la Integración Económica y Territorial del Departamento.
- 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 este libere para este propósito, después de haber atendido la Red Estratégica.
- Se otorga máxima prioridad a la atención de emergencias viales en todos los caminos de jerarquía departamental de acuerdo a su rango de importancia.
- Se otorga primera prioridad a las intervenciones de mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación o reconstrucción de los caminos de importancia estratégica, atendiendo a la prioridad otorgada a cada uno de ellos en el Listado Priorizado de Caminos.
- Se otorga segunda prioridad al mantenimiento de los sistemas de drenaje de los caminos de importancia media.
- Se otorga tercera prioridad al mantenimiento rutinario y periódico de los caminos de importancia media.
- Se otorga cuarta prioridad al mantenimiento rutinario, y periódico de los caminos de importancia menor.



- La rehabilitación y reconstrucción de caminos departamentales de importancia media y menor estará sujeta al cumplimiento de las prioridades anteriores.
- 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.
- Se adopta una política de mantenimiento rutinario y preventivo para todos los caminos de la red vial de jerarquía departamental según rangos de importancia.
- La expansión de la red y de la infraestructura vial departamental, en los términos planteados por el Plan Vial Departamental Participativo (PVDP), 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

- 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).
- Las acciones de construcción de caminos y de obras de infraestructura vial serán contratadas con pequeñas y medianas contratistas legalmente constituidos en el departamento, mediante procesos de licitación o concurso público.
- 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.
- La atención de emergencias viales por catástrofes naturales, así como 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.
- La supervisión de ejecución de las obras y servicios viales, será labor compartida entre el Gobierno Regional y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de acuerdo a sus competencias establecidas.
- 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

- 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.
- 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.

## 4.3 PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

### 4.3.1 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 de los corredores económicos, el estado de conservación de la vía, el nivel de intervención requerido y el índice medio diario Anual (IMDA).

Según el Manual de Carreteras – Diseño Geométrico DG-2014, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las vías departamentales se encuentran en el rango de carreteras de 2da. Clase ( $400 < \text{IMD} < 2,000$ ) y 3ra. Clase ( $\text{IMD} < 400$ ) y orografía en el tipo 3 (accidentado) y 4 (escarpado), los mismos que son parámetros para proyectar o definir el nivel de intervención de las rutas departamentales.

Para el caso del corredor económico vial C-3, integrado por las rutas departamentales; HV-105, HV-112, HV-131 y HV-132 se planifica la intervención a nivel de mejoramiento, por ser de prioridad 1, lo que implica alcanzar una calzada de 6.00 m de ancho y bermas entre 0.50 y 1.20 m.

Adicionalmente se considera la intervención de las rutas departamentales que no forman parte de los corredores económicos viales, de acuerdo a la prioridad establecida y el estado en que se encuentran dichas rutas.

Se debe tener en cuenta el tiempo u oportunidad de intervención en las vías, la misma que depende principalmente de la disponibilidad de recursos y no de la condición actual de las rutas. Es decir, en el presenta año 2016, algunas vías se encuentran en un estado determinado, sin embargo no se tiene la certeza de contar con recursos económicos para su intervención en función al estado actual de la misma.

Considerando el comportamiento de la inversión en obras de viabilidad se ha definido, para los próximos 05 años, los siguientes niveles de intervención;

**Mejoramiento**; corredor económico vial C-3 y C-4, mediante la aplicación de soluciones básicas (pavimento económico).

Es factible la intervención mediante la modalidad de **SERVICIO DE GESTIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DEL CORREDOR ECONOMICO VIAL**, por un periodo mínimo de 05 años.

El objetivo es contratar a un **CONTRATISTA CONSERVADOR** que provea el servicio de gestión, mejoramiento a nivel de soluciones básicas en los tramos aprobados por la OPI Institucional y la DRTC, los mismos que serán controlados por niveles de servicio.

Se tendrá como referencia los documentos normativos, experiencias y procesos realizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Pro Vías Nacional.

Se deberá tomar en cuenta los parámetros de categoría y orografía en función al IMD, tal como se indica en el Manual DG-2014.

**Mantenimiento Periódico**; corredor económico vial C-2 y C-4, mediante la aplicación de soluciones básicas (pavimento económico).

Los mantenimientos periódicos son considerados como actividades, por lo que los recursos financieros son diferentes a los proyectos de mejoramiento, hecho que se deberá tomar en cuenta en función a los volúmenes de inversión que requieran los diferentes corredores y rutas.

En el caso de rutas vecinales, que forman parte de los corredores económicos viales, el Gobierno Regional de Huancavelica a través de la DRTC realizará las gestiones necesarias en coordinación con los gobiernos locales respectivos. Tal es el caso del tramo; Tororumi – Ccarabamba – Villa Rica – Llacce, el cual forma parte del corredor económico vial C-3 dentro de la provincia de Acobamba con una longitud aproximada de 40 km y el tramo Jarapato – Challhuan con una longitud de 23 km en la provincia de Churcampá y la construcción de un puente vehicular de 80 m de luz, sobre el río Mantaro en el C.P. de Llacce.

En la tabla N° 45 se precisa los niveles de intervención proyectados para los próximos 05 años.

TABLA N° 45: NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS

N°	CORREDOR	RUTAS DEPARTAMENTALES - HV			PRIORIDAD	ESTADO ACTUAL DEL CAMINO	NIVEL DE INTERVENCIÓN REQUERIDO
		CODIGO	DESCRIPCION	LONGITUD KM			
CORREDOR 3	Huancavelica Transversal: Huancavelica - Acobamba - Churcampa (Lima - Huancavelica - Ayacucho)	HV-105	Emp.HV-113 (Pucapampa) - Casapata - Tinquercasa - Paucara - Emp. PE-3SM (Paucará)	31.91	1	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-112	Emp. PE-26 (Dv.Yauli) - Yauli - Emp. HV-113 (Pucapampa)	23.85		Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-131	Emp. PE-3S (Larcay) - Dv. Palermo - Locroja - Emp. PE-3S D (Jarpata)	37.29		Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-132	Emp. PE-26 (Dv. Huaracco) - Huaracco - Cotay - Tipicocha - L.D. Lima.	76.55		Malo	Recuperación
CORREDOR 4	Huancavelica Este: Churcampa - Acobamba - Angaraes - Huaytara (Ayacucho - Huancavelica - Ica)	HV-103	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Suso - Llamacancha - Huamanjasa - Paucarbamba - Chinchihuasi - Pachamarca	42.75	2	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-106	Emp. PE-3S (La Esmeralda) - Andabamba - Emp. PE-3SM (Dv. Andabamba)	29.40		Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-107	Emp. PS-26B (Lircay) - Anchonga - Huayanay - Emp. 3SM (Calzada)	43.72		Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-116	Emp. PE-26 B (Repartición Huapa) - Tucspampa - Succamarca - Carhuapata - Emp. PE-28 A (Licapa)	69.06		Regular	Mantenimiento Periódico
CORREDOR 2	Longitudinal Tayacaja - Huancavelica	HV-100	Emp. PE-3S (Izcuchaca) - Acraquia - Ahuaycha - Emp. PE-3SD (Pampas)	42.10	3	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Paltarumi - Capillapata - Ayacocha - Caymo - Salcabamba - Palca-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San antonio - Dv. Surcubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	97.32		Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-130	PE-26 (Chupan) -Huayllacoto-Acoria-Lirio-Emp.PE-3SM(Carpas).	36.59		Malo	Recuperación
CORREDOR 5	Huancavelica Sur: Huancavelica - Castrovirreyna - Huaytara (Huancavelica - Ica)	HV-117	Emp. PE-28 D (Dv. Sinto) - Sinto - Patacancha - Abra Iscuatina - Altar Pampa - Cusicancha - Huayacundo Arma - Emp. PE-28 A (Acco)	56.82	4	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-118	Emp. PE-1S C (Chaulisma) - Ayavi - Tambo - Santo Domingo de Capillas - San Francisco de Sangayaico - Dv. Santiago de Chocorvos - Aquillayoc - Andaymarca - L. D. Ica (IC-106 a Ica)	137.30		Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-119	Emp. HV-118 (Quishuarccasa) - San Juan de Huirpachanca - Mollecancha - Huancamayo - Dv. Cordova - Huambo - L.D. Ica (IC-107 a San Isidro)	56.96		Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-120	Emp. HV-119 (Córdova) - Condortiana - Abra Huamani - Choccllanca - Ayamarca - Ocoyo - Lamary - L.D. Ayacucho (AY-113 a Payllihua)	65.48		Bueno	Mantenimiento Rutinario
CORREDOR 1	Tayacaja Nor Oriente (Huancavelica - Huancayo)	HV-101	Emp. PE-3SD (Dv. Salcabamba) - Puquiuro - Dv. San Juan de Paltarumi - Capillapata - Ayacocha - Caymo - Salcabamba - Palca-Salcahuasi - Nva. Esperanza - San antonio - Dv. Surcubamba - Uchuysihuis - Tintay - Pto. San Antonio	102.03	5	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-109	Emp. HV-101 (Nva Esperanza) - Matibamba - San Marcos de Rocchacc - Trancapampa - Huari - L. D. Junín (Abra Acopalca-JU-109 de Acopalca)	54.25		Regular	Mantenimiento Periódico
CORREDOR 6	Huancavelica Sur: Huancavelica - Huaytara (Huancavelica - Ica)	HV-121	Emp. PE-28A (Betania) - Laguna Parionacocha - Hornada - Pariona - Hatunorcco - Laramarca - Poronococha - Querco - Pacamarca - Santiago de Quirahuara - Emp. HV-120.	142.30	6	Malo	Recuperación
VIAS DEPARTAMENTALES EN ORDEN DE PRIORIDAD ESTABLECIDOS EN EL BLOQUE DE LAS 33 RUTAS QUE NO FORMAN PARTE DE LOS CORREDORES ECONOMICOS VIALES		CODIGO	DESCRIPCION	LONGITUD KM	PRIORIDAD EN LAS 33 RUTAS	ESTADO ACTUAL DEL CAMINO	ESTADO ACTUAL DEL CAMINO
		HV-104	Emp. PE-3SD (Chonta) - San Pedro de Coris - Dv. Cobriza	36.74	4	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-102	Emp. PE-3SD (Dv. Jabonillo) - Jabonillo - Huancayoajasa - Colcabamba - Tocas - Dv. Callqui - Emp. PE-3SD (Milpo)	60.37	7	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-113	Emp. PE-26 B (Cunyacc) - Pucapampa - Muladera - Llamacancha - Emp. PE-3SM (Checcocruz)	47.39	11	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-110	Emp. PE-3S (Imperial) - Rumichaca - Moya - Vilca - Viñas - Acobambilla - L.D. Junín (Chaucalle. JU-110 a Turpo)	119.30	12	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-125	Emp. PE-26 (Izcuchaca) - Conayca - Laría - Nuevo Occoro - Miraflores - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	46.86	16	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-108	Emp. PE-26B (Lircay) - Huayllay Grande - Callanmarca - Huanca Huanca - Congalla - Emp. PE-26B (Secolla)	94.97	17	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-111	Emp. PE-26 (Huancavelica) - Callqui - Dv. Satco - Abra Mamacancha - Tansiri - Emp. HV-110 (Viñas)	49.13	18	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-123	Emp. HV-101 (Vilcamarca) - Cochabamba Chico - Huaylacucho - Huachocolpa - Tauribamba.	35.03	19	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-128	Emp. PE-26 (Ascensión) - Nuñungayocco - Huayanay - Emp. HV-127 (Dv. Miraflores)	36.83	20	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-114	Emp. PE-26 (Villa de Arma) - Abra Paquiscca - Aurahua - Pte. Chupamarca - Chupamarca - Tantara-Santa Rosa - Cascani - San Juan - Emp. PE-26 (Palca)	69.50	24	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-129	Emp. PE-26 (Pte Palca) - Palca - Emp. HV-128 (Nuñungayocco).	10.07	28	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-115	Emp. PE-28 D (Chonta) - Abra Huayracassa - Chipchillay - Huachocolpa - Palcas - Emp. PE-26 B (Uchcupampa)	69.58	29	Bueno	Mantenimiento Rutinario
		HV-122	Emp. HV-121 (Dv. Pariona) - Emp. HV-118 (Marccarenja)	31.03	30	Malo	Recuperación
		HV-124	Emp. PE-3S C - Dv. Sta. Cruz de Ila - Tapo - Anta - Huaribamba - Ayacancha - San Miguel de Huallhua - Tucuma - Emp. HV-101 (Colpa).	69.03	31	Regular	Mantenimiento Periódico
		HV-127	Emp. PE-26 (Dv. Tiyacclla) - Pamparhua - Viscapata - Tiyacclla - Tambopata - Ccochaccasa - San Luis - Manta - Emp. HV-110 (Accopampa)	60.13	32	Regular	Mantenimiento Periódico
	HV-126	Emp. HV-110 (Tincoc) - Quiñiry - Yanayacu - Chaquicocha - Minapampa - San Vidal - Jantupampa - Leoncio Prado - Emp. HV-125 (Conayca).	39.80	33	Malo	Recuperación	

Elaboración: Equipo Técnico

2,021.43

#### 4.3.2 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 de acuerdo al plan de intervención

Se ha identificado 33 rutas departamentales, acumulando una longitud de 2,021.43 kilómetros, de los cuales se está considerando la intervención de acuerdo a las condiciones actuales de las rutas; mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario.

Considerando que los trabajos a nivel de mantenimiento periódico permiten aplicar soluciones básicas en las vías, en el estado que se encuentran y con mejoras en zonas críticas, se plantea realizar inversiones a nivel de mantenimiento periódico con aplicación de las nuevas tendencias tecnológicas, como son las soluciones básicas (pavimento económico) del tipo otta seal y slurry seal.

En el horizonte de inversiones de 05 años, se estima una inversión de **S/. 421.976 millones de soles**, con una inversión inicial de S/. 138.240 millones (año 1), lo que permitirá intervenir por niveles de servicio en una longitud de 354.53 km, el cual involucra las rutas departamentales comprendidas en los corredores económicos viales 3 y 4 (prioridad 1 y 2 respectivamente).

- **Servicio de Gestión, Mejoramiento y Conservación Vial por Niveles de Servicio.** - Las actividades de mantenimiento periódico, con aplicación de soluciones básicas, se están considerando en el **año 1** para las rutas que se encuentran en los corredores económicos viales 3 y 4;

**Corredor Económico Vial 3:** comprendido por las rutas HV- 105, HV-112, HV-131 y HV-132, con una longitud total de 169.50 km, con una inversión estimada de S/. 51.89 millones en el año 1.

Al costo indicado deberá añadirse el costo de intervención vías vecinales que se ubican en el ámbito de la provincia de Acobamba y Churcampa con una longitud aproximada de 63 km cuyo costo promedio será de S/. 19.27 millones y la construcción del puente vehicular con un costo de S/. 10 millones.

**Corredor Económico Vial 4:** comprendido por las rutas HV- 103, HV-106, HV-107 y HV-116, con una longitud total de 184.93 km, con una inversión estimada de S/. 56.59 millones en el año 1.

Las intervenciones, por niveles de servicio y a nivel de pavimento económico, consideran una calzada de ancho promedio 5.50 m y bermas de 0.50 a cada lado.

- **Mantenimiento Periódico – Pavimento Económico.** - Las actividades de mantenimiento periódico, con aplicación de soluciones básicas, se están considerando en el **año 2** para las rutas que se encuentran en los corredores económicos viales 2 y 1 (prioridad 3 y 5 respectivamente);

**Corredor Económico Vial 2:** comprendido por las rutas HV- 100, HV-101, y HV-130, con una longitud total de 156.28 km, con una inversión estimada de S/. 7.63 millones en el año 1.

**Corredor Económico Vial 1:** comprendido por las rutas HV- 101 y HV-109, con una longitud total de 156.28 km, con una inversión estimada de S/. 6.11 millones en el año 1.

Las intervenciones, a nivel de pavimento económico, consideran una calzada de ancho promedio 4.50 m y bermas de 0.50 a cada lado.

- **Mantenimiento Periódico a Nivel de Afirmado.** - De acuerdo al estado actual de las vías existen rutas que se intervendrán a nivel de mantenimiento periódico, los mismos que se detallan en el cuadro de intervenciones, considerando para ello que algunas vías continúen a nivel de afirmado, principalmente por razones de financiamiento.

Para el año 1 se está considerando una inversión de S/. 35.276 millones para mantenimiento periódico a nivel de afirmado en una longitud de 902.21 km.

- **Mantenimiento Rutinario a Nivel de Afirmado.** - De acuerdo al estado actual de las vías existen rutas que se intervendrán a nivel de mantenimiento rutinario, los mismos que se detallan en el cuadro de intervenciones, considerando para ello que algunas vías continúen a nivel de afirmado, principalmente por razones de financiamiento.

Para el año 1 se está considerando una inversión de S/. 3.12 millones para mantenimiento rutinario a nivel de afirmado en una longitud de 859.67 km.

#### 4.3.3 Análisis de Impactos

Huancavelica, como el departamento con mayor nivel de pobreza, necesita la inversión para atender sus vías de integración y ponerlos en condiciones óptimas de transitabilidad y serviciabilidad, sobre todo para el transporte de los productos hacia los mercados más lejanos.

Según el diagnóstico realizado, esta región no cuenta con vías en buen estado. De los 2,021.43 kilómetros de vías solo 1,271.70 kilómetros (62.91%) se encuentran en buen estado, **a nivel de afirmado (100%)**, los mismos que están riesgo de deteriorarse por no haber una política consistente y regular del sector para labores de mantenimiento, mientras que 714.33 kilómetros (35.33%) se encuentran en regular estado y sin afirmar, mientras que 35.50 kilómetros se encuentra a nivel de trocha carrozable.

Se debe considerar que la infraestructura vial del departamento de Huancavelica tiene serias limitaciones por las características geográficas de la región, lo que imposibilita una articulación eficiente, sumándose a ello la configuración espacial del territorio, lo cual ha originado que muchas ciudades se encuentren vinculadas económicamente a regiones colindantes.

Haciendo un escenario se los resultados esperados con la implementación del Plan Vial Departamental se estima que en un periodo de 05 años Huancavelica tendrá aproximadamente 1,409 km de vía a nivel de pavimento económico, con intervención por niveles de servicio y mejoramiento, lo que representa el 69.71% de vías en buenas condiciones de transitabilidad y serviciabilidad, con una inversión de S/. 421.97 millones (\$ 131.86 millones de dólares americanos).

Inversión proyectada año 1; S/. 138.24 millones

Inversión proyectada año 2; S/. 83.40 millones

Inversión proyectada año 3; S/. 68.55 millones

Inversión proyectada año 4; S/. 84.41 millones

Inversión proyectada año 5; S/. 47.36 millones

Inversión acumulada S/. 421.97 millones en rutas departamentales.

S/. 29.27 millones en rutas vecinales y puente vehicular sobre el río Mantaro (Puente Lllacce).

Inversión proyectada S/. 451.24 millones.

De acuerdo a las tendencias de inversión en vialidad, por parte del Gobierno Regional de Huancavelica, en los años 2013, 2014 y 2015, que en promedio es de S/. 40.207 millones, se tendría una proyección de S/. 201.038 millones para los próximos 5 años, lo cual implica una **brecha de S/. 229.68 millones** para alcanzar los S/. 421'976,422.10 (\$ 131'867,631.91).

Es competencia y responsabilidad del Gobierno Regional de Huancavelica y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones la intervención en las rutas departamentales, por lo que resulta pertinente y prioritario la implementación de las proyecciones indicadas en el presente documento, bajo el análisis y reflexión de que; el estado de las vías reflejan el grado de desarrollo de nuestra región.

#### 4.4 LINEAMIENTOS PARA EL MARCO INSTITUCIONAL Y FINANCIERO PARA LA GESTIÓN VIAL DESCENTRALIZADA

##### 4.4.1 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, a nivel de pavimento económico, se ejecutarán preferentemente bajo la modalidad de contratos con terceros y empresas con experiencia en trabajos similares.
2. 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.

3. 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.
4. 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.
5. Durante el proceso de ejecución del PVDP, se mantendrá como espacio de participación y fiscalización a la Comisión de Planificación Vial.
6. 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.
7. 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 2013 ascendía a 54.79 millones, en el 2014 se ejecutó 39.84 millones y el año 2015 se ejecutó 55.81 millones.

Sin embargo se debe precisar que el presupuesto que maneja la DRTC – Huancavelica es lo que corresponde a Recursos Ordinarios, cuyo monto promedio anual (2013 – 2015) es de S/. 2'906,000.00, es decir esta corresponde a una inversión exclusiva destinada a labores de mantenimiento periódico y rutinario, el cual resulta insuficiente para las intervenciones proyectadas.

Los montos indicados corresponden a los gastos por rubros y toda fuente, tal como se indica en la tabla N° 01 del anexo 02.

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.



De acuerdo a la propuesta de intervención vial, para los próximos 05 años, se requiere una inversión de S/. 421.97 Millones, de los cuales el primer año asciende a S/. 138.24 millones.

De acuerdo a las tendencias de inversión en vialidad, por parte del Gobierno Regional de Huancavelica, en los años 2013, 2014 y 2015, que en promedio es de S/. 40.207 millones, se tendría una proyección de S/. 201.038 millones para los próximos 5 años, lo cual implica una **brecha de S/. 220.93 millones** para alcanzar los S/. 421,976,422.10 (\$ 131'867,631.91). Recursos orientados exclusivamente a rutas departamentales.

El PVDP, asume un escenario de intervención permanente en las vías departamentales, de acuerdo al estado en que se encuentran las mismas, sin embargo para efectos de decisiones, en función a la disponibilidad presupuestal, estas se encuentran sujetas a modificaciones, recomendándose que en dichas decisiones tenga mayor ponderación el orden de prioridad establecidos, tanto a nivel de corredores económicos viales y rutas departamentales.

Así mismo se debe tener en cuenta, las acciones de gestión, tanto del Gobierno Regional de Huancavelica y la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones para conseguir financiamiento externo desde el Gobierno Central, los mismos que tendrán viabilidad por tratarse de infraestructura económica. Dentro de las instituciones que implementarán apoyo a infraestructura vial se encuentra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del **Programa Pro Región**, la misma que ha considerado intervenir en 7,000 kilómetros de rutas departamentales a partir del año 2017 en coordinación con los Gobierno Regionales.

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, toda vez que se ha observado que en estos últimos años el Gobierno Regional ha estado invirtiendo en carreteras que no son competencia de la instancia regional.

MAPA No 21: MAPA VIAL – RUTAS DEPARTAMENTALES



MAPA No 22: MAPA VIAL – CORREDORES ECONOMICOS









ANEXO 1

OBJETIVOS Y POLÍTICAS PARA LA GESTIÓN VIAL DEL DEPARTAMENTO DE HUANCAMELICA

1. Objetivos

**Objetivo Principal**

Lograr un territorio articulado vialmente al mercado regional y nacional; con una eficaz articulación de los nodos de desarrollo y una transpirabilidad de las vías acorde a sus necesidades de desarrollo económico y social.

**Objetivos Secundarios**

1. Atribuir al Plan Vial Departamental Participativo PVDP, el carácter de instrumento orientador de la gestión vial departamental en el mediano plazo.
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, para la preservación del patrimonio vial del Departamento.
4. Establecer una política de asignación presupuestal acorde a las necesidades de 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, a través de la elaboración de estudios adecuados, considerando si estas se encuentran a nivel de asfalto.

2. 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. Los caminos viales de importancia estratégica (corredores económicos viales) tendrá una atención prioritaria, 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 destine para éste propósito, después de haber atendido los corredores económicos viales, los mismos que son considerados de importancia 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 o reconstrucción de los caminos de importancia estratégica, atendiendo a la prioridad otorgada a cada uno de ellos en la propuesta priorizada 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 fuentes 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 ejecutados por contratistas legalmente constituidos en el departamento, mediante procesos de licitación o concurso público.



3. La ejecución del mantenimiento rutinario será ejecutado con microempresas comunales especializadas, las cuales serán promovidas entre las comunidades y pobladores que habitan en las inmediaciones de las vías.
4. La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones adoptará las medidas adecuadas para la capacitación, entrenamiento y acompañamiento de las microempresas comunales especializadas, considerando los altos impactos sociales que generan.
5. 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.
6. La supervisión de la gestión vial estará a cargo de la Gerencia Regional de Infraestructura, la supervisión operativa a cargo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de acuerdo a sus competencias establecidas.
7. 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.
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.

ANEXO N° 02

ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTION VIAL

1. Estructura y Funciones Viales del Gobierno Regional

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 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 o 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.

a) Estructura Organizativa y Funciones

El Gobierno Regional de Huancavelica, cuenta con una Estructura Orgánica y Reglamento de Organización y Funciones (ROF) modificado y aprobado con Ordenanza Regional No. 338-GOB.REG-HVCA/CR, de fecha 25 de Abril del año 2016.

**Estructura Orgánica del Gobierno Regional de Huancavelica**

ORGANO NORMATIVO Y DE FISCALIZACION

- Consejo Regional
- Secretaría del Consejo Regional

ORGANOS CONSULTIVOS Y DE COORDINACIÓN

- Consejo de Coordinación Regional

ORGANO EJECUTIVO REGIONAL

- Presidencia Regional
- Vicepresidencia Regional

Órganos de Apoyo

- Secretaría General
- Oficina Regional Oficina Regional de Defensa Nacional, Seguridad Ciudadana, Gestión del Riesgo de Desastres y Desarrollo Sostenible

ORGANO DE DIRECCION

- Gerencia General Regional

ORGANOS DE CONTROL Y DEFENSA JUDICIAL

- Órgano de Control Institucional
- Procuraduría Pública Regional

ORGANOS DE ASESORAMIENTO

- Oficina Regional de Asesoría Jurídica
- Oficina de Cooperación Técnica Internacional
- Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial.
  - Sub Gerencia de Planeamiento Estratégico, Estadística y Acondicionamiento Territorial
  - Sub Gerencia de Gestión Presupuestaria y Tributación
  - Sub Gerencia de Desarrollo Institucional y Tecnologías de la Información
  - Sub Gerencia de Programación de Inversiones

ORGANOS DE APOYO

- Oficina Regional de Estudios de Pre inversión
- Oficina Regional de Supervisión y Liquidación
- Oficina de Imagen Institucional
- Oficina Regional de Administración
  - Oficina de Contabilidad
  - Oficina de Tesorería
  - Oficina de Abastecimiento
  - Oficina de Gestión de Recursos Humanos

ORGANOS DE LINEA

- Gerencia Regional de Desarrollo Social
  - Dirección Regional de Salud
  - Dirección Regional de Educación
  - Dirección Regional de Vivienda, Construcción y Saneamiento
  - Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo
  - Sub Gerencia de Comunidades Campesinas, Participación Ciudadana e Inclusión Social
  - Aldea Infantil "San Francisco de Asís"
  - Oficina Regional de Atención a las Personas con Discapacidad
  - Sub gerencia de la Juventud, Cultura y Deporte
- Gerencia Regional de Desarrollo Económico
  - Dirección Regional Agraria
  - Dirección Regional de Energía y Minas
  - Dirección Regional de Comercio, Turismo y Artesanía
  - Dirección Regional de Producción
  - Sub Gerencia de Promoción de Inversiones, Competitividad e Innovación
  - Dirección de Camélidos Sudamericanos

- Gerencia Regional de Infraestructura
  - Sub Gerencia de Estudios
  - Sub Gerencia de Obras
  - Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones
- Gerencia Regional de Recursos Naturales y Gestión Ambiental
  - Sub Gerencia de Gestión Ambiental
  - Sub Gerencia de Recursos Naturales y Áreas Protegidas

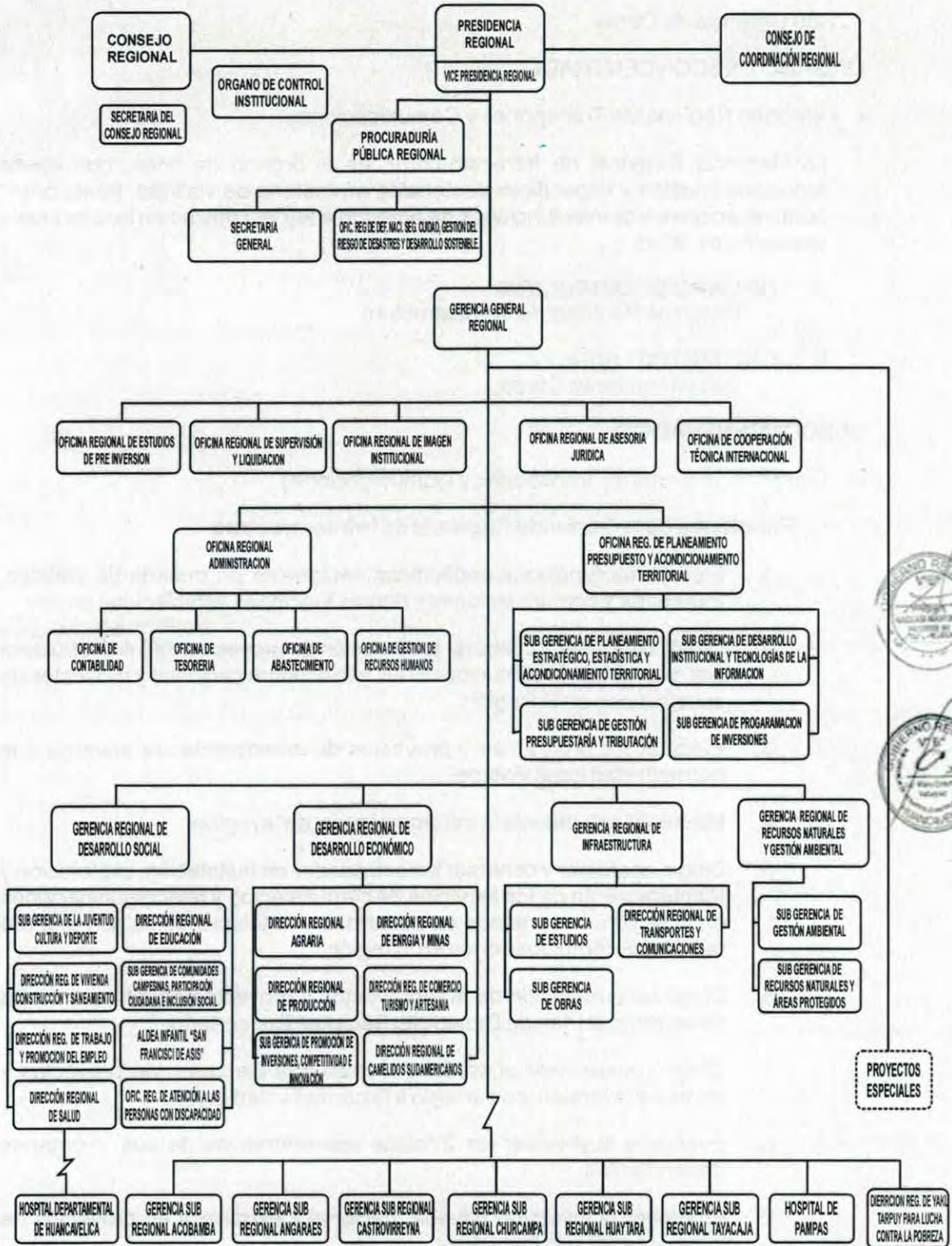
### ORGANOS DESCONCENTRADOS

- Hospital Departamental
- Gerencia Sub Regional Acobamba
- Gerencia Sub Regional Angaraes
- Gerencia Sub Regional Castrovirreyna
- Gerencia Sub Regional Churcampa
- Gerencia Sub Regional Huaytará
- Hospital de Pampas-Tayacaja

### ORGANOS DESCENTRALIZADOS

- Proyectos Especiales
- Dirección Regional de Yaku Tarpuy para Lucha Contra la Pobreza

Organigrama Estructural del Gobierno Regional de Huancavelica



## 2. 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 Regional 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 y proyectos de construcción en la Región.
3. Ejecutar los programas y proyectos de emergencia, de acuerdo a la normatividad legal vigente.
4. Mantener 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 fortaleciéndolos con una red pública de comunicaciones en la región.
6. Dirigir la formulación de anteproyectos y proyectos de infraestructura de acuerdo al Plan de Desarrollo Regional Concertado.
7. Dirigir y supervisar el proceso técnico y la ejecución de proyectos y obras de inversión, con arreglo a la normatividad legal.
8. Evaluar y supervisar los 22 actos administrativos de sus órganos dependientes.
9. Promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte.

10. Participar en la formulación del Plan de Desarrollo Regional, Presupuesto Institucional y Programa Anual de Inversiones.
11. Determinar la modalidad de ejecución de las obras del Gobierno Regional e instancias descentralizadas.
12. Emitir las opiniones técnicas en caso de adicionales de obra, antes de su aprobación por el titular del pliego.
13. Promover y concesionar los proyectos regionales de telecomunicaciones de su competencia, en concordancia con la normatividad nacional y los convenios internacionales.
14. Proponer la suscripción de convenios, contratos y/o acuerdos de cooperación interinstitucional con entidades públicas y/o privadas y de cooperación técnica sobre los asuntos relacionados con el ámbito de su competencia.
15. Realizar otras funciones que sea asignadas.

#### **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. Está 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.

#### **Objetivo**

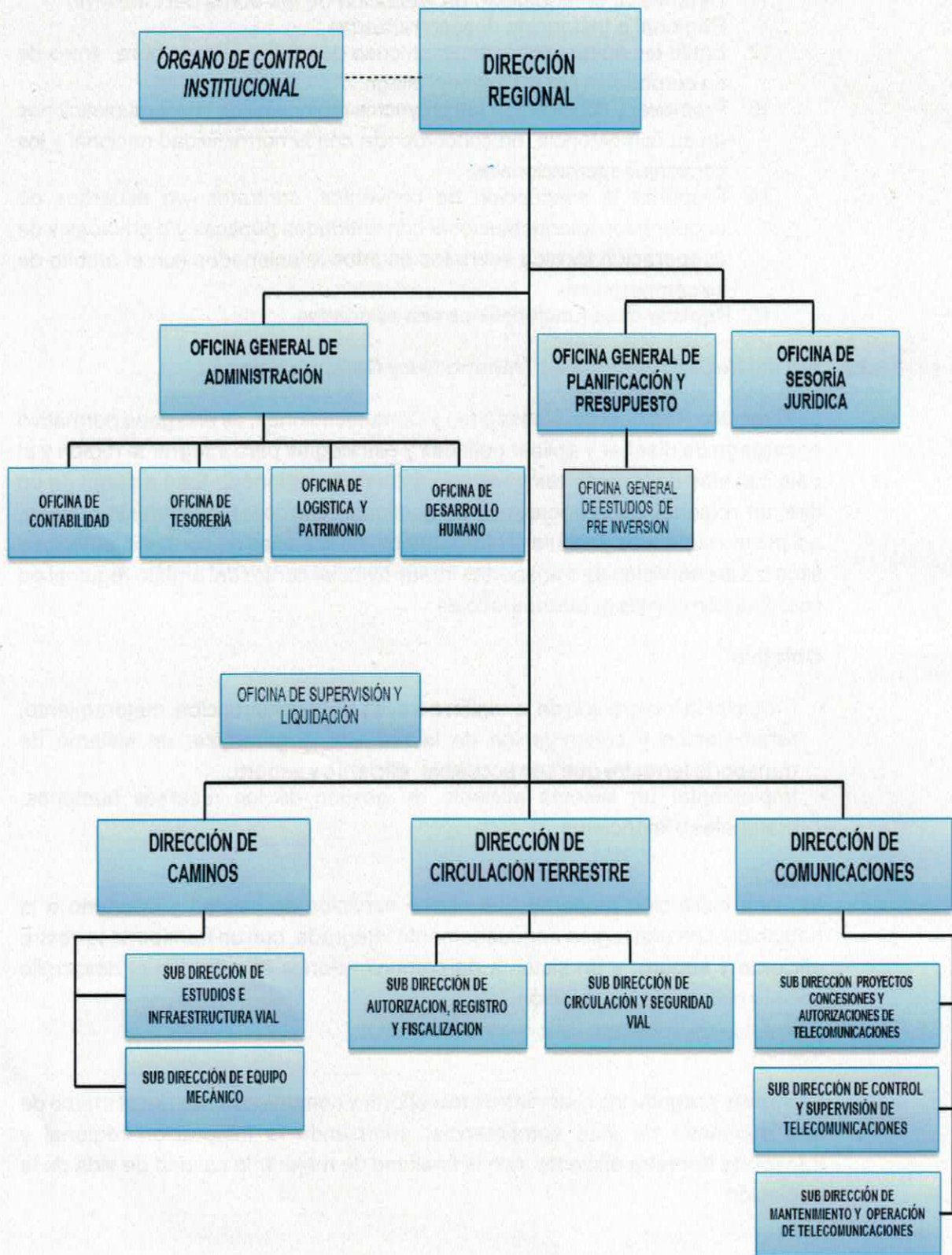
- Propiciar la integración de la región a través de la construcción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la red vial; y garantizar un sistema de transporte terrestre que sea accesible, eficiente y seguro.
- Implementar un sistema eficiente de gestión de los recursos humanos, materiales y financieros.

#### **Visión**

Ser una institución moderna que ofrece servicios de calidad y oportuno a la población; con una región adecuadamente integrada, con un transporte terrestre eficiente y seguro, y un sistema de comunicaciones acorde con el desarrollo social y cultural de la población.

#### **Misión**

Promover y regular los sistemas de transporte y comunicaciones, en el marco de una economía de libre competencia; priorizando la integración regional y transporte terrestre eficiente, con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población.





### 3. Análisis de los Recursos Institucionales Destinados a la Vialidad

#### a) Análisis de los recursos financieros (oferta financiera)

##### Recursos presupuestales destinados a vialidad:

Analizando los recursos presupuestales destinados a vialidad por el Gobierno Regional de Huancavelica, en el periodo del año 2013 al 2015; se puede precisar que el presupuesto ejecutado en el rubro de vialidad en el periodo de análisis corresponde al presupuesto asignado de los Recursos Nacionales como Pliego y lo autorizado a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Huancavelica, según aprobación de Ley. Así mismo se ha adicionado las transferencias presupuestales de PROVIAS DEPARTAMENTAL, para la ejecución del Programa de Caminos Departamentales, considerando los mantenimientos periódicos de las carreteras.

Los presupuestos ejecutados en vialidad departamental, fueron financiados por las fuentes de financiamiento: Recursos Ordinarios; Donaciones y Transferencias; Canon sobre Canon, Regalías y Participaciones y Recursos Directamente Recaudados. Los recursos presupuestales ejecutados por Gobierno Regional de Huancavelica, representa la mayor inversión, el 80.17% (S/. 120'622,904.40), del presupuesto total ejecutado en el periodo de análisis (S/. 150'456,955.30).

De las inversiones ejecutadas por la Dirección Regional de Transportes Huancavelica, se puede indicar que los recursos son otorgadas por el Gobierno Regional de Huancavelica, asumiendo una ejecución en conservación de infraestructura vial ascendiente a 120'622,904.40 nuevos soles (2013 al 2015), representando el 80.17% del presupuesto total invertido. De los cuales se ha invertido en Gasto Corriente 74.77% y en Gastos de Capital el 25.23%. El aporte de los Recursos Directamente Recaudados en la ejecución de vialidad es mínimo, menor al 1% del presupuesto total. El comportamiento de la inversión ejecutada muestra que la ejecución de vialidad departamental, depende primordialmente de las transferencias de recursos del Gobierno Central, con un 99% y el aporte de Ingresos Propios solo con 1%. (Ver Tabla N° 48).

## GOBIERNO REGIONAL DE HUANCVELICA

TABLA N° 48: RECURSOS PRESUPUESTALES DESTINADOS A VIABILIDAD (EN NUEVOS SOLES)

EJECUTORA	PRESUPUESTO EJECUTADO 2013				PRESUPUESTO EJECUTADO 2014				PRESUPUESTO EJECUTADO 2015				TOTAL GENERAL	%
	TRANSFERENCIA	PIA	TOTAL	%	TRANSFERENCIA	PIA	TOTAL	%	TRANSFERENCIA	PIA	TOTAL	%		
<b>GOBIERNO REGIONAL</b>	<b>49,961,589.27</b>		<b>49,961,589.27</b>	<b>86.23</b>	<b>31,707,166.38</b>		<b>31,707,166.38</b>	<b>75.14</b>	<b>38,954,148.72</b>		<b>38,954,148.72</b>	<b>69.07</b>	<b>120,622,904.37</b>	<b>77.06</b>
<b>Gasto de Capital</b>	49,961,589.27		49,961,589.27		31,707,166.38		31,707,166.38		38,954,148.72		38,954,148.72			
<b>Rehab. Const.Mej.Mant.Vial</b>	49,961,589.27		49,961,589.27		31,707,166.38		31,707,166.38		38,954,148.72		38,954,148.72			
Mano de Obra	26,479,642.31		26,479,642.31		16,804,798.18		16,804,798.18		20,645,698.82		20,645,698.82			
Gastos Operativos y Administrativos	17,486,556.25		17,486,556.25		11,097,508.23		11,097,508.23		13,633,952.05		13,633,952.05			
Otros Gastos	5,995,390.71		5,995,390.71		3,804,859.97		3,804,859.97		4,674,497.85		4,674,497.85			
<b>DIRECCION REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES</b>	<b>4,050,049.37</b>	<b>3,928,488.51</b>	<b>7,978,537.88</b>	<b>13.77</b>	<b>6,319,363.06</b>	<b>4,169,032.88</b>	<b>10,488,395.94</b>	<b>24.86</b>	<b>13,230,887.66</b>	<b>4,214,702.01</b>	<b>17,445,589.67</b>	<b>30.93</b>	<b>35,912,523.49</b>	<b>22.94</b>
<b>Gasto Corriente</b>	<b>906,674.26</b>	<b>3,907,088.51</b>	<b>4,813,762.77</b>		<b>3,966,717.19</b>	<b>4,169,032.88</b>	<b>8,135,750.07</b>		<b>12,551,316.66</b>	<b>4,213,178.58</b>	<b>16,764,495.24</b>		<b>29,714,008.08</b>	<b>82.74</b>
Personal	550,791.26	2,292,589.81	2,843,381.07			2,567,051.02	2,567,051.02			2,706,991.16	2,706,991.16			
Obligaciones Previsionales			0.00				0.00			2,586.20	2,586.20			
Bienes y Servicios	355,883.00	1,614,498.70	1,970,381.70		3,966,717.19	1,601,981.86	5,568,699.05		12,551,316.66	1,503,601.22	14,054,917.88			
<b>Gastos de Capital</b>	<b>3,143,375.11</b>	<b>21,400.00</b>	<b>3,164,775.11</b>		<b>2,352,645.87</b>	<b>0.00</b>	<b>2,352,645.87</b>		<b>679,571.00</b>	<b>1,523.43</b>	<b>681,094.43</b>		<b>6,198,515.41</b>	<b>17.26</b>
Rehab. Const.Mej.Mant.Vial	3,143,375.11	0.00	3,143,375.11		2,349,853.87	0.00	2,349,853.87		679,571.00		679,571.00			
Adquisición de activos no financieros		21,400.00	21,400.00		2,792.00		2,792.00			1,523.43	1,523.43			
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>54,011,638.64</b>	<b>3,928,488.51</b>	<b>57,940,127.15</b>	<b>100.00</b>	<b>38,026,529.44</b>	<b>4,169,032.88</b>	<b>42,195,562.32</b>	<b>100.00</b>	<b>52,185,036.38</b>	<b>4,214,702.01</b>	<b>56,399,738.39</b>	<b>100.00</b>	<b>156,535,427.86</b>	<b>100.00</b>
%	93.22	6.78	100.00		90.12	9.88	100.00		92.53	7.47	100.00			

Elaboración: Equipo Técnico

En la Tabla N° 49, se muestra los presupuestos ejecutados en viabilidad por categoría de gasto y por toda fuente de financiamiento. El comportamiento de la ejecución anual es variable; en el Ejercicio Fiscal 2013 el total de Gasto de Capital ejecutado es de S/54'796,752.04, para el año 2014 la tendencia decrece a S/. 39'845,708.45. En el año 2015, se incrementa relativamente a S/. 55'814,494.76. Considerando al año 2015, como el de mayor inversión en gestión vial.

**TABLA N° 49: RECURSOS PRESUPUESTALES POR CATEGORIA DE GASTOS Y TODA FUENTE DE FINANCIAMIENTO**

CATEGORIA DE GASTO	PRESUPUESTO EJECUTADA ANUAL					
	2013		2014		2015	
	S/.	%	S/.	%	S/.	%
<b>GASTOS CORRIENTES</b>	<b>4,813,762.77</b>	<b>8.31</b>	<b>8,135,750.07</b>	<b>19.28</b>	<b>16,764,495.24</b>	<b>29.712</b>
Personal y Obligaciones Sociales	2,843,381.07		2,567,051.02		2,706,991.96	
obligaciones Provisionales					2,586.20	
Bienes y Servicios	1,970,381.70		5,568,699.05		14,054,917.88	
<b>GASTOS DE CAPITAL</b>	<b>53,126,364.38</b>	<b>91.69</b>	<b>34,059,812.25</b>	<b>80.72</b>	<b>39,635,243.15</b>	<b>70.28</b>
Inversiones	53,104,964.33		34,057,020.25		39,633,719.72	
Adquisición de activos no financieros	21,400.00		2,792.00		1,523.43	
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>57,940,127.15</b>	<b>100.00</b>	<b>42,195,561.32</b>	<b>100.00</b>	<b>56,399,738.38</b>	<b>100.00</b>

Fuente: Programa de Inversiones del Gobierno Regional años 2013, 2014 y 2015

Informe presupuestal ejecutado en viabilidad 2013, 2014, 2015 por DRTyC - Oficina de planificación y presupuesto

Elaboración: Equipo Técnico

En la tabla N° 50: se puede observar la oferta financiera destinada a inversiones para el periodo 2013 - 2015; considerando los presupuestos asignados a viabilidad por el Gobierno Regional de Huancavelica, en base a la disponibilidad presupuestal transferida de la Dirección Nacional de Presupuesto Público – MEF y las políticas actuales de gestión regional. La Fuente de Financiamiento de Recursos Ordinarios, es la mayor habilitadora de recursos, continuando la fuente de Donaciones y Transferencias, luego Canon sobre Canon, Regalías y Participaciones y en menor proporción la fuente de financiamiento de Recursos Directamente Recaudados.

Cabe mencionar que los proyectos de gestión vial se priorizan su ejecución en el Proceso de Presupuesto Participativo Anual, coherente al Objetivo Estratégico de viabilidad planteado en Plan Estratégico de Desarrollo Regional Concertado y Participativo de Huancavelica 2009-2015.

**TABLA N° 50: OFERTA FINANCIERA DESTINADA A INVERSIONES VIALES 2013 – 2015 – MANTENIMIENTO POLITICAS ACTUALES (En Nuevos Soles)**

Fuente de Financiamiento	Oferta Financiera Vial		
	2013	2014	2015
RECURSOS ORDINARIOS	32,181,588.37	27,946,198.89	49,813,553.01
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	8,753,117.30	648,145.11	124,237.00
RECURSOS DETERMINADOS	13,076,932.97	9,432,185.44	2,247,246.37
PIA RECURSOS ORDINARIOS DRTC	3,928,488.51	4,169,032.88	4,214,702.01
<b>TOTAL</b>	<b>57,940,127.15</b>	<b>42,195,562.32</b>	<b>56,399,738.39</b>

Fuente: Programa de Inversiones del Gobierno Regional años 2013, 2014 y 2015

Informe presupuesto ejecutado en viabilidad 2013, 2014, 2015 por DRTyC - Oficina de Planificación y Presupuesto

Elaboración: Equipo Técnico

b) Análisis de los Recursos Humanos

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones según documentos de gestión actualizados cuenta con un total de 200 plazas presupuestadas según el siguiente detalle:

CUADRO N° 09  
RESUMEN DE RECURSOS HUMANOS POR CATEGORÍA REMUNERATIVA

GRUPO REMUNERATIVO	FUNCIONARIOS DIRECTIVOS	NOMBRADOS/ PERMANENTES	CONTRATADOS	TOTAL
FUNCIONARIOS / DIRECTIVOS	9			9
PROFESIONALES		2	3	5
TECNICOS ADMINISTRATIVOS		44	5	49
TECNICOS OBREROS		113	24	137
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>159</b>	<b>32</b>	<b>200</b>

Según resumen en el grupo de Funcionarios y Directivos se cuenta con un total de 09 plazas, 04 funcionarios y 05 Directivos, en la categoría de Profesionales se cuenta con 05 plazas, de los cuales 02 se encuentran en condición de nombrados y 03 en condición de contratados o plazas vacantes; en la categoría de técnicos Administrativos se encuentran 49 plazas presupuestadas 44 nombrados y 05 en condición de contratado o plazas vacantes y personal obrero se cuenta con un total de 137 plazas presupuestadas, 113 obreros permanentes y 24 obreros contratados o plazas vacantes.

El funcionario y directivo constituye el 4.5% del total, el personal nombrado constituye el 79.50% del total, el personal contratado o plazas vacantes lo constituye el 16%.

Es preciso indicar, que el personal calificado que cumple funciones viales es mínimo, entre directivos y profesionales, suman 12 trabajadores; esto nos indica la necesidad de capacitación y especialización del personal, para gestionar la vialidad de manera adecuada.

CUADRO N° 10  
RESUMEN DEL NÚMERO DE PERSONAL POR CATEGORÍA

CATEGORIA	PERSONAL			TOTAL
	DIRECTIVOS/ FUNCIONARIOS	NOMBRADOS	CONTRATADOS	
<b>DIRECTIVOS</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>9</b>
F-5	1			1
F-4	3			3
F-3	1	1		2
F-2	3			3
<b>PROFESIONALES</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>
SPA		2	1	3
SPB			2	2
<b>TECNICOS</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>29</b>	<b>186</b>
STA		15	3	18
STB		24	11	35
STC		53	5	58
STD		65	10	75
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>160</b>	<b>32</b>	<b>200</b>

**c) Análisis de los recursos físicos**

El parque automotor destinado a vialidad en el departamento de Huancavelica es bastante reducido, en vehículos solo se cuenta con 4 camionetas y 2 camiones volquete en estado operativo; el equipo mecánico está formado por un tractor de oruga, un tractor neumático, una motoniveladora y en un cargador frontal, todos en estado operativo, así como un rodillo vibrador autopulsado.

El equipo pesado ha cumplido largamente su periodo de vida útil; esto ocasiona que sus rendimientos sean por debajo de su capacidad operativa.

**CUADRO N° 11  
PARQUE AUTOMOTOR INSTITUCIONAL**

Unidades	Estado			Total
	Operativo	En Reparación	Fuera de Servicio	
<b>VEHÍCULO</b>				
Camionetas	5	1	2	8
Camión Volquete	1	0	0	1
Camion Cisterna Combust.	1	0	0	1
Camion de Engrase				0
<b>EQUIPO MECANICO</b>				
Tractores de Oruga	1	0	0	1
Tractor de llantas	1	0	0	1
Cargador Frontal	1	0	0	1
Moto Niveladora	1	0	0	1
Rodillo Liso Vibratorio	1	0	0	1
Martillos Naumaticos	1	0	0	1
Moto Perforadoras	1	0	0	1
<b>EQUIPOS DIVERSOS</b>	0	0	0	
Tractor de Tiro	0	0	0	0
Tanque de Combustible	0	0	0	0
Winche Manual	0	0	0	0
<b>Total</b>				17

Fuente: Unidad Patrimonio - División de Equipo Mecánico DRTC - Huancavelica

Elaboración: Equipo Técnico

Toda la maquinaria tiene una antigüedad de 15 años, por lo que se requiere renovar el parque automotor.

**El Equipo de Informática**, destinado a la gestión vial, se muestra en la tabla N° 37, se cuenta con un total de 15 equipos de cómputo, 08 impresoras: 02 impresoras multifuncional laser, 04 impresoras láser, 01 impresora inyección a tinta y 01 impresora para planos plotter; se cuenta así mismo con un equipo de comunicación (swich de 16 puertos).

Los equipos se encuentran distribuidos entre los diversos órganos de línea y de apoyo, brindan servicio de acuerdo a la necesidad de cada oficina. Se cuenta asimismo con un Software AIDC 2000 Diseño de Carreteras.

CUADRO N° 12

EQUIPOS DE INFORMÁTICA DESTINADAS A LA GESTIÓN VIAL

ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD
<b>01</b>	<b>EQUIPOS DE COMPUTO</b>	<b>15</b>
01.01	COMPUTADORA PERSONAL PORTATIL (LAPTOP) CORE I7	2
01.02	COMPUTADORA DE ESCRITORIO INTEL CORE I5	4
01.03	COMPUTADORA PERSONAL PORTATIL (LAPTOP) CORE '5	2
01.04	COMPUTADORA DE ESCRITORIO CORE-2 DUO	4
01.05	COMPUTADORA PERSONAL PORTATIL OTROS	2
01.06	COMPUTADORA DE ESCRITORIO INTEL PENTIUM V	1
<b>02</b>	<b>EQUIPOS DE POSICIONAMIENTO</b>	<b>2</b>
02.01	EQUIPO DE POSECCIONAMIENTO GPS	2
<b>03</b>	<b>IMPRESORAS</b>	<b>8</b>
03.01	IMPRESORA MULTIFUNCIONAL LASER T	2
03.02	IMPRESORA INYECCION DE TINTA A COLOR	1
03.03	IMPRESORA PARA PLANOS PLOTTERS	1
03.04	IMPRESORA LASER JET MONOCROMO	4
<b>04</b>	<b>EQUIPOS DE COMUNICACIÓN</b>	<b>1</b>
04.01	SWITCH DE 16 PUERTOS	1
<b>05</b>	<b>DISPOSITIVOS DE ALMACENAMIENTO</b>	<b>2</b>
05.01	DISCOS DUROS EXTERNOS	2
	<b>TOTAL</b>	<b>28</b>

Fuente: Unidad de Patrimonio - DRTC Huancavelica  
Elaboración: Equipo Técnico

**El Patrimonio Inmobiliario**, dispuesto al servicio de la gestión vial en el departamento de Huancavelica, está constituido por un inmueble ubicado 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. El estado situacional de los campamentos en su mayoría es malo (12) y los restantes de estado regular.

CUADRO N° 13

PATRIMONIO INMOBILIARIO DESTINADO A GESTIÓN VIAL

N°	Inmueble	Ubicación	Área M2	Estado de Conservación	Tenencia de la Propiedad
1	Casma	Acostambo / Tayacaja	526.14	Regular	Saneado
2	Cachicuyau	Izcuchaca / Huancavelica	2,301.75	Regular	Saneado
3	Sachapite	Huancaveluca / Huancavelica	1,296.00	Mal Estado	Saneado
4	Antacancha	Ccochaccasa / Angaraes	1,703.25	Regular	Saneado
5	Imperial	Ñahuimpuquio / Tayacaja	422.4	Mal Estado	Saneado
6	Rumichaca	Pampas / Tayacaja	1,337.93	Regular	Saneado
7	Patoccocha	Paucará / Acobamba	NO	Regular	Sin Saneamiento
8	Cunyacc	Yauli / Huancavelica	NO	Regular	Sin Saneamiento

Fuente: Unidad de Patrimonio - DRTC Huancavelica  
Elaboración: Equipo Técnico

#### 4. Capacidad del Gobierno Regional para asumir la Gestión Vial Departamental

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, es el órgano de línea que presupuestal y administrativamente depende del Gobierno Regional y normativamente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Mediante la Ley N° 27867- Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales, se dispone la transferencia de funciones y competencias del Gobierno Central a los Gobiernos Regionales; siendo una de sus responsabilidades de ejecutar los planes, programas y actividades de mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial dentro del límite departamental (rutas departamentales).

En los últimos años, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha impulsado la intervención en las rutas nacionales y vecinales, habiendo sistematizado y normado las intervenciones a nivel de soluciones básicas, como una alternativa económica, sin embargo las vías departamentales no cuentan con una normativa específica, lo que genera una oportunidad de normar y adecuar las intervenciones como una decisión de los Gobiernos Regionales teniendo como base la normatividad técnica y legal que viene aplicando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Provias Nacional.

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 la intervención de proyectos en infraestructura vial se realiza por la modalidad de administración directa y contrata. Por su parte la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Huancavelica en coordinación con la Gerencia Regional de Infraestructura del Gobierno Regional de Huancavelica realiza trabajos de Conservación y Mantenimiento de Carreteras Departamentales.

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 Regional 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 obras, aprovechando la experiencia de los recursos humanos y logísticos con los que cuenta, propiciando las alianzas estratégicas con los Municipios provinciales y distritales que cuentan con maquinaria pesada. Mientras que la ejecución de obras de mayor envergadura estarían a cargo de terceros (contrata) bajo la supervisión de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Huancavelica.

Dada las condiciones actuales, de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Huancavelica, no cuenta con una capacidad logística para asumir la gestión vial.

