

Gobierno Regional
Lambayeque



Una Región con Alma



Ministerio de Transportes y Comunicaciones

PROVIAS
DESCENTRALIZADO



PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DE LAMBAYEQUE 2010 - 2020



Chiclayo, Marzo del 2010

ÍNDICE

I. HIPÓTESIS DE DESARROLLO REGIONAL DE LAMBAYEQUE	13
II. CARACTERIZACIÓN DE LA REGIÓN Y CONTEXTO DE DESARROLLO.....	20
II.1 CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LA REGIÓN.....	21
II.1.1. Ubicación Regional.....	21
II.1.2. División Política.....	22
II.2. CARACTERIZACIÓN FÍSICA DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	26
II.2.1. El Espacio Físico.....	26
II.2.2. El Clima.....	36
II.2.3. Los Recursos.....	39
II.3. CARACTERIZACIÓN SOCIAL DE LA REGIÓN.....	58
II.3.1. La Educación y Cultura.....	58
II.3.2. La salud pública.....	60
II.3.3. Pobreza y Pobreza Extrema.....	61
II.3.4. La desigualdad de género.....	61
II.3.5. Las Zonas de Pobreza.....	62
II.3.6. Estimación y distribución espacial de la pobreza.....	63
II.3.7. La Pobreza en el Perú.....	66
II.3.8. Índice de desarrollo humano.....	72
II.3.9. Indicadores para el cálculo del índice de potenciación de género.....	73
II.4. CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DE LA REGIÓN.....	77
II.4.1. La Economía Regional.....	77
II.4.2. Estructura de La Producción Regional.....	81
II.4.3. Áreas diferenciadas por su dinamismo.....	88
II.5. ANÁLISIS DE LA DINÁMICA POBLACIONAL.....	92
II.5.1. Aspectos Generales.....	92
II.5.2. Crecimiento poblacional a nivel provincial.....	92
II.5.3. Composición de la población Urbana y Rural.....	94
II.5.4. Importancia de las ciudades por volumen de población.....	99
II.5.5. Importancia de las ciudades por su dinámica de crecimiento.....	101
II.5.6. Dinámica poblacional en Regiones naturales.....	103
II.6. DEFINICIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO REGIONAL.....	108
II.6.1. Nodos de importancia Alta.....	108

II.6.2. Nodos de importancia Media.....	109
II.6.3. Nodos de Importancia Baja.....	109
III. CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	116
III.1. EL SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES.....	116
III.1.1. Caracterización del Sistema Regional de Transporte.....	116
III.1.2. Descripción de la oferta vial de la región.....	128
III.1.3. Principales ejes viales nacionales y Regionales.....	130
III.2. ESTADO DE LA RED VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL DESARROLLO REGIONAL.....	154
III.3. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD VIAL EN EL ESPACIO TERRITORIAL.....	162
III.4. EN EL SUB ESPACIO COSTERO.....	162
III.5. EN EL SUB ESPACIO ANDINO.....	162
III.6. ACCESIBILIDAD VIAL.....	164
III.7. UNIDADES GEOECONÓMICAS Y LA CONCEPTUALIZACIÓN DE LA ARTICULACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL.....	166
III.7.1. Unidades Geoeconómicas	166
III.7.2. Vocación y Competitividad.....	169
III.8. COMPETITIVIDAD REGIONAL.....	171
III.9. EJES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL.- CORREDORES ECONÓMICOS UNA ALTERNATIVA PARA EL DESARROLLO REGIONAL.....	173
III.10. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS	178
III.10.1. Servicio de Transporte de Pasajeros.....	178
III.10.2. Servicio de Transporte de Mercancías.....	182
III.11. ASPECTOS INSTITUCIONALES DE LA GESTIÓN VIAL.....	188
III.11.1. Capacidad del Gobierno Regional para asumir la Gestión Vial Regional.....	188
III.11.2. Estructura organizativa y funciones del Gobierno Regional.....	190
III.11.3. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Gestión vial.....	192
III.12. DETERMINACIÓN DE LA DEMANDA VIAL.....	200
III.12.1. Demanda de Expansión e Intervención Vial Nacional.....	200
III.12.2. Demanda de expansión vial departamental.....	203
III.12.3. Determinación de la demanda de intervención en la red vial Regional.....	204
III.12.4. Determinación de la demanda de expansión e intervención vial vecinal.....	204
III.12.5. Identificación de Ejes de Integración Económica y Territorial.....	208

IV. PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DE LA REGIÓN.....	213
IV.1 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN VIAL DE LA REGIÓN.....	213
IV.1.1. Identificación de ejes de integración económica y territorial de la Región.....	213
IV.1.2. Sub Eje Chiclayo - Ferreñafe – Batangrande – Mayascong.....	219
IV.1.3. Sub Eje Mayascong – Incahuasi - Cañaris - Pucará.....	219
IV.2. DEFINICIÓN DE LOS EJES VIALES ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO REGIONAL.....	220
IV.2.1. Listado priorizado de Caminos Nacionales.....	222
IV.2.2. Listado de Caminos Departamentales Estratégicos.....	223
IV.2.3. Priorización de Caminos Departamentales.....	225
IV.2.4. Caminos vecinales priorizados por la Planificación Vial Regional.....	231
IV.3. ESTRATIFICACIÓN DE CARRETERAS POR RANGO DE IMPORTANCIA.....	233
IV.4. OBJETIVOS Y POLÍTICAS PARA LA GESTIÓN VIAL DE LA REGIÓN.....	235
IV.4.1. Definición de Objetivos.....	235
IV.4.2. Políticas de atención vial en la Región Lambayeque.....	235
IV.4.3. Políticas para la gestión vial en la Región Lambayeque.....	236
IV.4.4. Políticas de asignación presupuestal para la vialidad.....	236
IV.4.5. Políticas de participación social en la gestión del PVDP.....	236
IV.4.6. Plan de Intervención en los Caminos Departamentales.....	237
IV.4.7. Análisis Cualitativo: Demanda de Atención.....	237
IV.4.8. Impacto del Plan de Intervención en vías departamentales y en caminos vecinales por re- categorizar.....	240
IV.4.9. Análisis Cuantitativo: Demanda de inversión a costos estándares.....	241
IV.5. JUSTIFICACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LA INTERVENCIÓN VIAL..	247
VI.5.1. Listado de inversiones viales en mantenimiento, rehabilitación y construcción.....	248
IV.6. LINEAMIENTOS PARA EL MARCO INSTITUCIONAL Y FINANCIERO PARA LA GESTIÓN VIAL DESCENTRALIZADA.....	251
IV.6.1. Marco Institucional.....	251
IV.6.2. Marco Financiero.....	253

MAPAS

MAPA Nº 1. UBICACIÓN DE LA REGIÓN EN EL PAÍS	23
MAPA Nº 2: DIVISIÓN POLÍTICA DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE	25
MAPA Nº 3: ESPACIOS DIFERENCIADOS AL INTERIOR DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	28
MAPA Nº 4: RELIEVE Y SISTEMA VIAL.....	31
MAPA Nº 5: CUENCAS HIDROGRÁFICAS.....	34
MAPA Nº 6: RIESGOS FÍSICOS Y CONTAMINACIÓN.....	35
MAPA Nº 7: PLUVIOSIDAD DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	38
MAPA Nº 8: RECURSOS Y POTENCIALIDADES.....	56
MAPA Nº 9: RECURSOS TURÍSTICOS.....	57
MAPA Nº 10: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS Y DISTRITOS.....	71
MAPA Nº 11: GRUPOS POBLACIONALES EN POBREZA.....	76
MAPA Nº 12: ÁREAS DIFERENCIADAS POR TIPO DE PRODUCCIÓN.....	84
MAPA Nº 13: CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCIÓN.....	87
MAPA Nº 14: ÁREAS DIFERENCIADAS POR SU DINAMISMO.....	90
MAPA Nº 15: CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA Y RURAL.....	98
MAPA Nº 16: CENTROS URBANOS CON MAYOR DINÁMICA POBLACIONAL.....	107
MAPA Nº 17: NODOS DE DESARROLLO Y ÁREAS DE INFLUENCIA.....	112
MAPA Nº 18: CONECTIVIDAD BÁSICA DE TRANSPORTE.....	127
MAPA Nº 19: INFRAESTRUCTURA VIAL BÁSICA.....	153
MAPA Nº 20: ACCESIBILIDAD VIAL.....	165
MAPA Nº 21: FLUJO DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN FUNCIÓN A NODOS DE DESARROLLO.....	176
MAPA Nº 22: TRAFICO VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS.....	185
MAPA Nº 23: FLUJO DE PRODUCTOS Y MERCANCIAS.....	186
MAPA Nº 24: EJES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL.....	210
MAPA Nº 25: EJES DINAMIZADORES DE LA ECONOMÍA REGIONAL.....	218
MAPA Nº 26: DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN VÍAS DEPARTAMENTALES.....	229
MAPA Nº 27: DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN VÍAS VECINALES.....	232

CUADROS

CUADRO Nº 1. SUPERFICIE TERRITORIAL CONTINENTAL E INSULAR.....	21
CUADRO Nº 2. PROVINCIAS Y DISTRITOS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	24
CUADRO Nº 3: DISPONIBILIDAD DE AGUA EN LA CUENCA DEL PACIFICO DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE....	40
CUADRO Nº 4: USO TOTAL DEL AGUA EN LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS DE LA VERTIENTE DEL PACIFICO EN LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	41
CUADRO Nº 5: SUPERFICIE DE TIERRAS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE DE ACUERDO A SU CAPACIDAD DE USO MAYOR.....	42
CUADRO Nº 6: PRINCIPALES CULTIVOS POR ÁREA COSECHADA, PRODUCCIÓN Y RENDIMIENTO EN EL PERIODO 2009 – REGIÓN LAMBAYEQUE.....	43
CUADRO Nº 7: PRINCIPALES RECURSOS ARQUEOLÓGICOS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE	49
CUADRO Nº 8: PRINCIPALES RECURSOS TURÍSTICOS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	50
CUADRO Nº 9: CAPACIDAD INSTALADA DE ESTABLECIMIENTO DE HOSPEDAJE Y PORCENTAJE DEL TOTAL A NIVEL NACIONAL 2006-2009.....	51

CUADRO Nº 10: ARRIBO DE TURISTAS EXTRANJEROS – REGIÓN LAMBAYEQUE.....	53
CUADRO Nº 11: ARRIBO Y PERNOCTACIONES DE TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE SEGÚN CATEGORÍA - 2009.....	54
CUADRO Nº 12: POBLACIÓN ESCOLAR (IEP Y IES) MATRICULADOS Y RETIRADOS – REGIÓN LAMBAYEQUE	59
CUADRO Nº 13: NIVELES DE POBREZA Y EXTREMA POBREZA SEGÚN CENSO 2007, PROVINCIAS Y DISTRITOS.....	64
CUADRO Nº 14: POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA, SEGÚN ÁMBITO GEOGRÁFICO Y DEPARTAMENTOS DEL PERÚ, 2004 - 2007.....	65
CUADRO Nº 15: POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA EXTREMA, SEGÚN ÁMBITO GEOGRÁFICO Y DEPARTAMENTOS DEL PERÚ. 2004 - 2007.....	66
CUADRO Nº 16: INCIDENCIA DE LA POBREZA E INTERVALOS DE CONFIANZA SEGÚN DEPARTAMENTOS 2007.....	67
CUADRO Nº 17: POBLACIÓN TOTAL Y AFECTADA CON AL MENOS UNA “NBI” SEGÚN CENSO, LAMBAYEQUE 2007.....	70
CUADRO Nº 18: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO DEL PERÚ Y REGIÓN DE LAMBAYEQUE.....	70
CUADRO Nº 19: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS.....	74
CUADRO Nº 20: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS Y DISTRITOS.....	75
CUADRO Nº 21: VALOR AGREGADO BRUTO POR AÑOS SEGÚN ACTIVIDADES ECONÓMICAS 2001 – 2007 VALOR A PRECIOS CONSTANTES DE 1994 (ESTRUCTURA PORCENTUAL)	78
CUADRO Nº 22: PRODUCTO BRUTO INTERNO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA REGIÓN LAMBAYEQUE	79
CUADRO Nº 23: VALOR AGREGADO BRUTO, SEGÚN DEPARTAMENTO Y PRODUCTO INTERNO POR HABITANTE 2001 – 2008 VALORES A PRECIOS CONSTANTES DE 1994 (NUEVOS SOLES)	80
CUADRO Nº 24: VAB: PARTICIPACIÓN DE LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA REGIONAL 2008.....	81
CUADRO Nº 25: VAB: PARTICIPACIÓN DE LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA REGIONAL 2009.....	82
CUADRO Nº 26: PERÚ – PROYECCIONES DEL PBI POR AÑOS SEGÚN ACTIVIDADES (VARIACIÓN PORCENTUAL REAL)	82
CUADRO Nº 27: ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR SUB ESPACIOS, ZONAS Y PROVINCIAS..	83
CUADRO Nº 28: ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR ORDEN DE IMPORTANCIA SUB ESPACIOS, ZONAS Y PROVINCIAS.....	83
CUADRO Nº 29: ÁREAS DIFERENCIADAS POR SU DINAMISMO	89
CUADRO Nº 30: SUB ESPACIOS Y ÁREAS DIFERENCIADAS.....	91
CUADRO Nº 31: CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN, DEPARTAMENTAL - PAÍS.....	92
CUADRO Nº 32: POBLACIÓN TOTAL Y TASAS DE CRECIMIENTO.....	93
CUADRO Nº 33: DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN TOTAL, URBANA Y RURAL SEGÚN SUBREGIÓN GEOGRÁFICA Y PROVINCIA - 2007.....	95
CUADRO Nº 34: POBLACIÓN TOTAL, HOMBRE Y MUJERES POR PROVINCIAS – 2007.....	96
CUADRO Nº 35: POBLACIÓN TOTAL, URBANA Y RURAL SEGÚN PROVINCIAS Y DISTRITOS.....	97
CUADRO Nº 36: ORDENAMIENTO GLOBAL DE CIUDADES DE LA REGIÓN SEGÚN RANGO	99

CUADRO Nº 37: JERARQUÍA DE CIUDADES DE LA REGIÓN POR VOLUMEN DE POBLACIÓN.....	100
CUADRO Nº 38: POBLACIÓN URBANA Y PORCENTAJE REPRESENTATIVA, SEGÚN CIUDADES.....	102
CUADRO Nº 39: LAMBAYEQUE POBLACIÓN Y TASA DE CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES PRINCIPALES....	105
CUADRO Nº 40: DETERMINACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	111
CUADRO Nº 41: DETERMINACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE.....	113
CUADRO Nº 42: CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS Y PISTAS DE ATERRIZAJE.....	118
CUADRO Nº 43: MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR COMPAÑÍA AÉREA NACIONAL REGULAR SEGÚN AEROPUERTOS/AERÓDROMO.....	118
CUADRO Nº 44: EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE ORIGEN Y DESTINO CHICLAYO Y PROVINCIAS.	119
CUADRO Nº 45: RESUMEN DEL CLASIFICADOR DE RUTAS POR TIPO DE SUPERFICIE.....	120
CUADRO Nº 46: CLASIFICADOR DE LA RED VIAL SEGÚN TIPO DE SUPERFICIE, POR REGIÓN Y PROVINCIAS	121
CUADRO Nº 47: PARTICIPACIÓN VIAL SEGÚN SUPERFICIE Y CATEGORÍA DE LA RED A NIVEL NACIONAL..	124
CUADRO Nº 48: CARACTERÍSTICA DE LOS PUERTOS – LAMBAYEQUE.....	125
CUADRO Nº 49: PRINCIPALES INDICADORES DE TRANSPORTE VIAL, SEGÚN REGIÓN Y PROVINCIAS.....	130
CUADRO Nº 50: PRINCIPALES EJES VIALES DE ARTICULACIÓN NACIONAL, RUTAS, EXTENSIÓN VIAL Y SITUACIÓN.....	137
CUADRO Nº 51: CARRETERAS NACIONALES, LONGITUD DENTRO DEL DEPARTAMENTO Y SUPERFICIE DE RODADURA.....	137
CUADRO Nº 52: LISTADO DE CARRETERAS NACIONALES, LONGITUD, TIPOS DE SUPERFICIE, CIUDADES QUE ARTICULA Y CÓDIGO DE EMPALME.....	139
CUADRO Nº 53: PRINCIPALES EJES VIALES DE ARTICULACIÓN DEPARTAMENTAL, RUTAS, EXTENSIÓN VIAL Y SITUACIÓN ACTUAL.....	145
CUADRO Nº 54: LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD CIUDADES QUE ARTICULA Y CÓDIGOS DE EMPALME	146
CUADRO Nº 55: RED DEPARTAMENTAL, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD, TIPO DE VÍA, ANCHO DE LA BERMA Y SUPERFICIE DE RODADURA.....	147
CUADRO Nº 56: INCIDENCIA DE LA POBLACIÓN Y RED VECINAL EN EL SOPORTE (KM/HAB)	149
CUADRO Nº 57: RED VECINAL, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD, TIPO DE VÍA, ANCHO DE LA BERMA Y ESTADO SUPERFICIE DE RODADURA.....	151
CUADRO Nº 58: RESUMEN DE LA RED SEGÚN TIPO DE SUPERFICIE, E IMPORTANCIA NACIONAL, REGIONAL Y VECINAL.....	154
CUADRO Nº 59: CAMINOS DEPARTAMENTALES, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD, SUPERFICIE DE RODADURA TRANSITABILIDAD Y RELACIÓN FLETE/PRECIO.....	155
CUADRO Nº 60: LONGITUD DE VÍA REGIONAL SEGÚN ESTADO DE SUPERFICIE DE RODADURA:	156
CUADRO Nº 61: CRITERIOS QUE IDENTIFICAN LOS CAMINOS VECINALES.....	157
CUADRO Nº 62: CARACTERÍSTICAS DE VÍAS DEPARTAMENTALES, CONECTIVIDAD, BENEFICIARIOS, TRANSITABILIDAD Y MEDIOS DE TRANSPORTE SEGÚN SINAC-MTC.....	158
CUADRO Nº 63: ESTADO DE LA SUPERFICIE DE RODADURA DE LA RED VECINAL, POR PROVINCIAS.....	160

CUADRO Nº 64: TIPOLOGÍA DE VEHÍCULOS SEGÚN TIPO DE TRANSPORTE.....	161
CUADRO Nº 65: DETERMINACIÓN DE NODOS DE DESARROLLO ORIENTADO A CORREDORES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL.....	177
CUADRO Nº 66: RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS Y FRECUENCIA DE VIAJES.....	180
CUADRO Nº 67: RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCADERÍA Y FRECUENCIA DE VIAJES.....	184
CUADRO Nº 68: MATRIZ FODA PARA EL PVRP ORIENTADO A LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL DE LA REGIÓN.....	187
CUADRO Nº 69: RELACIÓN DE UNIDADES ASIGNADAS A DRTC – REGIÓN LAMBAYEQUE.....	190
CUADRO Nº 70: DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL.....	201
CUADRO Nº 71 NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS POR LAS VÍAS DE CATEGORIZACIÓN NACIONAL	202
CUADRO Nº 72: DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL.....	203
CUADRO Nº 73: DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DE CATEGORÍA VECINAL – REGIÓN LAMBAYEQUE.....	205
CUADRO Nº 74: DEMANDA DE INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL VECINAL.....	206
CUADRO Nº 75: NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS POR LAS VÍAS DE CATEGORÍA DEPARTAMENTAL.....	207
CUADRO Nº 76: RESUMEN PRESUPUESTO REQUERIDO PARA DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL.....	208
CUADRO Nº 77: RESUMEN PRESUPUESTO REQUERIDO PARA DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL.....	208
CUADRO Nº 78: RESUMEN DE PRESUPUESTO REQUERIDO PARA DEMANDAS DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL VECINAL.....	208
CUADRO Nº 79: DETERMINACIÓN DE EJES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL, SEGÚN JERARQUÍA DE CIUDADES, IMPORTANCIA POBLACIONAL, ORIENTADOS A CORREDORES ECONÓMICOS (INCLUYE AL PROYECTO VI – CATEGORIZACIÓN DE VÍA A LA RED NACIONAL)	211
CUADRO Nº 80: EJES VIALES ESTRATÉGICOS PRIORIZADOS – REGIÓN LAMBAYEQUE.....	222
CUADRO Nº 81: LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS NACIONALES.....	222
CUADRO Nº 82: LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES ESTRATÉGICOS.....	224
CUADRO Nº 83: APLICACIÓN DE PUNTAJES FINALES POR TRAMOS – REGIÓN LAMBAYEQUE.....	227
CUADRO Nº 84: INDICADORES PARA CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	227
CUADRO Nº 85: LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	230
CUADRO Nº 86: DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DE CATEGORÍA VECINAL.....	233
CUADRO Nº 87: LISTADO ESPECIFICADO DE CAMINOS POR RANGOS DE IMPORTANCIA.....	234
CUADRO Nº 88: LISTADO PRIORIZADO DE PROPUESTA DE RECATEGORIZACIÓN A CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	234
CUADRO Nº 89: FRECUENCIA DE LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN SEGÚN IMD.....	237
CUADRO Nº 90: PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	238

CUADRO Nº 91: PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS PROPUESTOS A RECATEGORIZAR EN DEPARTAMENTALES.....	239
CUADRO Nº 92: IMPACTO DEL PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	240
CUADRO Nº 93: IMPACTO DEL PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS VECINALES POR RECATEGORIZACIÓN.....	241
CUADRO Nº 94: COSTO ESTANDAR DE INTERVENCIÓN SEGÚN TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA.....	241
CUADRO Nº 95: NIVELES DE INTERVENCIÓN EN FUNCIÓN A LA DEMANDA ESPERADA PARA REHABILITACIÓN.....	242
CUADRO Nº 96: VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDO POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	243
CUADRO Nº 96-2: VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDO POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	243
CUADRO Nº 96-3: VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDO POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES.....	243
CUADRO Nº 97: VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDOS POR LOS CAMINOS PROPUESTOS A RECATEGORIZACIÓN EN DEPARTAMENTALES.....	246
CUADRO Nº 98: LISTADO DE INVERSIONES VIALES EN MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS.....	249
CUADRO Nº 99: LISTADO DE INVERSIONES VIALES EN MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y MEJORAMIENTO DE CAMINOS.....	250
CUADRO Nº 100: MONTO DE INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO PARA EL AÑO 2011.....	250
CUADRO Nº 101: MONTO DE INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO ANUAL DE CAMINOS PROPUESTOS A RECATEGORIZAR.....	251

GRAFICAS

GRAFICA Nº 1: SUPERFICIE DE TIERRAS SEGÚN SU CAPACIDAD DE USO MAYOR – LAMBAYEQUE.....	43
GRAFICA Nº 2: ARRIBO Y PERNOCACIONES DE TURISTAS.....	55
GRAFICA Nº 3: NUMERO DE ALUMNOS MATRICULADOS (IEP-IES) LAMBAYEQUE.....	58
GRAFICA Nº 4: INDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS Y DISTRITOS.....	74
GRAFICA Nº 5: VALOR BRUTO DE LA PRODUCCIÓN POR SECTORES ECONOMICOS.....	78
GRAFICA Nº 6: PRODUCTO BRUTO INTERNO POR ACTIVIDAD ECONOMICA.....	79
GRAFICA Nº 7: PARTICIPACION REGIONAL EN VAB AÑO 2001-2008.....	80
GRAFICA Nº 8: TASA DE CRECIMIENTO INTERCENSAL.....	93
GRAFICA Nº 9: PARTICIPACION PORCENTUAL DE LA POBLACION 1981-2007.....	93
GRAFICA Nº 10: POBLACION TOTAL, URBANO RURAL SEGÚN SUBREGIÓN - 2007.....	95
GRAFICA Nº 11: POBLACION TOTAL, HOMBRES Y MUJERES POR PROVINCIAS 2007.....	96
GRAFICA Nº 12: RUTAS POR TIPO DE SUPERFICIE.....	122
GRAFICA Nº 13: PORCENTAJE DE TIPO DE SUPERFICIE POR RED VIAL.....	122
GRAFICA Nº 14: EXTENSION VIAL EN LOS PRINCIPALES EJES DE ARTICULACION	144
GRAFICA Nº 15: ESTADO DE LA SUPERFICIE DE RODADURA DE LA RED VECINAL POR PROVINCIAS.....	160

PRESENTACIÓN

El Gobierno Regional de Lambayeque, en cumplimiento del Convenio de Cooperación Interinstitucional suscrito con la Dirección Ejecutiva de PROVIAS DESCENTRALIZADO del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha procedido con la actualización del Plan Vial Departamental, habiéndose formulado el “PLAN VIAL DEPARTAMENTAL PARTICIPATIVO DE LAMBAYEQUE 2010 - 2020”, a través del Equipo Técnico de Planificación (ETPV), designado mediante Resolución Gerencial N°169-2009-GR.LAMB/GGR.

El documento en mención, constituye una herramienta de gestión; que permitirá al Gobierno Regional anticipar de manera organizada las acciones a desplegar para asegurar tanto el desarrollo ordenado de la Infraestructura vial, como la conservación prioritaria y efectiva de de la red vial regional; generando mecanismos descentralizados, participativos y consensuados entre instituciones involucrados en la gestión de la vialidad, eliminando la improvisación, y orientando los recursos públicos y privados de manera eficiente y efectiva para lograr mejores resultados.

El PVDP como instrumento de gestión destaca el rol estratégico de la red vial, permite orientar las inversiones regionales en infraestructura vial, y su objetivo principal es lograr una adecuada articulación territorial y económica de la Región con la complementación de los distintos espacios y procesos económicos y sociales, articulando e integrando los espacios productivos con los mercados nacionales e internacionales.

En el enfoque técnico metodológico principal, que se ha considerado en la actualización del Plan, merece mención especial la participación del Equipo Técnico de Planificación, concurrencia de sectores con la información oportuna y la sociedad civil, para conducir el proceso participativo, así como el análisis y procesamiento de la información proporcionada para la actualización y culminación del Plan Vial Departamental Participativo; documento que servirá como un aporte para la adecuada y oportuna toma de decisiones del Gobierno Regional y Gobiernos Locales, en el nuevo contexto de la gestión de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, a partir de la conclusión del proceso de transferencia de funciones y competencias en materia de transporte terrestre, coadyuvando a una efectiva

descentralización y buscando articular e integrar nuestra Región con miras a obtener un desarrollo armónico y sostenido en beneficio de la población.

El PVDP está constituido por cuatro capítulos:

En el I capítulo, se desarrolla la hipótesis de desarrollo Regional; indicándose que las actividades de mayor importancia para el desarrollo de la región son las productivas, comerciales, agroindustria y turismo. Por tanto, la vialidad departamental, debe orientarse a potenciarlas.

En el II capítulo, se presenta el contexto de desarrollo, caracterización general, física, social y económica. Asimismo, contiene el análisis de la dinámica poblacional y la definición y priorización de los nodos de desarrollo de la Región.

El III capítulo, contiene el Diagnóstico de la Problemática Vial de la Región, en el que se describe el sistema departamental de transportes, los aspectos institucionales de la gestión vial y la determinación de las demandas viales.

En el IV capítulo, se desarrolla la propuesta de solución a la problemática vial de la Región, el mismo que contiene: la Estrategia de Intervención Vial del Departamento, los Objetivos y Políticas para la Gestión Vial, el Plan de Intervención de los Caminos Departamentales y los Lineamientos para el marco Institucional y Financiero para la Gestión Vial Descentralizada.

CAPÍTULO I

HIPÓTESIS DEL DESARROLLO REGIONAL

I. HIPÓTESIS DE DESARROLLO REGIONAL DE LAMBAYEQUE

Lambayeque es la cuna de culturas ancestrales más antiguas del Perú, que hoy provocan la admiración del mundo contemporáneo. Los vestigios hallados muestran la grandeza cultural de pueblos que habitaron esta geografía: Mochica y Chimú, el Señor de Sipán entre otros son solamente algunas evidencias de la grandeza cultural de la que es heredera.

Los descubrimientos de la tumba del Señor de Sipán y Sicán, progresivamente están cambiando las rutas tradicionales del turismo nacional, hoy ya no es solamente el sur del país el elegido para el turismo, sino que la oferta es más amplia y variada, indicándose que Lambayeque también aporta al turismo receptivo del país, sólo hay que observar sus museos y la frecuencia de visitas turísticas para confirmar que, un nuevo filón de prosperidad se devela ante nosotros y nuevas oportunidades de empleo surgen de las culturas y la sabiduría del pasado.

En el Período de la Conquista y Colonia, la invasión española, significó la destrucción violenta de la organización económica, social y cultural de las culturas originarias de Lambayeque, siendo forzados a vivir en las reducciones de indígenas que luego darían nacimiento a la mayoría de las actuales capitales distritales y provinciales.

Sin embargo, y a pesar de la dureza de las relaciones de dominio establecidas, la población Lambayecana fue la principal responsable del mantenimiento de la infraestructura de riego, de la construcción de los templos, del mantenimiento de los puentes y caminos y de la prosperidad.

Este trabajo permitió que en esta tierra florecieran tempranamente, la industria peletera, los trapiches y haciendas que sembraban y procesaban la caña de azúcar y derivados, que permitió a Lambayeque la exportación de sus productos al exterior, destacando los Estados Unidos, Inglaterra, España y otros.

En el Período Republicano, a mediados del siglo XIX se produce una oleada de modernización del agro, cambiando sustancialmente la historia agraria de Lambayeque para dar lugar a las grandes haciendas azucareras y a la formación de una poderosa élite con proyecciones regionales y nacionales, gracias a la preocupación y dedicación de grandes familias, como los Pardo en Tután y Pucalá, los Aspíllaga en Cayaltí, los De la Piedra en Pomalca; que perduró hasta los años 70 del siglo XX, cuando fue interrumpida por la Ley de Reforma Agraria decretada por el Gobierno del General Velasco Alvarado.

En este período se estableció un nuevo ordenamiento urbano, alcanzando la ciudad de Lambayeque notable importancia, la misma que va decayendo a favor de la emergente ciudad de Chiclayo, que termina convirtiéndose en Provincia, luego en capital del Departamento y a su vez en una de las ciudades con gran dinamismo comercial dada su estratégica ubicación geográfica.

La crisis de los gobiernos aristocráticos de las últimas décadas del siglo pasado y luego la guerra con Chile, echa por tierra las posibilidades de desarrollo de la Región. La industria azucarera sufre el impacto por la destrucción producida; por el giro de la demanda externa, cupos de impuestos y la situación global del país; situación que no le da las posibilidades de recuperarse rápidamente. Aparte del recrudescimiento social y económico del País, para el reflatamiento del sector, el capital foráneo se hace cada vez más necesario para su funcionamiento y aparecen los complejos azucareros como verdaderos enclaves económicos dentro de economías empobrecidas.

La Región Lambayeque desde el otrora se ha caracterizado por ser un espacio agrario, principalmente productor de caña de azúcar y arroz, los cuales han marcado gran parte de la historia agraria de su sociedad, indicándose que en la década del 90, el sector privado realizó interesantes inversiones en la modernización y tecnificación de la agricultura (cultivos de caña de azúcar, arroz, maíz amarillo duro, frijol caupí, algodón, limón y mango), y ganadería.

Desde un primer momento a lo largo de la historia, la producción agrícola ha sido el eje dinamizador para la exportación, a través de los Puertos de Eten y Pimentel, trazando de esta forma los ejes productivos y desde luego el factor generador de la infraestructura de transporte en la Región; además cuenta con un conjunto de recursos productivos que lo ubican como el más promisorio de la costa peruana, siendo un punto de conexión y encuentro de flujos comerciales y migratorios provenientes tanto de la costa norte (Piura y Tumbes), así como de la sierra y selva (Cajamarca, Amazonas y San Martín).

El desarrollo de la infraestructura vial a lo largo de la costa a partir de la década del 30, representó un factor de reorganización del espacio económico y el acondicionamiento territorial, que introduce algunos elementos peculiares en la estructura productiva Regional, pero en modo alguno, constituye una infraestructura que, permite implementar todo un esfuerzo de integración económica y social tendiente a reducir la marginación y exclusión en las que se ven envueltos ciertos

sectores poblacionales y áreas geográficas como Incahuasi y Cañaris; agudo problema señalado en las últimas décadas más que todo en el tema de género.

El comportamiento de las estaciones naturales en la Región, nos muestra los impactos negativos por los recurrentes fenómenos naturales como “El Fenómeno del Niño”, trayendo como consecuencia abruptas pérdidas en infraestructura de apoyo a la producción, pérdida económica de extensas áreas de cultivos, interrupción de vías; situación que genera mayor impacto de la pobreza en las familias.

La ciudad de Chiclayo conjuntamente con Leonardo Ortíz y La Victoria, para la región significa el eje angular que concentra las diferentes actividades económicas, financieras, comerciales y de servicios¹, debido a la privilegiada ubicación geográfica, que le permite constituirse en un eje de articulación estratégica de la zona de costa, sierra y selva de la Macro Región Nor Oriental y su proyección a los países vecinos Ecuador y Brasil; indicándose que con la consolidación de la vía interoceánico Nor Oriental, el proyecto macro Regional es una realidad.

El 2009 mostró un crecimiento de los bienes no tradicionales del 51.4% a través de la producción de limón, mango, páprika, pimienta morrón y uva entre otros. Gandules es considerada la planta más grande de procesamiento en Lambayeque; el 90% de sus ventas corresponde a pimienta morrón, seguido por la uva y los gandules (frejol palo verde). La producción de esta firma se dirige a la producción con una cartera de clientes en 40 países.

La producción azucarera está liderada por haciendas como Tumán y Pomalca; esta última emplea el producto como insumo para la elaboración de biocombustibles y se espera que este año invierta US\$10 millones en ampliaciones en su planta de producción de etanol.

En la agro exportación, destaca el rol del café, el cual compone el 74% de las exportaciones lambayecanas. La empresa PERHUSA es la principal exportadora y su nivel de agro exportaciones en el 2009 llegó a los US\$132.29 millones, de acuerdo con Comex Perú lo que la sitúa como la primera a nivel nacional.

La tierra de los Mochicas y Lambayeqes también cuenta con un fuerte sector comercial: Real Plaza Chiclayo y Open Plaza Chiclayo – de los Grupos Rodríguez Pastor y Falabella, respectivamente, a estos avances se suman la expansión de supermercados y de tiendas minoristas de extracción local, como Tiendas Efe, que ya tiene presencia en otros departamentos, incluyendo a Lima.

¹ PNUD en los estudios sobre la importancia de las actividades determinantes de la economía Regional, define a Chiclayo en la fortaleza de concentrar mejor las actividades comerciales.

Muy aparte de esos establecimientos, la oferta comercial mejora. Así se vio con la mejora en las telecomunicaciones con la introducción –por parte de Telmex– de Internet de banda ancha, telefonía fija y televisión por cable en la región. Incluso se ha mencionado que la apertura entre abril y julio de un showroom y taller de Kia en Chiclayo para vender la marca inglesa de autos MG.

Por otro lado, Chiclayo concentra una alta oferta de entidades financieras, que sostiene el desarrollo comercial de la región. Con 24 instituciones financieras operativas, a julio del 2009, la región logró un incremento de las colocaciones del orden del 28.1%, en relación al año anterior: S/.2,403 millones, con una morosidad promedio de 2.9%. El BCP registró la mayor participación en el saldo total de depósitos (30%), seguido del BBVA Banco Continental (18.4%) y del Scotiabank Perú (11.3%). En cuanto a las colocaciones de créditos en el sistema, la concentración se mantuvo: el BCP tuvo la mayor participación (22.5%), también seguido por el BBVA Banco Continental (19.9%) y el Scotiabank Perú (15%). Los créditos comerciales no sólo fueron la mayoría en la estructura de colocaciones del sistema financiero (48.7%), sino que también registran el mayor crecimiento real hasta el primer semestre pasado (31.6%).

Los avances en infraestructura son vitales para el desarrollo agroindustrial y minero de la región. El proyecto de irrigación Olmos consiste en trasvasar el agua del río piurano Huancabamba a través de la construcción de una presa con capacidad de 40 millones de metros cúbicos, un túnel transandino de 19.3 kilómetros y dos centrales hidroeléctricas con más de 400 metros de altura; de esta forma, no sólo se podrá irrigar 38,000 hectáreas y beneficiar a 50,000 familias a través del uso de las tierras para la agroindustria y agro exportación, sino que se tendrá energía hidroeléctrica para abastecer la zona compartida con Cajamarca y Piura. Con la apertura de muchas más fábricas de transformación, va a permitir que los valles pequeños se incorporen a la agro exportación. El 2011 se verían culminadas las obras, al mando del Grupo Odebrecht, debido a los problemas en el equipo TBM, indicándose que al tercer trimestre del 2009 el proyecto estaba completo en un 86%. La inversión total llegaría a US\$185 millones, de los cuales US\$77 millones han sido financiados por el Estado.

La inversión privada también aportaría al desarrollo de infraestructura portuaria en el puerto de Eten, donde se estarían invirtiendo US\$60 millones para construir el terminal marítimo, como parte del Corredor Interoceánico Nor oriental. Esta

iniciativa contribuiría al transporte de minerales provenientes de proyectos tanto en Lambayeque como en otros departamentos.

La minera canadiense Candente Resources Corporation (CRC) posee un proyecto de pórfidos de cobre en la región, llamado Cañariaco Norte. El estudio de factibilidad está en marcha y se espera una producción de 6,400 millones de libras de cobre, la cual vería la luz en el 2013. Otros proyectos lambayecanos de Candente son las exploraciones de Cañariaco Sur y Quebrada Verde, de naturaleza similar a Cañariaco Norte. En Diciembre último, Candente Resources Corporation (CRC) dio a conocer que la inversión requerida para la construcción de este proyecto minero era de US\$ 1,170 millones de dólares, que comprendía la construcción de una nueva carretera de acceso de aproximadamente 50 Km, y la conexión eléctrica a la red nacional de aproximadamente 57 Km, por lo que se puede apreciar Cañariaco, es una inversión seis veces mayor a Olmos; situación que según los ejecutivos de Candente Resources Corporation (CRC), es imprescindible la realización del Proyecto de Puerto Eten para el transporte del material de Cañariaco, de lo contrario, se optaría por la utilización de los puertos de Salaverry, Paíta o quizás Bayovar.

Cabe resaltar la presencia de cuatro plataformas petroleras de la empresa Petro-Tech (ahora Savia) cerca de Pimentel. La cantidad de recurso disponible llegaría a los 1,132 millones de barriles de petróleo crudo de similar calidad al extraído en Talara. Este descubrimiento es histórico para la región, pues es la primera vez que se extraería petróleo. Ello, además, incrementaría los recursos de la región a través del canon.

La naturaleza árida de la provincia de Mórrope, al noroeste del departamento, representa un potencial en minería no metálica a través de sus yacimientos de arcilla, yeso y sal. Éstos son explotados de forma artesanal; en caso que esto se desarrollara, podría generar empleo para un gran número de pobladores aledaños, especialmente si se procesa en láminas o planchas.

En la última década y a raíz de los estudios y descubrimientos arqueológicos de “Sipán y Sicán”, la puesta en valor del “Monumento Arqueológico de Túcume”, la construcción de los “Museos de Sicán y Tumbas reales del Señor de Sipán”, así como la recategorización al Santuario Histórico de los “Bosques de Pómac”, el reconocimiento de las Reservas Forestales de Laquipampa, Racalí y Montes de la Virgen; la consolidación del circuito Mochica, el zoo criadero Bárbara D’Achille en Olmos, así como, el Área de Conservación Privada de Chaparrí en Chongoyape; la Región de Lambayeque ha acentuado su potencial y flujo turístico. Este

acondicionamiento favorable, obliga impulsar al sector turismo como un elemento estratégico para el desarrollo de Lambayeque, que en el mediano plazo podría convertirlo en el eje del segundo destino turístico del Perú.

Realizado el análisis de la dinámica de los sectores económicos² predominantes en la región, su vocación productiva, sus potencialidades y limitaciones; identifican a la agricultura, turismo y la industria (en especial la agroindustria) como actividades económicas básicas para impulsar su desarrollo económico. Este trinomio, define finalmente, la bases sobre las cuales deben plantearse las futuras estrategias de desarrollo Regional.

Bajo este concepto; y, otras incluyentes a futuro, se formula la Hipótesis de Desarrollo de la Región Lambayeque:

“Lambayeque constituye eje de articulación de la macro región Nor oriente, conectada con el país y el mundo, que desarrolla actividades económico-productivas y comerciales sostenibles, teniendo como base la agroindustria y el turismo, preservando el medio ambiente y el patrimonio cultural.”

Como estrategias de política de la hipótesis de desarrollo consideramos los siguientes:

Promover un reordenamiento territorial que posibilite un desarrollo armónico de la región, aprovechando sus potencialidades productivas, comerciales y turísticas, teniendo como estrategia central la planificación participativa y el desarrollo concertado con el objetivo de ampliar las áreas de desarrollo económico y erradicación de la pobreza.

Desarrollar un sistema de integración vial, que facilite la vinculación y articulación de los centros productivos y de servicios más dinámicos con aquellos de menor desarrollo, como las zonas andinas y los sectores rurales. Por lo que, resulta prioritaria una red vial que aprovechando las vinculaciones naturales y comerciales articule los corredores económicos principales, secundarios y menores de la Región.

Potenciar y rentabilizar el aparato productivo Regional partiendo de la agricultura, promoviendo su transformación en la región, a fin de generar mayor valor agregado y empleo productivo; el mismo debe establecerse a través de la formación de cadenas productivas, identificando oportunidades para la inversión privada y

² Sector Primario: Agricultura, pesca, actividades extractivas.
Sector Secundario: manufactura y construcción.
Sector Terciario: Actividades de comercio y servicios.

creando desde el Estado infraestructura básica necesaria para el desarrollo económico Regional. Parte de la producción agrícola de Lambayeque posee ventajas comparativas y competitivas en relación al resto del país y del mundo, identificarlas y aprovecharlas significa crear riqueza y prosperidad.

Promover a Lambayeque como eje articulador del turismo de la macro región Nor oriente del país, considerando que el turismo se ha convertido en la primera fuente de ingresos de divisas de muchos países del mundo, por ello esta actividad se convierte en estratégica para la región dado el potencial de recursos arqueológicos, culturales, históricos con los que cuenta, a los que se suman la variedad gastronómica, las playas aun no aprovechadas, la belleza natural y paisajística, por lo que Lambayeque tiene los motivos suficientes para constituirse en el segundo destino turístico del Perú, potenciar este sector estratégico debe ser parte de la visión y misión de todas las entidades, y una obligación del Estado articular los atractivos de Lambayeque con los existentes en otras zonas del norte y oriente del país para crear nuevos circuitos turísticos.

Promover una educación básica pertinente en relación al entorno social, cultural y económico de la región. Una educación superior encaminada a potenciar el progreso social y económico del ser humano, capaz de desarrollar ciencia y tecnología encaminada a resolver problemas y dar respuestas certeras y oportunas a las incertidumbres de nuestro tiempo y del futuro.

El fortalecimiento de los gobiernos locales, teniendo en cuenta que las municipalidades se constituyen en el eje de la democracia descentralizada, en el eslabón inicial de la relación Estado-Sociedad, en la base de la gobernabilidad, articulador por excelencia del potencial de voluntades humanas.

CAPÍTULO II

CARACTERIZACIÓN DE LA REGIÓN Y CONTEXTO DE DESARROLLO

II. CARACTERIZACIÓN DE LA REGIÓN Y CONTEXTO DE DESARROLLO

II.1 Caracterización General de la Región

II.1.1. Ubicación Regional

La Región Lambayeque se localiza en la costa norte del país, a 775 Kms de la capital de la República del Perú - Lima, entre las coordenadas del Meridiano de Greenwich siguientes:

Norte	05° 28' 36" de Latitud Sur; 79° 53' 48" de Longitud Oeste
Sur	07° 10' 27" de Latitud Sur; 79° 41' 18" de Longitud Oeste
Este	06° 46' 30" de Latitud Sur; 79° 07' 09" de Longitud Oeste
Oeste	06° 22' 12" de Latitud Sur; 80° 37' 23" de Longitud Oeste

**CUADRO N° 1.
SUPERFICIE TERRITORIAL CONTINENTAL E INSULAR**

Concepto	Total (km ²)	Continental	Insular	
			Total	Marítima
Perú Total	1,285,215.60	1,280,085.90	133.40	94.36
Lambayeque	14,231.30	14,213.30	18.00	18.00
% participación	1.11	1.11	13.49	19.08

Fuente: INEI - PERU: Compendio Estadístico 2008, pág 23.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

Su superficie es aproximadamente de 14,231.30 Km², el mismo representa 1.11% de la superficie total del país.

Lambayeque es una Región con amplias fronteras de desarrollo, ello debido a la abierta línea fronteriza provincial y Regional, sus límites son:

LIMITE	REGION	PROVINCIAS
Por el norte	Piura	Sechura, Piura, Morropón y Huancabamba
Por el Sur	La Libertad	Chepén
Por el Este	Cajamarca	Jaén, Cutervo, Chota, Santa Cruz y San Miguel
Por el Oeste		Océano Pacífico

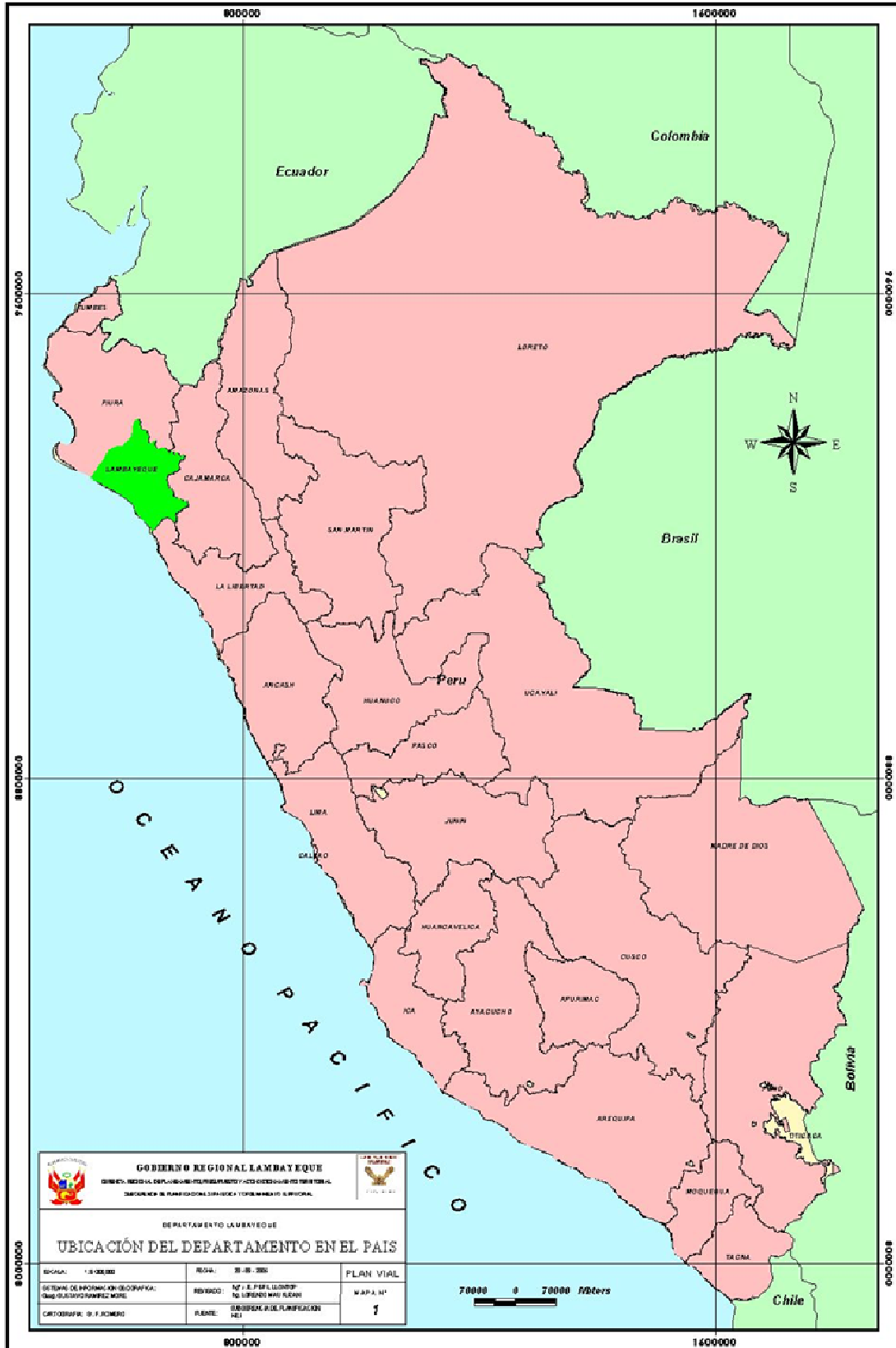
El territorio es poco accidentado y ocupa principalmente llanuras costaneras desérticas, con oasis de gran productividad, formados por ríos extrazonales cuyas nacientes son los contrafuertes andinos.

Es una región básicamente costero, una sola porción de su territorio, localizado en la provincia de Ferreñafe, los distritos de Incahuasi y Cañaris, conforman entre la región natural de la sierra y ceja de selva.

II.1.2. División Política

La región Lambayeque, se divide en tres provincias, Chiclayo, Ferreñafe y Lambayeque y 38 distritos; las tres provincias y 31 distritos carecen de límites territoriales precisos y se basan sobre espacios heterogéneos con diferentes grados de articulación y recursos.

MAPA N° 1. UBICACIÓN DE LA REGIÓN EN EL PAÍS



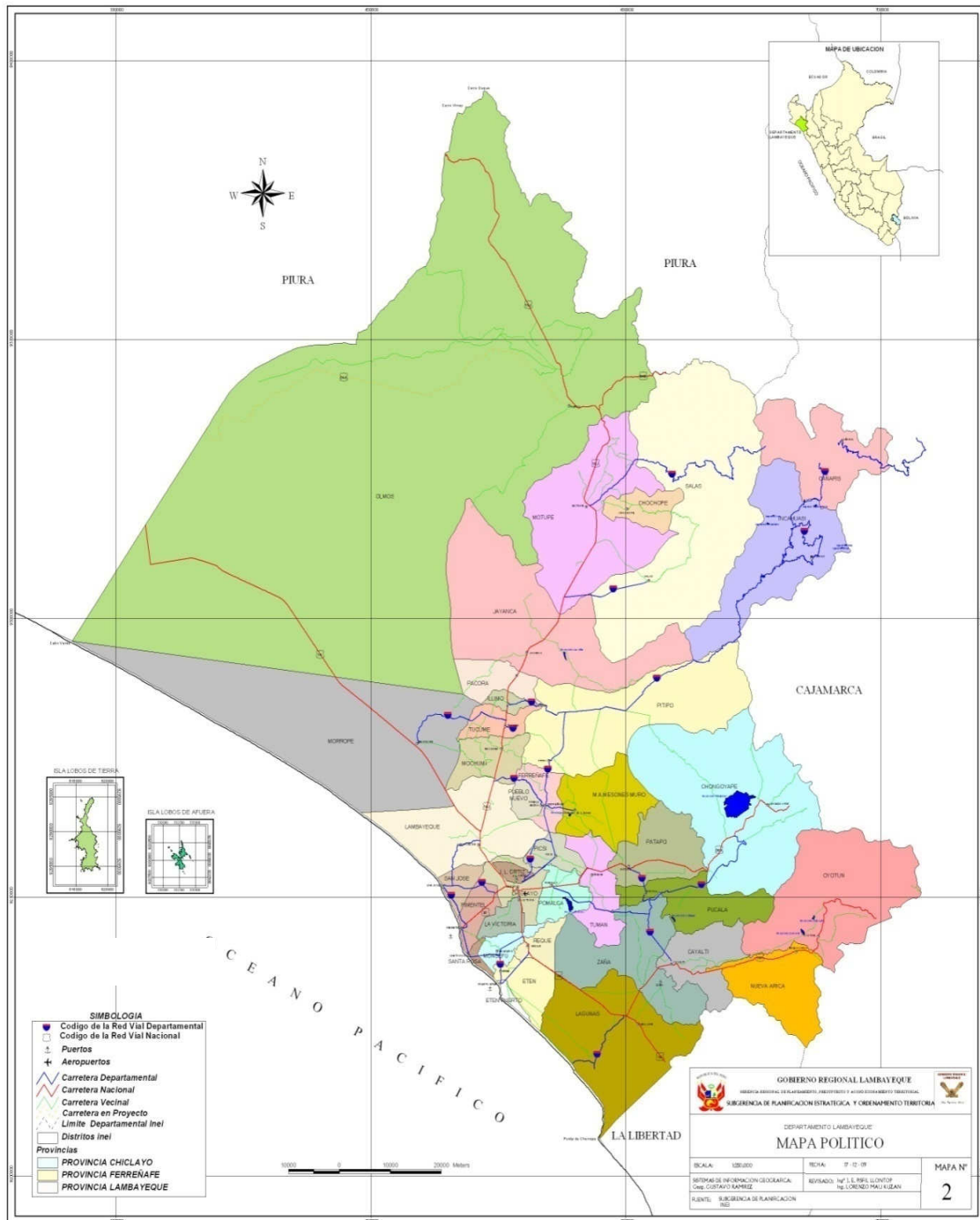
CUADRO Nº 2. PROVINCIAS Y DISTRITOS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE

Provincias	Nº	DISTRITOS
1. Chiclayo	20	
	1	Cayaltí
	2	Chiclayo
	3	Chongoyape
	4	Eten
	5	Puerto Eten
	6	José Leonardo Ortíz
	7	La Victoria
	8	Lagunas
	9	Monsefú
	10	Nueva Arica
	11	Oyotún
	12	Pátapo
	13	Picsi
	14	Pimentel
	15	Pomalca
	16	Pucalá
	17	Reque
	18	Santa Rosa
	19	Zaña
	20	Tumán
2. Ferreñafe	6	
	1	Cañaris
	2	Ferreñafe
	3	Inkahuasi
	4	Manuel A. Mesones M.
	5	Pítipo
	6	Pueblo Nuevo
3. Lambayeque	12	
	1	Chochope
	2	Illimo
	3	Jayanca
	4	Lambayeque
	5	Mochumí
	6	Morrope
	7	Motupe
	8	Olmos
	9	Pacora
	10	Salas
	11	San José
	12	Túcume
Total :	3	38

Fuente: INEI Perú.- Provincias y Distritos, Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

MAPA Nº 2: DIVISIÓN POLÍTICA DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE



II.2. Caracterización Física de la Región Lambayeque

II.2.1. El Espacio Físico

Ubicada en el norte del territorio peruano, caracterizada por tres pisos de fisiografía natural; la Costa, que comprende la mayor parte del espacio Regional constituida por extensos desiertos y tablazos vecinos al mar, la Sierra en los flancos occidentales de la Cordillera de los Andes, de topografía accidentada con algunos valles interandinos entre 2,000 y 3,500 msnm; y, la seja de Selva, que corresponde a una pequeña zona en la cuenca del río Huancabamba en el distrito de Cañaris de la provincia de Ferreñafe, donde aparte de la producción de productos andinos como la papa, oca, cebada; produce café, caña, cítricos y otros frutales.

Potencialmente, representa una diversidad productiva gracias a la presencia de trece zonas de vida o pisos ecológicos, su sistema hídrico está conformado por los ríos Cascajal, Olmos, La Leche, Chancay, Lambayeque y Zaña, que corresponden a la cuenca del Pacífico y, ríos Yantan Yaco, las quebradas de Tocra y El Sauce, pertenecientes a la cuenca del Atlántico; regulado en parte por el Reservorio de Tinajones sobre el río Chancay.

a) Sub Espacio Costero

Comprende la mayor parte del territorio costero departamental, constituye el eje más dinámico de la región, concentrando más del 90% del movimiento económico Regional. En esta zona se encuentran las principales cuencas de La Leche (124,500 MMC), Motupe (145,600 MMC), Olmos (134,560 MMC), Chancay-Lambayeque (977,620 MMC), Cascajal (114,560 MMC) y Zaña (218,230 MMC).

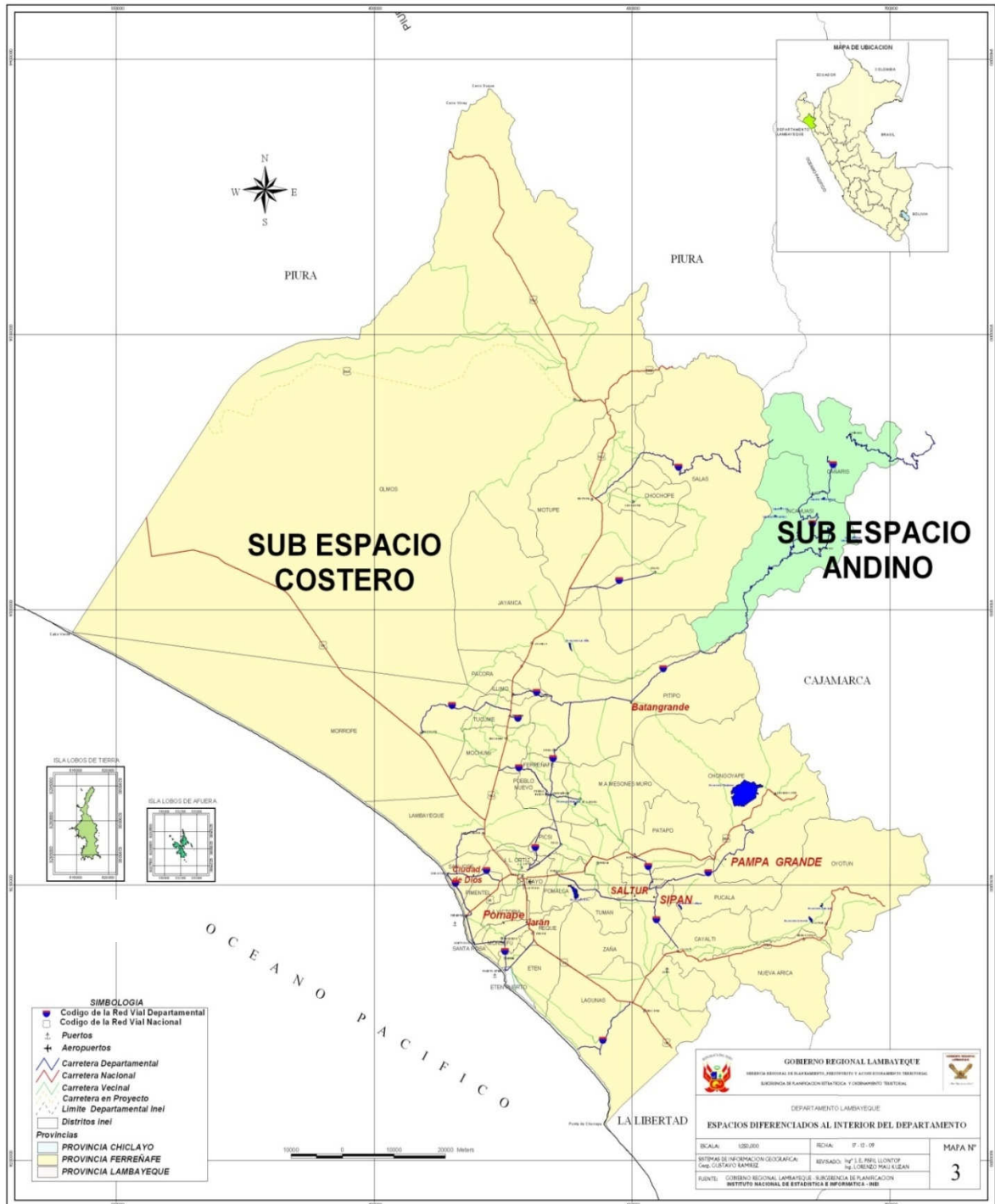
Este sub espacio costero alberga a las principales ciudades de la Región: Chiclayo (260,948 habitantes), Lambayeque (63,386 habitantes), Ferreñafe (32,665 habitantes), Pimentel (32,346 habitantes), José L. Ortiz (161,717 habitantes), La Victoria (77,699 habitantes), Monsefú (30,123 habitantes), Jayanca (15,042 habitantes), Motupe (24,011 habitantes) y Olmos (36,595 habitantes), cuyos niveles de integración e interrelación económica son cercanos y dinámicos; en especial relacionado a las actividades agrícolas, pecuarias, turísticas y comerciales.

Este espacio cuenta con la mejor infraestructura vial y medios de comunicación, además del aeropuerto internacional “José A. Quiñones Gonzales” y la dotación de energía eléctrica permanente de origen hidráulico.

Se caracteriza por sus extensos desiertos y tablazos (Olmos, Mórrope) pendientes escarpadas en su contacto con el mar, topografía plana a ondulada, amplias planicies cubiertos de arena, producto de la acción del viento y colinas aisladas que corresponden a pequeños apéndices de la cordillera Occidental de los andes.

Las unidades fisiográficas (exhibición paisajística) representativas son el litoral del pacífico, llanuras aluviales, depósitos eólicos, algunos valles interandinos, cerros, colinas y planicies al pie de las montañas de la sierra.

MAPA Nº 3: ESPACIOS DIFERENCIADOS AL INTERIOR DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE



b) Sub Espacio Andino

Comprende a los distritos de Cañaris e Incahuasi de la provincia de Ferreñafe. Es una zona agrícola, pecuaria y artesanal, cuyas viviendas rurales están acondicionadas en sectores, caseríos y centros poblados menores; sus tierras son de baja producción, sus productos satisfacen principalmente el autoconsumo doméstico de la familia.

Su interrelación con las actividades comerciales y económicas con el litoral es bajo y se limita principalmente al intercambio de productos alimenticios, con una sostenida migración de la población joven a la costa en busca de empleo.

En la satisfacción de las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), representan a grupos poblacionales con mayores necesidades, escasa infraestructura económica y servicios básicos. El uso de energía eléctrica esencialmente es de origen térmico y las vías de comunicación existentes en su mayoría son trochas y se encuentran en estado de transitabilidad de regular a malo.

Espacio andino localizado en la cabecera de la cuenca de La Leche, dando origen a los ríos La Leche y Cañariaco – Tocras y se caracteriza por tener topografía muy accidentada, valles estrechos, laderas empinadas, quebradas y escasas áreas planas. Las altitudes varían de 2,000 a 4,000 msnm, observándose las máximas alturas en las zonas de Incahuasi y Penachí.

c) Sub Espacio Oriental

Corresponde al pequeño espacio oriental del distrito de Cañaris de la Provincia de Ferreñafe, ubicada en la cuenca del río Huancabamba, que es el límite inferior con la sierra, la unidad fisiográfica predominante son las montañas.

Es una zona agrícola de baja producción, desarticulada de las actividades económicas, comerciales, sociales preponderantes en la región, las políticas de intervención todavía no están diseñadas para el desarrollo de sus espacios.

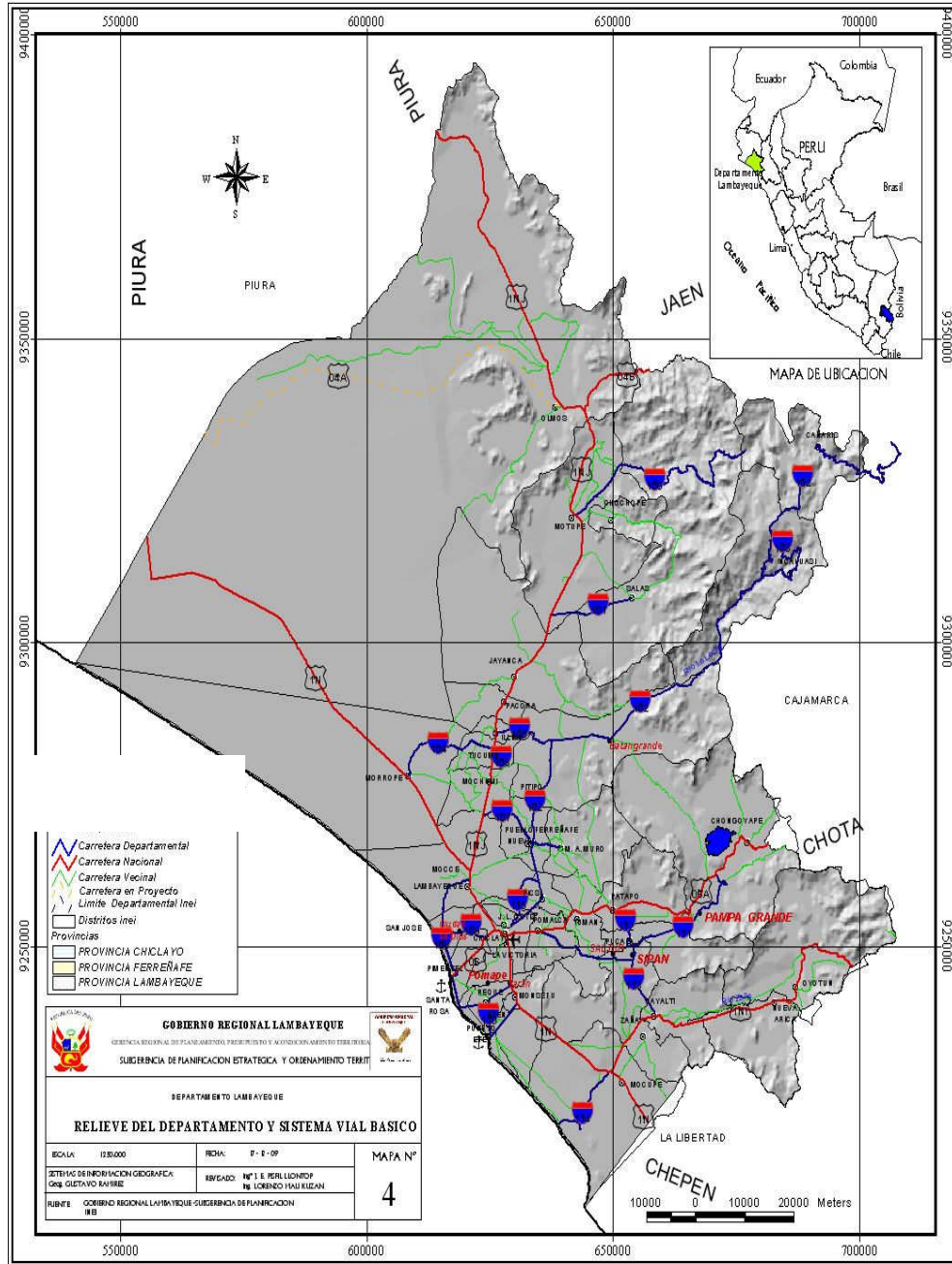
Produce en volúmenes restringidos productos propios de ceja de selva, entre ellas mencionamos la caña de azúcar, café, cítricos y productos de pan llevar.

Las vías de comunicación en mal estado y con déficit de infraestructura de apoyo a la producción conllevan las pésimas condiciones de vida, salubridad, saneamiento y la atención en educación y salud.

Un sistema de vías, conformado en su mayoría por trochas, las mismas que se encuentran en estado de regular a malo, condicionan para que no se cuente con un servicio eficiente de transporte de carga y pasajeros, así mismo la falta de

energía eléctrica para promover el procesamiento de productos, para generar economías de escala, aprovechando la producción de zonas cercanas de la región Cajamarca y Amazonas, son las principales limitaciones para su desarrollo.

MAPA N° 4: RELIEVE Y SISTEMA VIAL



Incidencia del espacio físico sobre el desarrollo vial

La configuración geográfica del espacio físico y el relieve del suelo preponderante en la Región Lambayeque, han tenido una influencia determinante en el desarrollo vial; la figura estratégica del litoral peruano y la localización de principales polos comerciales (Chimbote, Chiclayo y Piura), y de producción (Caña de azúcar, arroz, frutas y productos industriales) situada en las cuencas del pacífico influyen decisivamente en la construcción de vías, obras de las cuales dependen rubros significativos de la economía nacional y Regional.

En el sub espacio de la costa los terrenos llanos y planicies ubicados en el norte de la provincia de Lambayeque y sur de la provincia de Chiclayo, han facilitado la construcción de carreteras adecuadamente, lo cual ha propiciado que este espacio se constituya en el eje más dinámico de la región, concentrando a más del 90% del movimiento económico Regional.

En el sub espacio andino y el oriental, donde están ubicados los distritos de Cañaris e Incahuasi, la infraestructura vial ha constituido un escollo difícil de superar. Localizan espacios productivos que no han podido ser integradas plenamente al resto de la provincia de Ferreñafe y a la región, como consecuencia de la difícil topografía accidentada, cuyos proyectos de inversión exhiben elevados costos de ejecución, y por supuesto, las restricciones financieras no han permitido su priorización en su atención.

El problema señalado y otras dificultades de decisión política han ocasionado la marginalidad de esta zona, encausando una economía de autoconsumo con altos niveles de desnutrición y vías de comunicación en mal estado de transitabilidad, debido a su condición de trochas, a las precipitaciones pluviales, y a la falta de mantenimiento vial permanente por parte de las autoridades Municipales, en este caso específico las carreteras de la zona alto andina de la Región eran vías vecinales en su totalidad.

Como parte de la estrategia de lucha contra la pobreza y la exclusión, y con el objeto de solucionar las asimetrías existentes entre los espacios de la costa y la sierra, el Gobierno Regional, viene interviniendo en la zona alto andina de la Región desde el año 2008, con trabajos de mantenimiento vial, en los tres ejes viales jerarquizados a rutas departamentales y que tienen que ver con los distritos de Incahuasi, Cañaris y zona alto andiana de Salas, habiéndose mejorado sustancialmente las condiciones de transitabilidad, con la consiguiente disminución de los tiempos de recorrido y sobre todo se ha evitado la

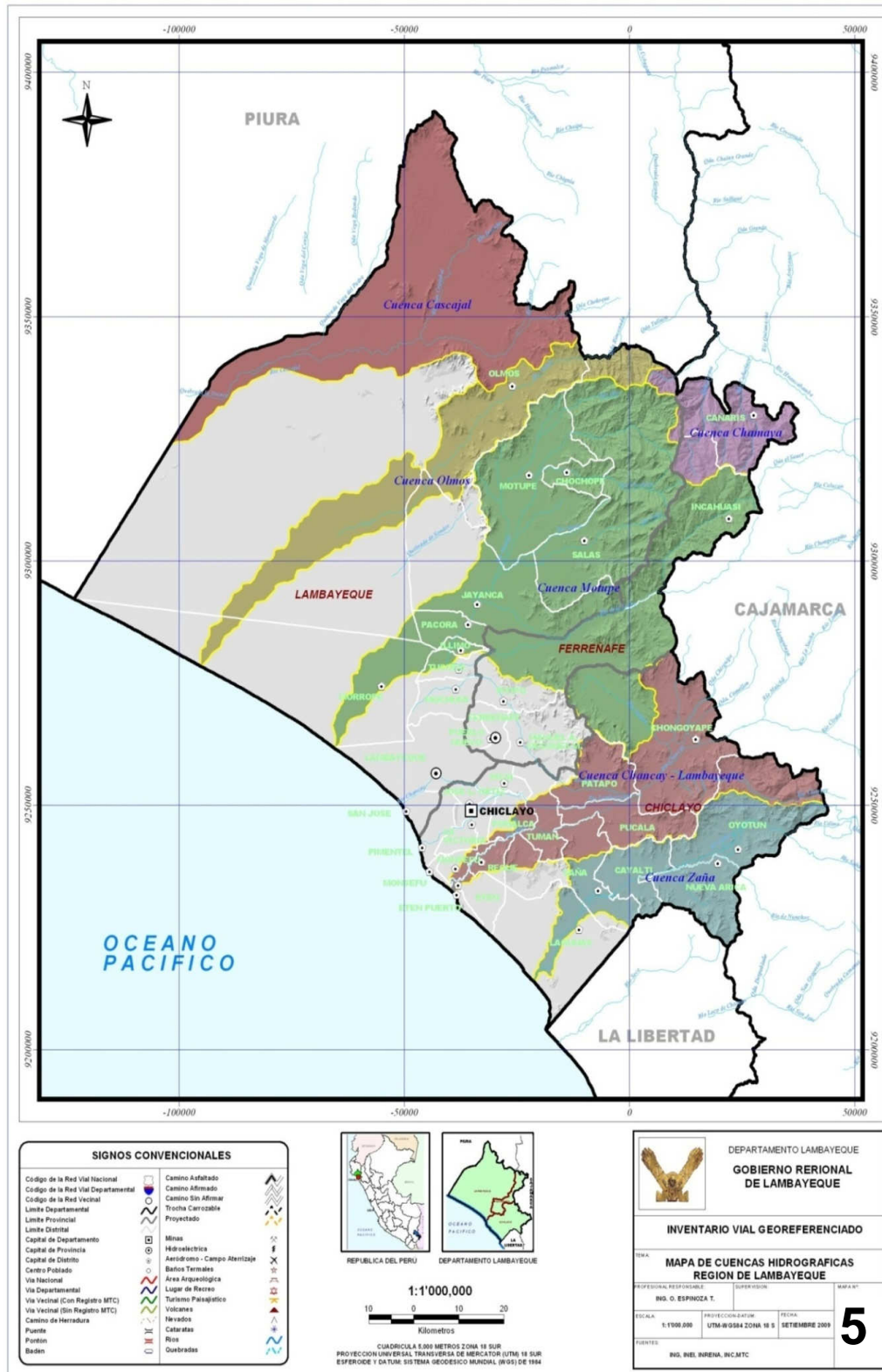
interrupción de las vías en tiempo de invierno, con el agregado que estos trabajos nos permiten contratar personal de la zona, tanto hombres como mujeres y dar sustento a los hogares en forma rotativa, por otro lado el Gobierno Regional tiene como política interconectar a los distritos de Incahuasi y Cañaris, para lo cual se ejecutarán en primer lugar los estudios de preinversión respectivos, con lo cual se logrará que los diferentes espacios de producción y comercialización se interconecten adecuadamente y empiecen a desarrollar actividades económicas más integrados a un mundo globalizado y competitivo.

Las provincias situadas en el ámbito Regional, tienen características singulares, a partir del clima, temperaturas, lluvias y los efectos del Fenómeno de El Niño.

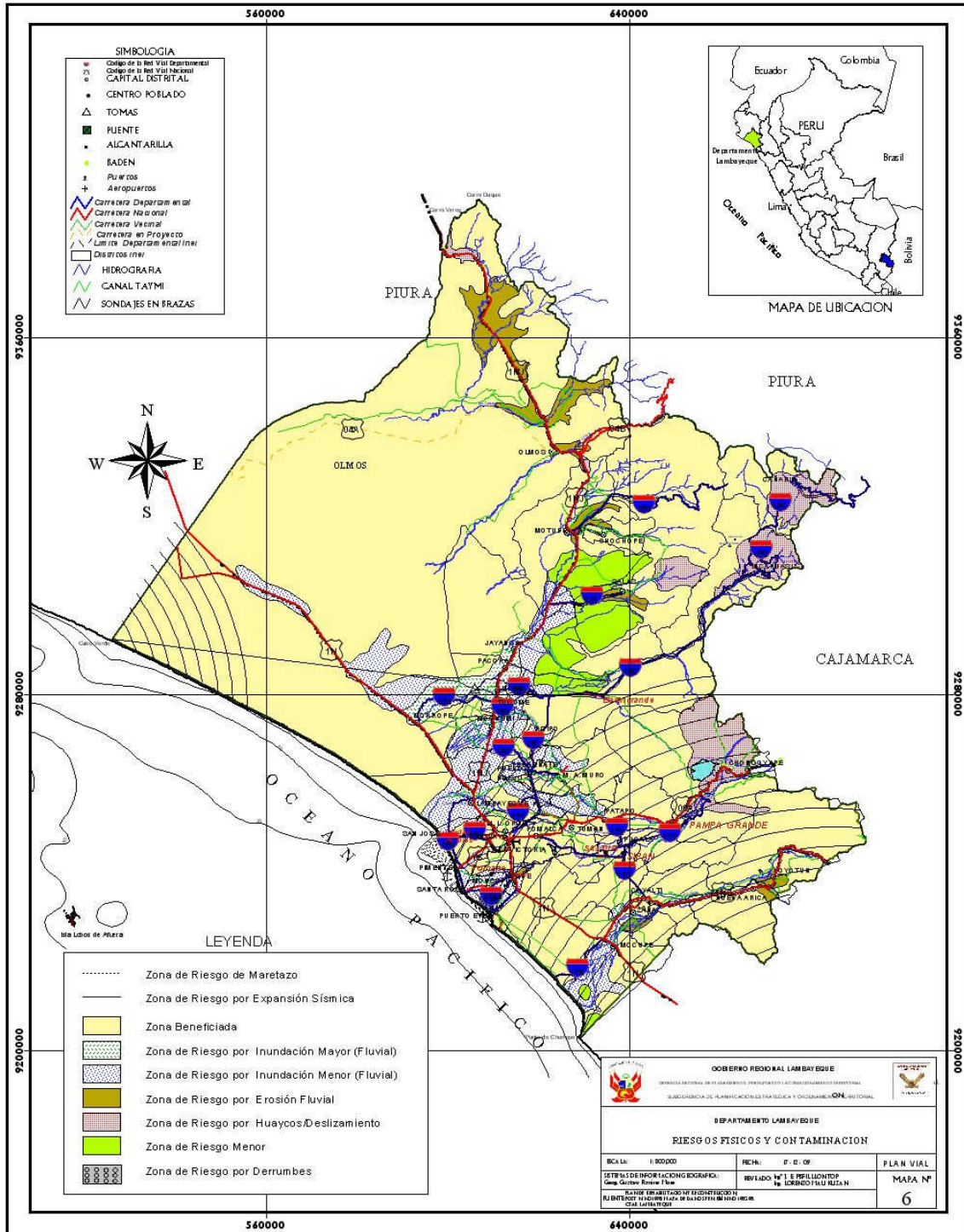
ALTITUD Y TEMPERATURA

Nº	PROVINCIA	ALTITUD (msnm)	TEMPERATURA PROMEDIO (°C)
01	Chiclayo	29	24°C
02	Ferreñafe	67	21°C
03	Lambayeque	17	23°C

MAPA Nº 5: CUENCAS HIDROGRÁFICAS



MAPA N° 6: RIESGOS FÍSICOS Y CONTAMINACIÓN



II.2.2. El Clima

Según el típico patrón anual de variación, que corresponde a su latitud geográfica, la Región Lambayeque por su ubicación en la zona tropical del hemisferio sur, tiene variedad de climas debido a factores geográficos; su latitud, el mar en la costa y la altitud en la región andina.

En la costa, subtropical-desértico, con alta humedad atmosférica, escasas precipitaciones a excepción en los años de ocurrencia del fenómeno de El Niño de gran intensidad (1983), que afecta ostensiblemente la actividad productiva especialmente la agricultura. Las temperaturas máximas alcanzan hasta 31°C y mínimas de 11°C en febrero y 23°C y 9°C en julio (ciudad de Lambayeque).

En la región natural de sierra, el clima influenciado por la cordillera, varía con la altitud desde el templado de las yungas (500 - 2,300 msnm) con diferencias térmicas entre el día y la noche y templado seco hasta frío en los quechuas (2,300 - 3,500 msnm) en Cañaris y en Incahuasi, cuenca del río Huancabamba.

Las precipitaciones se concentran en verano favorable para la agricultura de secano, cuando las precipitaciones de los meses de noviembre y diciembre, se inician con normalidad.

En el piso altitudinal entre 2,000 y 3,500 msnm, el clima es templado de montaña tropical con temperaturas medias anuales entre 11-16°C y máximas absolutas que sobre pasan los 20°C. La sequedad atmosférica es cada vez menor con la altitud y las precipitaciones anuales son superiores a 500 msnm.

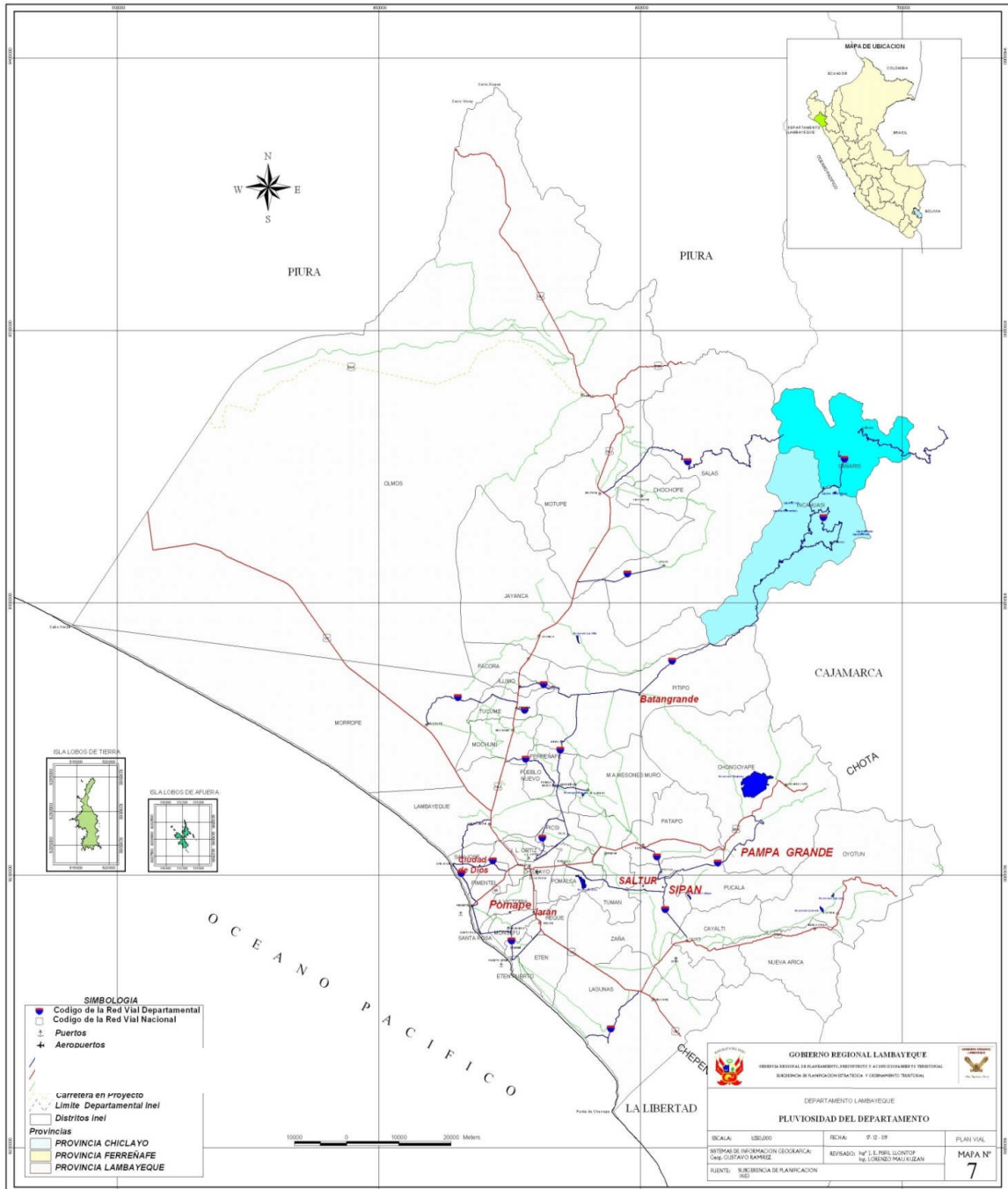
Esta variedad climática influye de alguna manera en el desarrollo vial del departamento y la integración de las diferentes zonas, así en la costa seca y hasta altitudes de 2300 msnm, la baja pluviosidad no afecta mayormente la estabilidad de los caminos ni la conectividad de estas zonas.

Sin embargo, ante la presencia de fenómenos intensos de calentamiento de la corriente de El Niño, los caminos de estas zonas sufren deterioro importante, pero se ha demostrado que cuando se realiza un mantenimiento preventivo y oportuno, los efectos son sustancialmente menores.

En las zonas ubicadas entre los 2000 y 3500 msnm, la mayor pluviosidad y la presencia de huaycos y derrumbes, afectan frecuentemente la conectividad de estas zonas con el resto de la región, convirtiendo los caminos intransitables, aunque también, queda demostrado que a través de un mantenimiento preventivo (que se oriente básicamente a la limpieza de los sistemas de

drenaje), los efectos climáticos sobre los caminos, son fuertemente amenguados, es importante señalar que, el mantenimiento rutinario y/o permanente de las vías, se encuentra como una prioridad de presupuesto anual del Gobierno Regional (carreteras departamentales), requiriéndose que los gobiernos locales (caminos vecinales) consideren también al mantenimiento vial, como un rubro improrrogable en cada gestión de presupuesto anual.

MAPA N° 7: PLUVIOSIDAD DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE



II.2.3. Los Recursos

a) Recurso Hídrico

La superficie Regional cuenta con el Océano Pacífico, el mar de Grau, con características singulares entre las aguas tropicales cálidas que provienen del Ecuador, y las relativamente frescas influenciadas por la Corriente Peruana; recibe el drenaje de los ríos, estos tienen origen en las faldas de la cordillera occidental, formando cuencas que fluyen en recorridos a través de valles y cañones, cuyos afluentes se refieren a:

Ríos Cascajal y Olmos, secos casi todo el año.

Ríos Motupe y La Leche, el primero con recurso hídrico en la parte alta, y el segundo sin agua superficial.

Río Chancay, con escurrimiento continuo.

Río Zaña, mantiene aguas superficiales todo el año.

Potencial Hídrico

Los ríos de la vertiente del Pacífico a lo largo del año tienen una descarga irregular de sus aguas, escasas durante el invierno, así como abundantes cuando se incrementan las lluvias por efecto del fenómeno de El Niño, que hacen que los ríos Chancay y Zaña provoquen inundaciones.

Fenómeno similar ocurre con las quebradas secas de Cascajal, San Cristóbal y otras, que transportan periódicamente grandes masas de agua, llegando a inundar extensas zonas del desierto.

El volumen medio anual escurrido y el regulado, así como su módulo, se detallan en el cuadro N°03.

**CUADRO Nº 3:
DISPONIBILIDAD DE AGUA EN LA CUENCA DEL PACIFICO DE LA REGIÓN
LAMBAYEQUE**

COD.	CUENCA	AREA CUENCA (Km2)	LONGITUD (Km.)	MASA MEDIA ANUAL (Millones m3)	MODULO ESCURRIMIENTO (m3/Seg)
P - 06	CASCAJAL	5,350.00	154.80	22.60	0.71
P - 07	OLMOS	3,505.30	116.80	13.70	0.43
P - 08	MOTUPE	2,356.70	73.00	34.40	1.09
P - 08	LA LECHE	1,304.60	51.80	201.40	6.41
P - 09	CHANCAY LAMBAYEQUE	2,380.50	133.60	886.70	28.25
P - 10	ZAÑA	1,631.00	120.40	225.40	7.05

Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado Lambayeque 2010

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

Cuencas Hidrográficas

Los ríos que drenan la Región Lambayeque, formando cuencas hidrográficas pertenecen tanto a la cuenca del Pacífico como a la del Atlántico.

Cuenca del Pacífico

- **Cuenca del Río Cascajal.-** Se origina en el distrito de Huarmaca de la Provincia de Huancabamba en la región Piura.
- **Cuenca del Río Olmos.-** Se origina en la provincia de Huancabamba y se pierde en las extensas pampas del mismo nombre.
- **Cuenca del Río Motupe-La Leche.-** Esta cuenca nace de la confluencia de los ríos Motupe y Salas; y, La Leche, se origina en el distrito de Incahuasi y confluyendo con el río Motupe, para irrigar Illimo, Túcume y Mochumí, en las amplias zonas de cultivo en el recorrido de sus aguas.
- **Cuenca del Río Chancay.-** Se origina en Cajamarca y recibe como principal afluente al río Maichil y es regulado por la represa de Tinajones (320 millones de m3) cerca de Chongoyape y forman en la parte baja los ríos Lambayeque y Reque, que riegan los valles de Lambayeque y Chiclayo fundamentalmente.
- **Cuenca del Río Zaña.-** Se inicia en Cajamarca y en la provincia de Chiclayo, riega los valles de Oyotún, Nueva Arica, Zaña y Motupe.

Cuenca del Atlántico

Río del distrito Cañaris, que vierte sus aguas al río Huancabamba, afluente del río Marañón, después de conformar el río Chamaya.

Uso Actual Hídrico

El principal uso de los ríos de las cuencas del Pacífico es el agrícola, poblacional e industrial (Chancay-Lambayeque):

**CUADRO Nº 4:
USO TOTAL DEL AGUA EN LAS CUENCAS HIDROGRÁFICAS DE LA
VERTIENTE DEL PACIFICO EN LA REGIÓN LAMBAYEQUE**

CUENCAS PRINCIPALES	Disponibilidad media anual (MMC)	USO CONSUNTIVO (miles m3)					USO NO CONSUNTIVO
		Uso agropecuario	Población	Minero	Industria	TOTAL	ENERGETICO TOTAL
CASCAJAL	114,560	94,580	10,860		3	105,443	9,117
CHANCAY LAMBAYEQUE 1/	977,620	901,100	48,747	-	18,922	968,769	8,851
MOTUPE	145,600	123,600	9,500		62	133,162	12,439
LA LECHE	124,500	96,420	10,600		3	107,023	17,478
OLMOS	134,560	109,560	1,820		56	111,436	23,124
ZAÑA 1/	218,230	129,840	1,210		2	131,052	87,178

Fuente: 1/ MINAG - Inventario y Evaluación Nacional del Uso Actual del Agua - ONERN 2007

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

b) Recurso Suelo

Es uno de los principales recursos, en virtud de que la actividad agropecuaria se desarrolla en ella, constituyéndose su explotación como la principal fuente de producción en la Región. Los suelos tienen diferentes orígenes y ocupan diversas posiciones fisiográficas. De acuerdo a estos las formaciones edáficas pueden dosificarse bajo el siguiente esquema:

- Suelos aluvio locales de áreas depresionadas.
- Suelos aluviales y aluvio locales propios de las quebradas.
- Suelo aluvio locales y glacio pluviales.
- Suelos residuales de las laderas.
- Suelos con salinización en la costa.
- Suelos con poca materia orgánica y los suelos del área andina son escasos y sujetos a erosión hídrica especialmente en las épocas de lluvias.

Capacidad de Uso Mayor de Suelos

La variada topografía de la Región y la presencia de trece zonas de vida, hacen que haya una variedad en cuanto se refiere al uso de suelos. Los suelos constituyen la variable más importante para definir la especialización productiva. Así, los suelos aptos para cultivos en limpio y permanente representan el 19.65% de la superficie Regional.

La actividad agrícola se sustenta fundamentalmente en las siembras de un conjunto muy importante de productos, como se puede apreciar en las estadísticas del Cuadro N° 06, y los cultivos más emblemáticos son:

- Arroz: Valle Chancay, Lambayeque y Zaña.
- Caña de azúcar: Valle Chancay, Lambayeque, Zaña y La Leche.
- Maíz amarillo duro: Valle Chancay, Lambayeque, Zaña, Motupe, La Leche y Olmos.

El volumen de producción de los principales productos bandera de la región representan en conjunto al 88% de la superficie dedicada a cultivos transitorios.

**CUADRO N° 5:
SUPERFICIE DE TIERRAS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE DE ACUERDO A
SU CAPACIDAD DE USO MAYOR**

DISTRIBUCION	CAPACIDAD DE USO		USO ACTUAL DEL SUELO	
	HECTAREAS	%	HECTAREAS	%
Tierras Agrícolas	270000.00	18.9	188244.60	13.2
- Cultivo de limpio	264600.00	18.6	177135.12	12.4
- Cultivo Permanentes	5400.00	0.4	11109.48	0.8
Tierras No Agrícolas	1154930.00	81.1	1236685.40	86.8
- Pastos	220000.00	15.4	75588.61	5.3
- Producción Forestal	55000.00	3.9	193568.65	13.6
- Protección	879930.00	61.8	967528.14	67.9
TOTAL	1424930.00	100.0	1424930.00	100.0

Fuente: Plan de Desarrollo Regional Concertado Lambayeque 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVRP-GR Lambayeque 2010

**Grafica Nº 1:
SUPERFICIE DE TIERRAS SEGÚN SU CAPACIDAD DE USO MAYOR –
LAMBAYEQUE**



**CUADRO Nº 6:
PRINCIPALES CULTIVOS POR ÁREA COSECHADA, PRODUCCIÓN Y RENDIMIENTO
EN EL PERIODO 2009 – REGIÓN LAMBAYEQUE**

Nº	CULTIVO	AREA COSECHADA	PRODUCCION	RENDIMIENTO	Nº	CULTIVO	AREA COSECHADA	PRODUCCION	RENDIMIENTO
		Has	Tn	Kg / Ha			Has	Tn	Kg / Ha
1	Arroz cáscara	57,239	470,269	8,215.88	36	Limón	1,757	42,869	24,398.98
2	Maíz amarillo duro	23,388	138,111	5,905.21	37	Mango	3,973	7,904	1,989.43
3	Caña de Azúcar	25,962	2,975,242	114,599.88	38	Naranja	479	3,461	7,225.47
4	Algodón del Cerro	2,755	5,693	2,066.42	39	Paleta criolla	125	547	4,376.00
5	Algodón Hazera	2,149	6,558	3,051.65	40	Uva	197	2,900	14,720.81
6	Frijol Gr. Seco	2,850	2,827	991.93	41	Papaya	19	108	5,684.21
7	Frijol caupi	2,913	3,314	1,137.66	42	Plátano	176	657	3,732.95
8	Loc Tao	450	460	1,022.22	43	Banano orgánico	49	1,422	29,020.41
9	Arveja Gr. Seco	1,736	1,654	952.76	44	Cocotero	25	11	440.00
10	Arveja Gr. Verde	1,141	3,071	2,691.50	45	Maracuyá	549	9,522	17,344.26
11	Zarandaja	2,930	4,712	1,608.19	46	Cirueta	293	1,360	4,641.64
12	Garbanzo	769	720	936.28	47	Huaba	147	2,088	14,204.08
13	Pallar	2,205	2,401	1,088.89	48	Mamey	112	838	7,482.14
14	Haba Gr. seco	483	300	621.12	49	Chirimoya	23	89	3,869.57
15	Haba Gr. verde	80	111	1,387.50	50	Granadilla	56	194	3,464.29
16	Frijol de palo	199	533	2,678.39	51	lima	60	213	3,550.00
17	Trigo	2,078	1,749	841.67	52	Otros frutales	59	292	4,949.15
18	Cebada	520	385	740.38	53	Sorgo grano	11	30	2,727.27
19	Arracacha	15	28	1,866.67	54	Alfalfa	2,640	93,302	35,341.67
20	Maíz amiláceo	3,678	6,819	1,854.00	55	Maíz Chala	970	30,455	31,396.91
21	Maíz Choclo	3,070	25,744	8,385.67	56	Otros pastos	749	34,949	46,660.88
22	Camote	3,255	38,263	11,755.15	57	Caña para alcohol	467	6,403	13,710.92
23	Yuca	1,345	12,908	9,597.03	58	Caña para chancaca	65	1,350	20,769.23
24	Papa	695	4,079	5,869.06	59	Tabaco	355	5,380	15,154.93
25	Olluco	320	423	1,321.88	60	Ají paprika	320	1,275	3,984.38
26	Oca	155	201	1,296.77	61	Ají piquillo	1,307	27,947	21,382.56
27	Cebolla	934	25,512	27,314.78	62	Ají pimienta	33	361	10,939.39
28	Alcachofa	60	180	3,000.00	63	Tamarindo	156	231	1,480.77
29	Tomate	281	7,353	26,167.26	64	Soya	9	9	1,000.00
30	Otras hortalizas	1,029	15,592	15,152.58	65	Tuna	1	13	13,000.00
31	Sandía	116	2,035	17,543.10	66	Kiwicha	3	6	2,000.00
32	Pepino	15	420	28,000.00	67	Piñón	4	1	250.00
33	Café	866	406	468.82	68	Tara	1	1	1,000.00
34	Cacao	30	23	766.67	69	Salvia	630	422	669.84
35	Espárrago	72	276	3,833.33		TOTAL	161,603	4,034,982	

FUENTE: DRA-DIA-Lambayeque

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Áreas Naturales Protegidas

Por las excelentes condiciones de vida silvestre en determinadas zonas de la Región, después de varias evaluaciones se reconocen cinco Áreas Naturales Protegidas (ANP), oficialmente reconocidas, que requieren de un manejo técnico administrativo adecuado para garantizar la protección y conservación de la riqueza natural (biodiversidad) y cultural (restos arqueológicos) existentes en cada una de ellas:

- Reserva Forestal Laquipampa
Ubicada en el distrito de Incahuasi, provincia de Ferreñafe, con una extensión de 11,346.90 has, reconocida por Resolución Directoral N°00692-82-AG-DGFF.
- Reserva Forestal de Racalí
Localizado en el distrito de Olmos, provincia de Lambayeque, de 6,432.84 has y 8,400 m² de terrenos eriazos, reconocida mediante Resolución Directoral N° 410-85-AG/DR-III Lambayeque.
- Reserva Forestal Montes de la Virgen
Ubicada en el distrito y provincia de Lambayeque, con extensión de 75 has, reconocida por Resolución Directoral N° 053-89-AG-DGFF.
- El Santuario Histórico Bosques de Pómac
Ubicado en el distrito de Pítipo, provincia de Ferreñafe, con una extensión de 5,887.38 has, reconocida por Decreto Supremo N° 034-2001-AG del 4 de junio del 2001.
- El Área de Conservación Privada Chaparrí
Localizado en el distrito de Chongoyape, cuya importancia radica en su potencial ecológico y presencia de recursos de fauna (oso de anteojos, la pava aliblanca, venados, zorros, palomas ojo azul, tórtolas, etc.) y flora (palo santo, hualtaco, algarrobo, palo verde, etc.); reconocida por Resolución Ministerial N° 1324-2001-AG, con una extensión de 34,412 has con administración privada.

Existen otras áreas importantes de vegetación y/o fauna que merecen conservarse y protegerse, tal es el caso de los bosques de Chiñama, Cerro Negro (distrito de Cañaris) y otros, para cuyo efecto se requiere la unión de esfuerzos de las instituciones públicas, (Gobierno Nacional, Regional y local) y la población organizada.

c)Recurso Forestal

Es necesario indicar que existe un acelerado proceso de deforestación, como consecuencia de la tala indiscriminada, (uso doméstico como leña y producción de carbón) sobre pastoreo y fuerte presión que ejerce la población asentada en estos espacios, especialmente en los bosques secos tipo sabana, así como su inaccesibilidad impiden el racional aprovechamiento y control de estos bosques.

Potencial Forestal

Este potencial merece un riguroso plan de explotación, protección y reforestación, en la región contamos con un área aproximada de 55,000 has. de bosques homogéneos y heterogéneos de especies maderables y no maderables en los bosques secos, cuya desertificación es irreversible, sino se toman medidas de conservación.

Es muy reducida la extensión de bosques con especies de madera rolliza, que alcanza sólo a 20.4 mil Has. con 612 mil m³ de producción (1987 D.GFF), 9,669 m² de parquet, 95.3 m³ de leña y 15,906 toneladas de carbón.

Las principales formaciones vegetales según el Mapa Forestal del Perú (INRENA 1995), son las siguientes:

Matorral de Dunas (Md), se ubica al sur de Zaña pegada al mar y entre el río Zaña y el río Reque (Planicies).

Áreas cultivadas de la Región Costera (Cu), comprenden fundamentalmente todas las áreas cultivadas bajo riego, ubicadas en el área de influencia de los ríos Hondo, La Leche, Lambayeque, Chancay y Zaña.

Desierto Costero (Dc), geográficamente se extiende a lo largo de la región costera desde Lambayeque hasta el límite con la Región Piura y al sur de Nueva Arica, que ocupan áreas planas y onduladas.

Matorral Seco (Ms), ubicado en forma de islas en la planicie costera de Oyotún, Olmos, Cascajal y Motupe. Las condiciones extremas del clima han condicionado la presencia de vegetación de tipo xerofítico conformada por asociaciones de comunidades arbustivas y herbáceas de vida efímera, con un tapiz gramíneo que reverdece en el período de lluvias, permitiendo el “ramoneo” del ganado (arbustos).

Matorral Subhúmedo (Msh), se distribuye a continuación del matorral seco, como una franja angosta que recorre las porciones medias del flanco occidental andino (Incahuasi).

Matorral Húmedo (Mh), se localiza en porciones elevadas de la cordillera de los Andes, en el piso inferior a los pajonales que se encuentran en el distrito de Cañaris, Incahuasi (zona alta) y Salas (espacio alto), perteneciente a la vertiente oriental, se presenta discontinuada y en pequeñas áreas, constituyendo zonas de transición entre los pajonales y bosques húmedos de montaña. Su vegetación está compuesta por Sheflera, mutuy, tonja, tarwi, cantuta, tasta, etc.

Bosque Húmedo de Montaña (Bh mo), corresponde a un espacio pequeño de la zona alta de Cañaris en la cuenca oriental del Huancabamba, se extiende desde el pie de montaña hasta los 3,200 msnm, de relieve montañoso que se caracteriza por su gran complejidad florística (epífitas, lianas, arbustos y árboles).

d) Recursos Energéticos

La Región de Lambayeque, por su topografía suave y recursos hídricos limitados, cuenta con poco potencial capaz de atender la demanda energética, siendo los recursos petrolíferos e hidráulicos los de mayor uso, en menor proporción el carbón que a pesar de contar con depósitos cercanos, estamos importando parcialmente para cubrir los requerimientos industriales.

Asimismo, el potencial energético Regional puede ser incrementado mediante la utilización de otras fuentes de energía como la geotérmica, solar, eólica, biomasa y otras no convencionales.

Energía Eólica

Energía no convencional a base de viento, recurso inagotable, a diferencia de los molinos de viento, esta tecnología aprovecha el viento a través de una élise y rotor instalado en una torre, un conglomerado de éstas pueden proporcionar suficientemente energía a conjuntos habitacionales.

Energía Solar

Se trata de aprovechar la energía natural proveniente del sol, como resultado de la radiación electromagnética que produce el sol, por efecto de la fusión nuclear de su estructura.

Existen ejemplos de captación de esta energía a través de células fotovoltaicas para alumbrado doméstico y especialmente para telecomunicaciones en zonas rurales y aisladas del servicio eléctrico convencional.

Energía Hidráulica

La presencia del Proyecto Especial Olmos y el Sistema Tinajones, son indicadores del aprovechamiento de la fuerza hidráulica disponible en la región.

Energía Térmica

Como en muchas ciudades del interior del país y especialmente en zonas rurales y que aún no están conectadas con la red nacional, existen pequeños generadores de energía a petróleo.

e) Recursos Mineros

Entre los principales recursos minerales metálicos existentes, destaca el potencial de cobre de la mina de Cañariaco (distrito de Cañaris) con reservas probadas de 380 millones de Tn y con una Ley promedio del 0.78%; asimismo, las reservas de cobre y molibdeno de Shunchuco, Pandoche y Jehuamarca, las reservas de cobre de Pandachí, en menor medida las reservas de hierro y oro en Zaña y Cayaltí, cuyo dimensionamiento y tendencias están dados por los 674 petitorios hechos por pequeños y medianos mineros distribuidos en todo el ámbito de la Región.

Merecen considerar el desarrollo de los minerales no metálicos, como las reservas de mármol en el distrito de Pítipo, así como los yacimientos de carbón de piedra de Colaya (Salas); Arcilla, arena, baritina, caliza, carbón, piedras decorativas, pirita, sal y yeso; existentes en Mórrope, Oyotún, Chongoyape, Salas, Pátapo, Pítipo, Olmos, Zaña y Pucalá, que contribuirán a incrementar la economía Regional.

f) Recurso Fauna

La fauna íctica nativa, está representada por las principales especies marinas, muchas de las cuales son aptas para el consumo humano, al igual que otras especies en conjunto, permite aprovechar la rica biomasa ictiológica.

La fauna silvestre es un recurso natural que debidamente utilizado se convertirá en un importante rubro socio-económico y científico-cultural para la región.

Lamentablemente, se le ha dado poca importancia y actualmente existen muchas especies, principalmente de alto valor económico, en peligro de

extinción a causa de su explotación desmedida con fines de lucro o a causa de la destrucción de sus hábitats naturales.

La fauna en la región está referida a especies marinas, mamíferos, aves, reptiles y espacios escénicos para el turismo.

g) Recursos Turísticos

El turismo es un eje estratégico para el desarrollo de Lambayeque, su potencial se ha incrementado significativamente en los últimos años como resultado del descubrimiento de vestigios muy valiosos de su pasado histórico, principalmente de la era preinca, como mencionaremos algunos de ellos:

- El Museo de sitio del Señor de Sipán en el sector de Huaca Rajada.
- El Museo de sitio del Señor de Sicán en el sector de Batangrande.
- El Museo de sitio de las Pirámides de Túcume.
- El Museo Tumbas reales de Señor de Sipán en Lambayeque.
- El Museo Sicán de Ferreñafe.
- El Museo Brunning de Lambayeque.
- El Museo de Sitio Huaca Chotuna.

**CUADRO Nº 7:
PRINCIPALES RECURSOS ARQUEOLÓGICOS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE**

PROVINCIA	DISTRITO	ATRATIVOS
Chiclayo	Zaña	Complejo Arqueológico de Huaca Rajada
		Museo de sitio de Huaca Rajada
		Convento de San Agustín
		Iglesia La Merced
		Iglesia Matriz
		Cerro Corbacho y Paredones
		Iglesia de San Francisco
	Museo Afro-peruano	
	Chongoyape	Complejo Arqueológico Pampagrande
Petroglifos del Cerro Mulato		
Oyotún	Complejo El Águila	
Lambayeque	Lambayeque	Casa de la Logia Masónica o Casa Montjoy
		Casa Real Aduana
		Complejo Arqueológico Huaca Chotuna
		Capilla San Francisco de Asís
		Casa Descalzi
		Iglesia de San Pedro
		Museo Arqueológico Nacional Bruning
		Museo Tumbas Reales del Señor de Sipán
		Museo de Sitio Huaca Chotuna – Chornancap
	Túcume	Complejo Arqueológico Piramedes
		Museo de Sitio Huaca Chotuna – Chornancap
		Huaca del Pueblo
		Huaca Las Balsas
		Huaca El Manuelón
		Templo Colonial de Túcume Viejo
	Morrope	Iglesia de San Pedro
		Olmos
Ferreñafe	Ferreñafe	Museo Nacional de Sicán
		Iglesia de Santa Lucía
	Pítipa	Complejo Arqueológico Sicán
		Santuario Histórico de Batangrande
		Jagueyes de Mayascón
	Incahuasi	Runa Andamarca
		Yanahuanca
	Mesones Muro	Caminos Los Incas
		Yoyoca
	Cañaris	Setama
Yacoñahui		
Congona		

FUENTE: DIRCETUR- Lambayeque

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

El patrimonio histórico y la riqueza y diversidad de la cultura autóctona, permiten el turismo histórico y cultural. Además la reconocida diversidad biológica y geográfica es propicia para el turismo de naturaleza y existen áreas que se prestan para el ecoturismo.

El desarrollo de un turismo que preserve la identidad cultural y proteja los ecosistemas ayudará a elevar los niveles de bienestar de las poblaciones beneficiarias.

La ubicación de Chiclayo como centro de un importante circuito económico, financiero y comercial permite, también incentivar el turismo de negocios. Las posibilidades mencionadas han creado la expectativa de que Lambayeque puede convertirse en el segundo destino turístico del Perú, después del Cuzco.

**CUADRO Nº 8:
PRINCIPALES RECURSOS TURÍSTICOS DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE**

PROVINCIA	DISTRITO	ATRACTIVO
Chiclayo	Pimentel	Playa de Pimentel
		Playa Las Rocas
	Santa Rosa	Playa Santa Rosa
		Playa Hondos
	Puerto Eten	Playa El Ensueño
		Playa Farola
Playa Lobos		
Chongoyape	Playa Media Luna	
	Área de Conservación Privada de Chaparrí	
Lambayeque	Lambayeque	Playa Naylamp
	San José	Playa de San José
	Chòchope	Huaca Colorada
		Tres Peroles
	Jayanca	Ojo de Toro – La Viña
		Huaca Chilili – La Tomasita
	Mochumi	Huaca La Playa – La Pava
		Argoriada – Chalupito
		Huaca de Barro – Muy finca
	Motupe	Paredones – Muy finca
		Ruinas Apurlec
	Olmos	Cerro Chalpón – Zapote
		Los Pirochinos
	Pacora	Ruinas de Fuicar
		Santuario Inmaculada
	Túcume	Complejo Arqueológico Santa Isabel
Huaca Bandera		
Ferreñafe	Ruinas La Raya	
	Santos Vera	
	Ruinas de Túcume Viejo	
	Ferreñafe	Parque Zoológico
	Pitipo	Santuario Histórico Bosque de Pómac
Los Jagúeyes de Mayascón		
Incahuasi	Cerro Gigante – Cachinche	
	Piscina y Cascada de Mayascón	
	Laguna Minas – Wasikag	
Cañaris	Laguna Tembladera	
	Cerro El Gigante	
	Cerro Negro	
		Bosque Opaypitac

FUENTE: DIRCETUR- Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

La región tiene condiciones para atraer turistas de dentro y fuera del país. Existen áreas de reserva natural (Batangrande, Laquipampa, Racalí y Chaparrí), playas costeras (Puerto de Eten, Pimentel, Santa Rosa, etc.), restos arqueológicos y cuatro museos de calidad (Brünning, Tumbas reales de Sipán, Sicán y Túcume), fiestas patronales y una rica y variada tradición gastronómica.

Asimismo, Lambayeque conjuntamente con La Libertad, Cajamarca y Amazonas conforman el Circuito Norte, con una interesante propuesta turística con

potencial de expansión en el futuro con Piura, Tumbes, San Martín, así como a los Circuitos turísticos Binacionales; es por ello que en la actualidad se oferta el Circuito Turístico Nororiental Amazónico (La Libertad-Lambayeque-Cajamarca-Amazonas-San Martín-Loreto) y la ruta Moche que está conformada por la Libertad y Lambayeque(Mocupe - Puerto Eten - Ciudad de Eten - Santa Rosa - Pimentel-San José – Lambayeque - Santuario Histórico del Bosque de Pómac-Chaparrí-Huaca Rajada-Cayaltí - Zaña).

En cuanto a servicios turísticos, hay una infraestructura hotelera bastante aceptable en la ciudad de Chiclayo, un aeropuerto, la carretera panamericana, entre otros. Las principales atracciones turísticas están ubicadas en lugares cercanos a la capital por lo que es posible visitarlas y alojarse en Chiclayo.

En el resto de la región la infraestructura hotelera y alimentación es insuficiente e inadecuada, en concreto, aún queda trabajo e inversión por realizar en materia de equipamiento y organización de los servicios turísticos, formulación y entrega de información turística adecuada, capacitación de personal, entre otros aspectos.

Con relación a la infraestructura turística, Lambayeque en el 2009 cuenta con 340 establecimientos de hospedaje, representa el 2,87% del total de estos establecimientos a nivel nacional; cifra que se ha incrementado en 155% desde el año 2006. Asimismo, en el 2009 el 34,7% de los establecimientos de hospedaje de Lambayeque era de una categoría superior a dos estrellas, mientras que el 60% no se encontraba categorizado.

**CUADRO Nº 9:
CAPACIDAD INSTALADA DE ESTABLECIMIENTO DE HOSPEDAJE Y
PORCENTAJE DEL TOTAL A NIVEL NACIONAL 2006-2009**

PERU/REGION	2006			2007			2008			2009		
	Nº HOSPEDAJES	Nº HABITACIONES	Nº CAMAS	Nº HOSPEDAJES	Nº HABITACIONES	Nº CAMAS	Nº HOSPEDAJES	Nº HABITACIONES	Nº CAMAS	Nº HOSPEDAJES	Nº HABITACIONES	Nº CAMAS
Total Nacional	10,737	154,743	268,082	11,299	160,908	278,704	11,580	170,840	297,360	11,858	180,772	316,021
Lambayeque	320	5,140	8,092	331	5,290	8,410	336	5,550	8,820	340	5,800	9,226
Porcentaje del	2.98	3.32	3.02	2.93	3.29	3.02	2.90	3.25	2.97	2.87	3.21	2.92
Total Nacional												

FUENTE: DIRCETUR- Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVD/DP - GR Lambayeque - 2010

En el año 2009 Lambayeque tuvo una gran afluencia de turistas nacionales y extranjeros , dentro de los nacionales llegaron 452,166 turistas y extranjeros 25,969 que hicieron un total de 478,135 turistas.

Según estudios realizados sobre el sector turismo en la región sostienen que “Tener un turismo competitivo en Lambayeque implica vender productos turísticos atractivos, de alta satisfacción al cliente y además que posibilite una estancia más larga del cliente turista”.

El turismo permite a su vez el desarrollo de otras actividades económicas colaterales, como la expansión de la agricultura generando productos alimenticios en los distintos pisos ecológicos, crecimiento del número de restaurants y cafeterías, venta de artesanía y la industria de algodón, en conjunto generan un flujo de ingresos como consecuencia del mejoramiento de niveles de empleo y la expansión del mercado de consumo, positivos que le permite una sostenibilidad mayor al aparato productivo Regional.

**CUADRO Nº 10:
ARRIBO DE TURISTAS EXTRANJEROS – REGIÓN LAMBAYEQUE**

MES/AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ENERO	861	880	1,630	1,792	1,250	1,235	1,196	1,575	1,728	1,849
FEBRERO	998	836	1,016	1,106	1,306	1,395	1,464	1,684	1,788	1,875
MARZO	1,211	901	1,037	953	1,329	1,394	1,206	1,575	1,746	1,718
ABRIL	1,716	1,340	945	1,197	1,483	1,570	1,737	1,887	1,746	1,701
MAYO	1,128	1,563	986	1,223	1,473	1,595	2,022	1,715	1,325	1,814
JUNIO	1,619	1,660	1,073	936	1,382	1,679	1,128	1,403	1,471	1,724
JULIO	1,734	1,933	1,498	1,313	3,800	1,855	1,595	2,663	2,187	2,295
AGOSTO	1,819	1,594	1,885	1,490	1,825	2,429	2,513	2,821	2,232	2,365
SEPTIEMBRE	1,912	1,017	1,503	936	1,438	1,974	2,009	2,275	2,521	2,592
OCTUBRE	2,056	1,393	964	1,249	1,330	1,764	2,360	2,175	2,598	2,695
NOVIEMBRE	1,398	1,535	1,085	1,082	1,405	1,152	2,171	2,213	2,680	2,606
DICIEMBRE	802	2,239	1,506	1,525	1,557	1,200	2,597	2,687	2,358	2,735
TOTAL	17,254	16,891	15,128	14,802	19,578	19,242	21,998	24,673	24,380	25,969
VARIAC. %	Base : 100%	-2.10	-12.32	-14.21	13.47	11.52	27.50	43.00	41.30	50.51
REGION LAMBAYEQUE: ARRIBO DE TURISTAS NACIONALES										
ENERO	26,006	27,590	34,396	40,818	35,134	36,358	30,563	35,886	36,440	34,871
FEBRERO	28,458	29,143	30,194	35,704	36,509	38,613	28,240	35,958	37,273	37,728
MARZO	31,537	29,096	40,949	37,827	39,324	40,748	29,930	35,575	36,374	38,159
ABRIL	35,829	31,656	33,869	45,477	46,971	47,447	30,006	37,523	38,788	38,894
MAYO	31,814	34,909	34,082	29,806	39,304	45,542	28,100	37,496	30,746	37,847
JUNIO	34,791	36,497	34,314	38,716	36,828	41,407	28,491	32,295	30,276	36,390
JULIO	40,591	41,565	46,481	33,125	40,184	43,196	34,597	35,811	33,611	37,694
AGOSTO	46,714	39,657	59,082	23,123	36,106	38,196	42,258	38,471	31,748	37,451
SEPTIEMBRE	41,071	30,720	32,782	20,119	33,305	31,207	31,555	40,922	35,046	36,026
OCTUBRE	45,725	35,193	30,324	22,501	34,165	36,845	34,941	38,745	35,576	36,667
NOVIEMBRE	40,601	42,359	37,444	21,359	34,859	34,777	37,894	39,624	37,500	38,341
DICIEMBRE	32,714	45,876	49,491	26,866	37,830	34,079	45,682	35,476	38,146	42,098
TOTAL	435,851	424,261	463,408	375,441	450,519	468,415	402,257	443,782	421,524	452,166
VARIAC. %	Base : 100%	-2.66	6.32	-13.86	3.37	7.47	-7.71	1.82	-3.29	3.74

FUENTE: DIRCETUR- Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Las nuevas tendencias de desarrollo de las relaciones entre los países del mundo, nos indican que la cantidad de ciudadanos que viajen en condición de turistas por el mundo se incrementará notablemente.

Tan solo un flujo del 1% anual de turistas chinos por América Latina, significará la visita de más de 20 millones de ciudadanos por países que tienen tratados comerciales con el gigante asiático, si a esto le sumamos el turismo procedente del Brasil a través de la interoceánica, nos permitirá imaginar cómo crecerá el sector turismo en el país, situación que constituye un gran reto para al país, y en este camino la región de Lambayeque tiene la misión de liderar a todo el norte a fin de consolidar un nuevo circuito alternativo, identificar los atractivos, ponerlos en valor, crear conciencia turística en la ciudadanía, hacer que los beneficios de esta actividad llegue a las poblaciones más alejadas.

Se requiere establecer calendarios festivos que se constituyan en atractivos turísticos en la región, como la Fiesta de la Primavera en Trujillo o la fiesta de Carnaval en Cajamarca. Existe la conciencia de aprovechar los recursos turísticos para desarrollar actividades conexas generadoras de empleo como la artesanía, el transporte y la prestación de servicios de hotelería y alimentación, requiriéndose además de la identificación y promoción de una imagen de la región a nivel nacional e internacional con una oferta turística diferenciada, la mejora de la infraestructura vial y de comunicaciones.

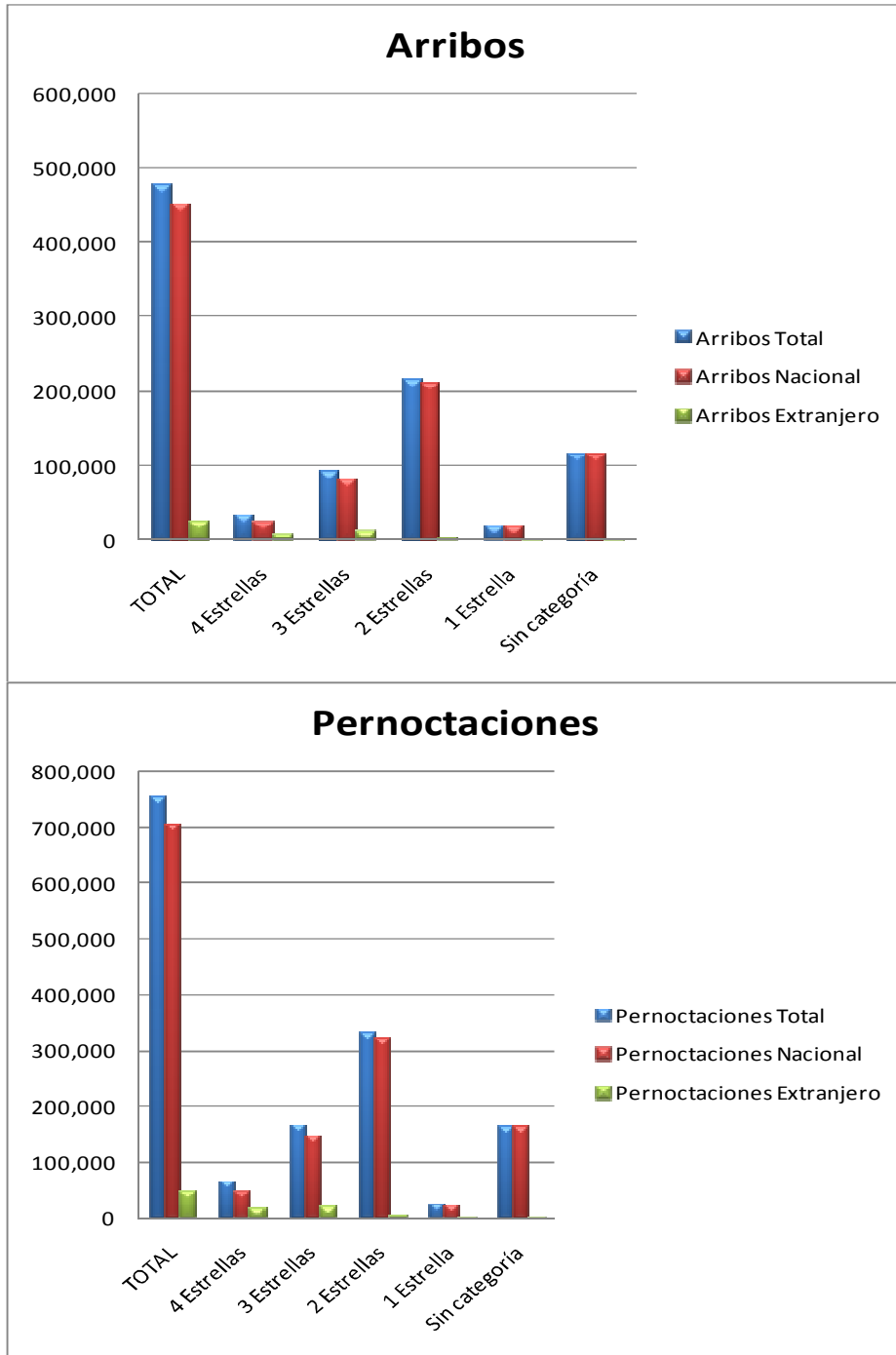
**CUADRO N° 11:
ARRIBO Y PERNOCACIONES DE TURISTAS NACIONALES Y
EXTRANJEROS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE SEGÚN
CATEGORÍA - 2009**

Categoría	Arribos			Pernoctaciones		
	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero
TOTAL	478,135	452,166	25,969	756,786	708,392	48,394
4 Estrellas	33,663	24,644	9,019	66,909	48,555	18,354
3 Estrellas	92,697	80,952	11,745	168,307	146,815	21,492
2 Estrellas	215,927	211,554	4,373	330,884	323,671	7,213
1 Estrella	18,749	18,317	432	25,546	24,807	739
Sin categoría	117,099	116,699	400	165,140	164,544	596

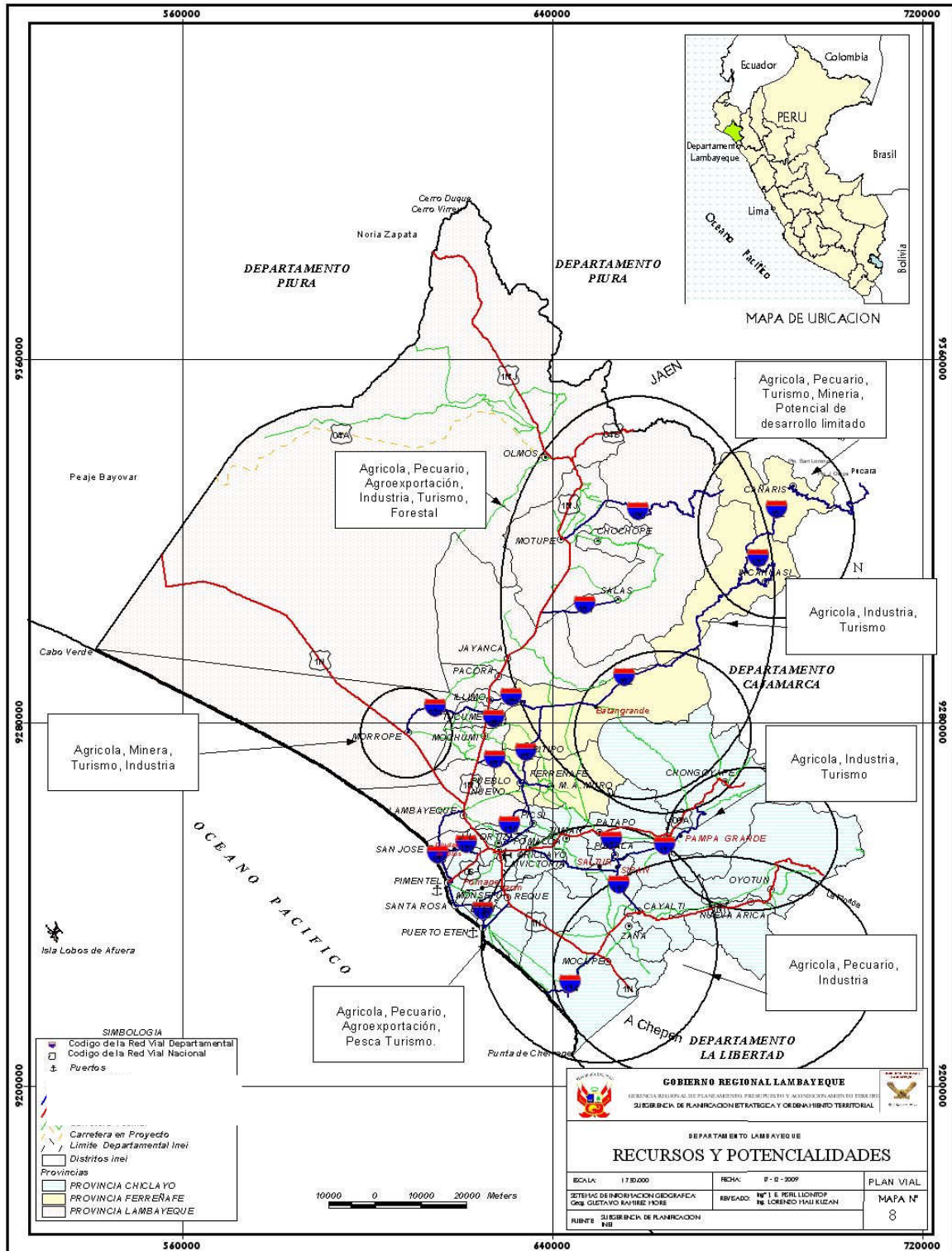
FUENTE: DIRCETUR- Lambayeque

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

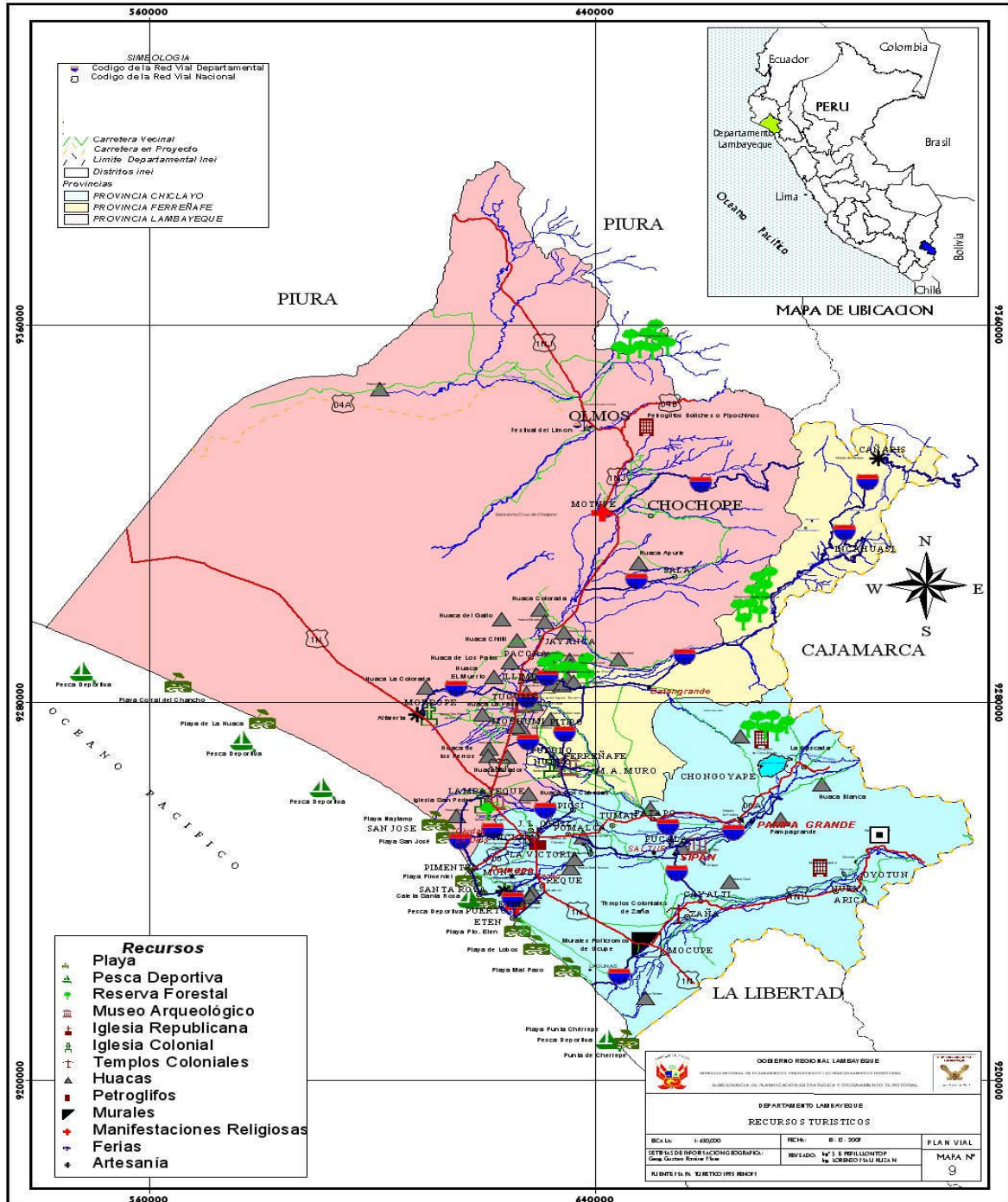
**Grafica Nº 2:
ARRIBO Y PERNOCTACIONES DE TURISTAS**



MAPA N° 8: RECURSOS Y POTENCIALIDADES



MAPA Nº 9: RECURSOS TURÍSTICOS



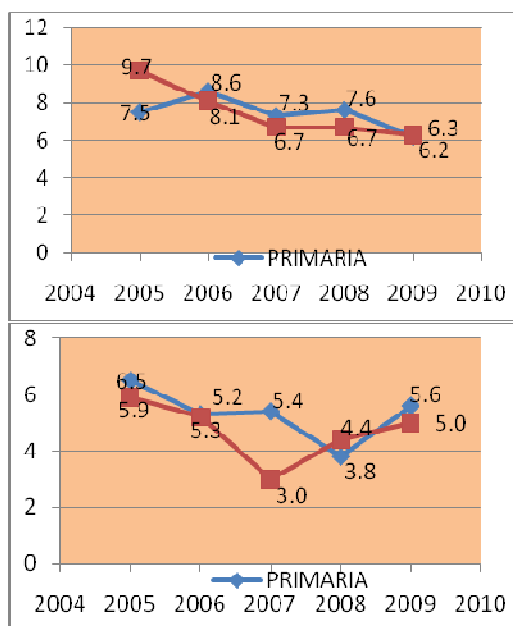
II.3. Caracterización Social de la Región³

II.3.1. La Educación y Cultura

La población escolar Lambayecana representa el 3.87% de la población escolar nacional (244,182 alumnos) y tiene un crecimiento vegetativo de 3.6% promedio anual (10,194 alumnos/año). La tasa de escolaridad es creciente, entre 2000 y 2009 se incrementó de 54 a 72%. La educación en la niñez y adolescencia alcanza un nivel de desarrollo medio de 52%, superior al promedio nacional que alcanza 50% (INEI y UNICEF, 2000 - 2009)⁴.

Mediciones cuánticas realizadas en el período 2005 - 2009 expresan un leve crecimiento en la eficiencia educativa Regional; así el porcentaje de matriculados ha disminuido en primaria (de 7.5 a 6.2%) como en secundaria (9.7 a 6.3%); lo mismo la deserción escolar primaria (6.5 a 5.6%) y secundaria (5.9 a 5.0), observándose un peligroso revés de la deserción de los últimos dos años. Observar las gráficas siguientes.

**Grafica Nº 3:
ALUMNOS DESAPROBADOS Y DESERCIÓN ESCOLAR (IEP-IES) LAMBAYEQUE**



Fuente : Dirección Regional de Educación Lambayeque 2010

³ En el capítulo se toman las referencias textuales del PDC, que considera pertinente el Gobierno Regional, en cuanto a Educación, Cultura y Salud Pública.

⁴ Estas tendencias en la actualidad cobran vigencia, cada vez por parte de Estado es muy reducido la atención a este sector, en los últimos años, el educando está dirigiéndose a la escuela privada, las razones son obvias, inclusive en el nivel de educación superior, la tendencia tiende a agravar aun más en los últimos años.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVRP Lambayeque 2010

Se estima que el 28% de la infraestructura educativa se encuentra en mal estado y el equipamiento es deficiente, parte de éstas no reúnen las exigencias y especificaciones técnico pedagógicas lo que exige a continuar con la construcción, mejoramiento y ampliación de infraestructura educativa.

En la actualidad con el Proyecto Educativo Nacional al 2021: La Educación que queremos para el Perú; se está adaptando la currícula oficial a la diversidad geográfica, económica, social y cultural de la región; se trata de forjar un sistema educativo que forme en valores, que afirme la identidad lambayecana, la democracia y la participación ciudadana, la conservación ambiental y el desarrollo de la biodiversidad. El analfabetismo sigue siendo una limitante para el desarrollo Regional, cuya tasa de 10.5% que tenemos que desterrar.

En cuanto a cultura, se observa la existencia de una débil identidad cultural de la población y creciente pérdida de valores éticos y morales en la sociedad.

**CUADRO N° 12:
POBLACIÓN ESCOLAR (IEP y IES) MATRICULADOS Y RETIRADOS – REGIÓN LAMBAYEQUE**

AÑO	MATRICULADOS			RETIRADOS		
	PRIMARIA	SECUNDARIA	TOTAL	PRIMARIA	SECUNDARIA	TOTAL
	MENORES	MENORES	MATRICULA	MENORES	MENORES	RETIRADOS
2000	162,274	89,900	252,174	6,328	3506	9834
2001	161,194	95,196	256,390	7,253	3832	11085
2002	161,322	95,804	257,126	6,452	4311	10763
2003	161,768	97,271	259,039	7,279	3793	11072
2004	161,097	97,077	258,174	6,443	3883	10326
2005	158,747	97,844	256,591	6,191	4696	10887
2006	156,363	100,400	256,763	7,758	4987	12745
2007	152,181	99,776	251,957	6,507	5284	11791
2008	148,786	102,595	251,381	5,902	5084	10986
2009	142,474	101,708	244,182	5,605	4865	10470
TOTAL			2,543,777	TOTAL		109,959

FUENTE: DRE-OPP-Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

El desarrollo tecnológico está limitado por la escasa inversión tanto pública como privada, que se refleja en la deficiente infraestructura y equipamiento así como la falta de coordinación interinstitucional; existen 21 entidades dedicadas a ciencia y tecnología de las cuales 20 están ligadas al sistema universitario.

II.3.2. La salud pública

La salud de la población registra mejoras en los años (2000 - 2009). La cobertura por parte de la Dirección Regional de Salud Lambayeque se estimaba en 73.7% de la población total; se ha incrementado la infraestructura y el número de establecimientos públicos, así como los recursos humanos, repercutiendo en una mayor cobertura de los servicios, especialmente de los Programas Preventivos Promocionales como la asistencia pre-natal por profesionales de la salud (médico, obstetra, enfermera) que se incrementó en las madres gestantes.

Sin embargo, existen factores limitantes que se tiene que superar en el mediano plazo, tales como:

En el periodo de los años 2002 – 2009 la cobertura de inmunización en niños menores de un año se ha incrementado de 80.3 % a 98.8% para Poliomiélitis; de 84.6% a 114.9% para BCG; de 80% a 101.0% para Sarampión (SPR) y de 80.3% a 104.1% para DPT^a.

La tasa de desnutrición crónica en niños menores de 5 años en la Región Lambayeque ha decrecido de 15.6% en el año 2007 a 12.9% en el año 2009; (DIRESA-“Desnutrición Crónica en niños menores de 5 años”).

En las enfermedades diarreicas agudas (EDA) en niños menores de 5 años la incidencia disminuyó del 24.1% en el año 2007 a 16.4% en el año 2009; del mismo modo las enfermedades respiratorias agudas (IRA) se redujo de 26.0% a 13.9% para el mismo periodo.

La tasa de mortalidad infantil, es decir las defunciones de niños menores de 1 año por 1000 nacidos vivos es de 19.0% para el periodo del 2005 – 2010.

La tasa de mortalidad materna es de 13 por 10,000 nacidos vivos; la demanda insatisfecha en planificación familiar es de 63%, existe alto porcentaje de mujeres embarazadas con alto riesgo (56.3%) y persisten enfermedades evitables por diagnóstico precoz y tratamiento oportuno.

Permanencia, aunque decrecientes, de enfermedades transmisibles (TBC, dengue, malaria, etc.) y de riesgo (Tabaquismo, hipercolesterolemia, VIH-SIDAS, etc.).

^a Información proporcionada por DIRESA en los Informes Analíticos de las Actividades de Inmunización 2002 – 2009.

II.3.3. Pobreza y Pobreza Extrema

En la provincia de Chiclayo 221,176 y 30,298 habitantes son pobres y pobres extremos que corresponden a 29.2% y 4%, del mismo modo; en la provincia de Ferreñafe 52,878 y 18,267 habitantes son pobres y pobres extremos que corresponden a 55% y 19%, y en la provincia de Lambayeque 134,822 y 30,929 habitantes son pobres y pobres extremos que, porcentualmente representan a 52% y 11.9%, respectivamente según el XI Censo Nacional de Población realizada en el 2007.

Según nuestras conclusiones, en el Perú uno de cada dos habitantes de la población es pobre, el desempleo y subempleo afectan a más de la mitad de la población; los instrumentos que deberían disminuir las NBI entre la población urbano marginal y rural, dentro de la política macroeconómica global del Estado, no están debidamente implementados y/o si es que hay intentos de reducir la pobreza, la vetusta política neoliberal no tiene asidero en este contexto.

La pobreza convencionalmente definida como el estado de carencias materiales y sociales, está relacionado con la existencia de desigualdades distributivas, el crecimiento acelerado de la población respecto al crecimiento de la economía, y en particular al crecimiento de la inversión, deficiente desarrollo de mercados, la insuficiente o ineficacia de las políticas económicas destinadas a la lucha contra la pobreza.

Así, según el XI Censo CPV la Pobreza en el 2007, según INEI la población de la región Lambayeque en situación de pobreza oscila en 40.5%, ubicada en el intervalo de confianza cuarto.

A nivel del Perú, en el año 2007 el 39.3% de la población del país se encontraba en situación de pobreza y 13.7% en pobreza extrema. Las disparidades de incidencia de pobreza extrema entre Lima Metropolitana y el resto del país, entre área rural y urbana, entre región natural y entre dominios geográficos, son aún más preocupantes que en el caso de la pobreza total. Así, mientras que en Lima Metropolitana el 0.5% de su población son pobres extremos, en el área rural dicha situación afecta al 32.9% de la población.

II.3.4. La desigualdad de género

Similar a lo que sucede en el contexto nacional, en la región existe inequidad de género, en los diversos aspectos de la vida familiar, social, económica y política; siendo las mujeres las más afectadas, especialmente por la pobreza y la exclusión.

Esto pone de manifiesto la necesidad de construir una sociedad Regional con igualdad de oportunidades para los hombres y mujeres, en donde se elimine la diferenciación de roles por género (productivos y familiares).

II.3.5. Las Zonas de Pobreza

La pobreza convencionalmente definida como el estado de carencias materiales y sociales, está relacionado con la existencia de desigualdades distributivas. No obstante el crecimiento económico registrado en el país en la última década, el mapa de la pobreza y extrema pobreza parece no haber cambiado sustancialmente.

Los pobres del campo migran a las ciudades grandes que crecen aceleradamente y forman parte de los cinturones de miseria. Mientras las estadísticas nos muestran que los ingresos del PBI han crecido aceleradamente.

La brecha entre ricos y pobres se ha incrementado, los ricos son más ricos y los pobres más pobres. La lucha contra la pobreza se basa en programas asistenciales que solo alivian el drama social que marca definitivamente a los niños con defectos nutricionales y consumo de calorías. La estrategia por tanto tiene que responder a otra visión del ser humano y el papel del Estado.

De acuerdo al Mapa de Pobreza para la asignación de recursos del Ministerio de Economía y Finanzas, se estableció que de la población total del país el 39.3% (10'772,978 habitantes) vive en condiciones de pobreza; lo que significa que son hogares cuyo gasto per-cápita es menor al costo de una canasta básica de consumo. Asimismo, la población en extrema pobreza alcanza a 3'755,466 habitantes (13.7% de la población nacional) e incluye a las familias cuyo gasto per-cápita es inferior al valor de una canasta básica de alimentos.

La Región de Lambayeque, tiene 451,824 habitantes pobres (40.6% de la población Regional) y 77,901 habitantes en condiciones de extrema pobreza o miseria (7.0% de la población Regional).

El índice de pobreza y pobreza extrema que se muestra en el Cuadro 13, nos indica que en Lambayeque, los distritos más pobres están localizados en las provincias de Ferreñafe y Lambayeque:

Distrito de Cañaris	: 91.7%
Distrito de Incahuasi	: 88.1%
Distrito de Salas	: 79.8%

II.3.6. Estimación y distribución espacial de la pobreza

El Instituto Nacional de Estadística e Informática desde el año 1997 mide la incidencia de la pobreza. Para ello, utiliza el enfoque monetario absoluto y objetivo de la pobreza. Según esta noción de pobreza, se considera pobre a todas las personas residentes en hogares particulares, cuyo gasto per cápita valorizado monetariamente, no supera el umbral de la línea de pobreza o monto mínimo necesario para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias.

Se dice que es pobreza monetaria, porque no considera las otras dimensiones no monetarias de la pobreza, como desnutrición, necesidades básicas insatisfechas, exclusión social, capacidades, etc.; y no en el sentido de que los elementos considerados provienen exclusivamente del gasto o de los ingresos monetarios. Se incluyen otros modos de adquisición como son: el autosuministro y autoconsumo, el pago en especies, y las donaciones públicas y privadas.

Es pobreza objetiva, porque el estándar con el que se mide la pobreza no resulta de la percepción subjetiva de los individuos, sino que se deduce de un conjunto de procedimientos que determinan si un individuo se encuentra o no debajo del umbral que lo clasifica como pobre.

Es pobreza absoluta, porque se mide respecto a un valor de la línea que no depende de la distribución relativa del bienestar de los hogares (como sería una línea de pobreza basada en la mitad de la mediana del gasto o del ingreso).

Se utiliza como criterio de análisis, dos tipos de líneas: Pobreza Extrema y Pobreza Total.

La Línea de Pobreza Extrema, es el valor monetario necesario para la adquisición de una canasta de alimentos capaz de satisfacer un mínimo de necesidades nutricionales de las personas.

La Línea de Pobreza Total, es el valor de la Línea de Pobreza Extrema más el valor monetario necesario para satisfacer un conjunto de necesidades no alimentarias consideradas esenciales (vestido y calzado, alquiler de la vivienda, combustible, muebles y enseres, cuidados de la salud, transporte y comunicaciones, esparcimiento, cultura y otros gastos).

**CUADRO Nº 13:
NIVELES DE POBREZA Y EXTREMA POBREZA SEGÚN CENSO 2007,
PROVINCIAS Y DISTRITOS**

Región / Provincia	Nº	Distritos	Población	Pobreza Total	%	Pobreza Extrema	%
LAMBAYEQUE	3	38	1,112,868	451,824	40.6	77,901	7.0
1. Chiclayo	20		757,452	221,176	29.2	30,298	4.0
		1 Cayaltí	16,557	6,159	37.2	911	5.5
		2 Chiclayo	260,948	52,190	20.0	6,263	2.4
		3 Chongoyape	17,540	6,069	34.6	824	4.7
		4 Eten	10,673	4,013	37.6	608	5.7
		5 Eten Puerto	2,238	345	15.4	27	1.2
		6 José L. Ortíz	161,717	57,086	35.3	8,248	5.1
		7 La Victoria	77,699	25,796	33.2	3,496	4.5
		8 Lagunas	9,351	3,282	35.1	411	4.4
		9 Monsefú	30,123	15,513	51.5	3,434	11.4
		10 Nueva Arica	2,420	912	37.7	92	3.8
		11 Oyotún	9,954	4,240	42.6	587	5.9
		12 Pátapo	20,876	6,284	30.1	731	3.5
		13 Picsi	8,942	2,602	29.1	313	3.5
		14 Pimentel	32,346	8,863	27.4	1,100	3.4
		15 Pomalca	23,272	6,470	27.8	791	3.4
		16 Pucalá	9,272	2,207	23.8	195	2.1
		17 Reque	12,606	3,631	28.8	429	3.4
		18 Santa Rosa	10,965	5,000	45.6	855	7.8
		19 Zaña	12,013	3,808	31.7	481	4.0
		20 Tumán	28,120	6,327	22.5	647	2.3
2. Ferreñafe	6		96,142	52,878	55.0	18,267	19.0
		1 Cañaris	13,038	11,956	91.7	7,275	55.8
		2 Ferreñafe	32,665	11,367	34.8	1,568	4.8
		3 Incahuasi	14,230	12,537	88.1	6,660	46.8
		4 Mesones Muro	4,083	1,788	43.8	196	4.8
		5 Pítipo	20,080	9,197	45.8	1,446	7.2
		6 Pueblo Nuevo	12,046	5,951	49.4	1,072	8.9
3. Lambayeque	12		259,274	134,822	52.0	30,929	11.9
		1 Chochope	1,231	563	45.7	79	6.4
		2 Illimo	9,107	4,435	48.7	829	9.1
		3 Jayanca	15,042	6,333	42.1	933	6.2
		4 Lambayeque	63,386	21,551	34.0	3,106	4.9
		5 Mochumí	18,043	10,393	57.6	2,111	11.7
		6 Mórrope	39,174	28,088	71.7	8,932	22.8
		7 Motupe	24,011	10,949	45.6	1,825	7.6
		8 Olmos	36,595	21,189	57.9	4,574	12.5
		9 Pacora	6,795	3,629	53.4	815	12.0
		10 Salas	12,998	10,372	79.8	4,198	32.3
		11 San José	12,078	5,338	44.2	821	6.8
		12 Túcume	20,814	12,010	57.7	2,706	13.0

Fuente: INEI Perú-Provincias y Distritos, Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVRP- GR Lambayeque 2010

**CUADRO Nº 14:
POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA, SEGÚN ÁMBITO GEOGRÁFICO Y
DEPARTAMENTOS DEL PERÚ, 2004 - 2007**

Ambito geográfico	2004	2005	2006	2007
Total país	48.6	48.7	44.5	39.3
Lima metropolitana	30.9	32.6	24.2	18.5
Resto de País	55.7	55.2	52.8	47.8
Area de residencia				
Urbana	37.1	36.8	31.2	25.7
Rural	69.8	70.9	59.3	64.6
Región natural				
Costa	35.1	34.2	28.7	22.6
Sierra	64.7	65.6	63.4	60.1
Selva	57.7	60.3	56.6	48.4
Departamentos				
Amazonas	65.1	68.6	59.1	55.0
Ancash	53.3	48.4	42.0	42.6
Apurímac	65.2	73.5	74.8	69.5
Arequipa	34.2	24.9	26.2	23.8
Ayacucho	65.9	77.3	78.4	68.3
Cajamarca	66.2	68.8	63.8	64.5
Cusco	53.1	55.6	49.9	57.4
Huancavelica	84.8	90.3	88.7	85.7
Huanuco	78.3	75.8	74.6	64.9
Ica	27.3	23.9	23.8	15.1
Junín	49.6	56.0	49.9	43.0
La libertad	48.5	43.0	46.5	37.3
Lambayeque	43.6	44.0	41.1	40.6
Lima 1/	32.2	32.9	25.1	19.4
Loreto	66.9	71.5	66.3	54.6
Madre de Dios	27.1	30.8	21.8	15.6
Moquegua	38.7	30.3	27.3	25.8
Pasco	65.7	72.9	71.2	63.4
Piura	60.7	58.6	54.0	45.0
Puno	78.3	75.2	76.3	67.2
San Martín	51.9	54.1	54.3	44.5
Tacna	24.7	30.3	19.8	20.4
Tumbes	24.2	16.2	15.8	18.1
Ucayali	56.3	53.1	54.0	45.0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) - Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), 2004-2007

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

Del análisis de la información sobre Índice de pobreza por distritos, se puede establecer que presentan mayor índice los distritos de Cañaris y Incahuasi de la Provincia de Ferreñafe con índices de 91.7% y 88.1% respectivamente.

Los distritos de Salas y Mórrope de la Provincia de Lambayeque con índices de 79.8% y 71.7% respectivamente.

La Provincia metrópoli de Chiclayo, no deja de ser importante, cuando INEI muestra indicadores preocupantes en relación a tres distritos con mayor índice

de pobreza: Monsefú, Santa Rosa y Oyotún con 51.5%, 45.6% y 42.6% respectivamente; situación alarmante que debe ser contemplada en los Planes de Desarrollo, a efectos de que se dé prioridad en la inversión productiva, económica y social a estos espacios para lograr su integración económica y social.

**CUADRO N° 15:
POBLACIÓN EN SITUACIÓN DE POBREZA EXTREMA, SEGÚN ÁMBITO
GEOGRÁFICO Y DEPARTAMENTOS DEL PERÚ. 2004 - 2007**

Ambito geográfico	2004	2005	2006	2007
Total país	17.1	17.4	16.1	13.7
Lima metropolitana	1.3	2.0	0.9	0.5
Resto de País	23.5	23.6	22.3	19.1
Area de residencia				
Urbana	6.5	6.3	4.9	3.5
Rural	36.8	37.9	37.1	32.9
Región natural				
Costa	4.0	3.8	3.0	2.0
Sierra	33.2	34.1	33.4	29.3
Selva	25.0	25.5	21.6	17.8
Departamentos				
Amazonas	28.3	25.1	20.0	19.6
Ancash	23.3	25.0	20.8	17.2
Apurímac	28.0	34.7	39.7	29.7
Arequipa	6.5	3.8	3.4	3.7
Ayacucho	27.8	38.6	41.3	35.8
Cajamarca	29.5	30.8	29.0	31.0
Cusco	23.5	22.3	22.8	27.8
Huancavelica	64.6	76.2	72.3	68.7
Huanuco	48.8	44.5	48.6	31.7
Ica	1.7	1.0	1.3	0.3
Junín	16.5	18.7	16.5	13.4
La libertad	18.6	14.8	18.2	12.4
Lambayeque	9.5	7.5	9.5	7.0
Lima 1/	2.5	2.5	1.4	1.1
Loreto	38.0	41.2	33.9	23.8
Madre de Dios	6.3	9.4	4.3	1.8
Moquegua	10.9	5.4	3.9	4.3
Pasco	28.5	32.0	31.0	31.5
Piura	17.0	19.4	13.1	13.3
Puno	43.8	44.1	41.6	29.9
San Martín	20.9	20.8	17.2	16.9
Tacna	3.8	3.7	3.3	3.9
Tumbes	1.3	1.3	0.4	0.5
Ucayali	30.7	24.3	22.8	15.8

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) - Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG), 2004-2007

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

II.3.7. La Pobreza en el Perú

En el año 2007, el 39.3% de la población del país se encontraba en situación de pobreza, es decir, tenía un nivel de gasto insuficiente para adquirir una canasta básica de consumo, compuesto por alimentos y no alimentos. Del 39.3% de

pobres que tiene el país, el 13.7% son pobres extremos, es decir, tienen un gasto per cápita inferior al costo de la canasta básica de alimentos y el 25.6% son pobres no extremos, con un gasto per cápita superior al costo de la canasta de alimentos, pero inferior al valor de la canasta básica de consumo.

Al analizar la incidencia de la pobreza por área de residencia y Regiones naturales, se constata que el promedio nacional oculta situaciones contrastadas. Mientras que la pobreza era de 25.7% en las áreas urbanas del país, en las zonas rurales fue el 64.6%, es decir, siete de cada diez habitantes se encontraban en situación de pobreza.

**CUADRO N° 16:
INCIDENCIA DE LA POBREZA E INTERVALOS DE CONFIANZA SEGÚN
DEPARTAMENTOS 2007**

Grupos	Departamentos	Tasa de pobreza total (%)	Intervalos de confianza al 95%	
			Mínimo	Máximo
	Total país	39.3	38.1	40.5
	Regiones			
I	Huancavelica	85.7	81.3	89.2
II	Apurímac	69.5	63.8	74.7
	Ayacucho	68.3	63.1	73.0
	Puno	67.2	62.2	71.7
	Huanucio	64.9	59.3	70.1
	Cajamarca	64.5	59.7	69.0
	Pasco	63.4	57.1	69.2
III	Cuzco	57.4	51.3	63.2
	Amazonas	55.0	49.6	60.2
	Loreto	54.6	49.2	59.9
IV	Piura	45.0	39.3	51.0
	Ucayali	45.0	39.0	51.2
	San Martín	44.5	39.4	49.8
	Junín	43.0	37.9	48.2
	Anacash	42.6	37.1	48.3
	Lambayeque	40.6	34.6	47.0
La Libertad	37.3	31.2	43.8	
V	Moquegua	25.8	20.7	31.6
	Arequipa	23.8	20.0	28.0
	Tacna	20.4	16.1	25.4
	Lima	19.4	17.5	21.4
	Tumbes	18.1	14.5	22.3
	Madre de dios	15.6	12.2	19.8
	Ica	15.1	11.9	19.0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) - Encuesta Nacional de Hogares Anual 2007

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

Desagregando la información por región natural, se constata que la pobreza incidió en el 22.6% de la población de la Costa, siendo 37.5 puntos porcentuales menos que la pobreza de la Sierra (60.1%) y 25.8 puntos porcentuales menos que en la Selva (48.4%). Según dominio geográfico, en la Sierra rural el 73.3% de su población se encontraba en pobreza, seguida por la Selva rural con 55.3%, Selva urbana con 40.3%, Costa rural con 38.1%, Sierra urbana con 36.3%, Costa urbana con 25.1% y Lima Metropolitana con 18.5% de pobres. De la información se deduce que la pobreza afecta fundamentalmente a la población rural, al margen de su ubicación geográfica por región natural.

A pesar que la incidencia de la pobreza sigue siendo elevada en la Sierra y Selva, respecto al año 2006, en la Sierra disminuyó en 3.3 puntos porcentuales, y en la Selva en 8.2 puntos porcentuales. En la Costa el descenso fue de 6.1 puntos porcentuales.

Según dominios geográficos, la mayor disminución de la incidencia de la pobreza se produjo en la Costa rural que decreció en 10.9 puntos porcentuales, seguido por la Selva urbana donde la pobreza cae en 9.6 puntos porcentuales y la Selva rural en 7.0 puntos porcentuales. En Lima Metropolitana la reducción es de 5.7 puntos porcentuales. Asimismo en la Costa urbana la pobreza cae en 4.8 puntos porcentuales, en la Sierra urbana en 3.9 puntos y en la Sierra rural en 3.2 puntos porcentuales.

Los resultados departamentales de la pobreza muestran una imagen más precisa de los contrastes regionales en la incidencia de la pobreza. Para un mejor análisis, las tasas de pobreza se presentan en cinco grupos de acuerdo a la similitud en cuanto a sus niveles de pobreza.

Estas conclusiones están exhibidas en el Cuadro N° 16; en el primer grupo sólo se ubica Huancavelica con una incidencia de pobreza de 85,7%; en un segundo grupo se encuentran Apurímac (69,5%), Ayacucho (68,3%), Puno (67,2%), Huánuco (64,9%), Cajamarca (64,5%) y Pasco (63,4%), con tasas de pobreza que se ubican entre 63,4% y 69,5%. En el tercer grupo, cuyo rango de pobreza varía entre 54,6% y 57,4%, se encuentran los departamentos de Cusco (57,4%), Amazonas (55,0%) y Loreto (54,6%).

El cuarto grupo con tasas de pobreza que van de 37,3% a 45,0%, lo integran los departamentos de: Piura (45,0%), Ucayali (45,0%), San Martín (44,5%), Junín (43,0%), Ancash (42,6%), Lambayeque (40,6%) y La Libertad con (37,3%). El último grupo con tasa de pobreza que van de 15,1% a 25,8%, lo conforman los

departamentos de: Moquegua (25,8%), Arequipa (23,8%), Tacna (20,4%), Lima (19,4%), Tumbes (18,1%), Madre de Dios (15,6%) e Ica (15,1%).

En el año 2007, el 13,7% de la población del país se encontraba en situación de pobreza extrema.

Los pobres extremos son aquellos cuyo gasto per cápita son inferiores al costo de la canasta básica de alimentos compatible con una ingesta adecuada de calorías. Se trata, entonces, de una población que no tiene garantizada una alimentación mínimamente adecuada, que compromete la salud, el rendimiento escolar en el caso de los niños; y sus futuros ingresos.

Las disparidades de incidencia de la pobreza extrema entre Lima Metropolitana y el resto país, entre área rural y urbana, entre región natural y entre dominios geográficos, son aún más preocupantes que en el caso de la pobreza total. Así, mientras que en Lima Metropolitana el 0,5% de su población son pobres extremos, en el área rural dicha situación afecta al 32,9% de la población.

Por Regiones naturales, resalta la alta incidencia de la pobreza extrema en la Sierra, donde el 29,3% de su población es pobre extremo, y en la Selva llega al 17,8%, en ambos casos se sitúan muy por encima de lo registrado en la Costa (2,0%).

**CUADRO Nº 17:
POBLACIÓN TOTAL Y AFECTADA CON AL MENOS UNA "NBI" SEGÚN CENSO,
LAMBAYEQUE 2007**

Región / Provincias	Nº	Distritos	Total Población	Poblacion afectada	Población con al menos una NBI (%)
1. Chiclayo	20		757,452	192,364	25.4
		Cayalti	16,557	5,662	34.2
		Chiclayo	260,948	46,449	17.8
		Chongoyape	17,540	6,086	34.7
		Eten	10,673	3,415	32.0
		Eten Puerto	2,238	363	16.2
		José L. Ortiz	161,717	46,089	28.5
		La Victoria	77,699	17,948	23.1
		Lagunas	9,351	2,964	31.7
		Monsefu	30,123	8,706	28.9
		Nueva Arica	2,420	760	31.4
		Oyotun	9,954	4,131	41.5
		Patapo	20,876	5,845	28.0
		Picsi	8,942	3,300	36.9
		Pimentel	32,346	8,281	25.6
		Pomalca	23,092	9,098	39.4
		Pucala	9,272	2,587	27.9
		Reque	12,606	2,294	18.2
		Santa Rosa	10,965	5,077	46.3
		Saña	12,013	6,307	52.5
		Tuman	28,120	7,002	24.9
2. Ferreñafe	6		96,142	40,109	41.7
		Cañaris	13,038	11,043	84.7
		Ferreñafe	32,665	8,330	25.5
		Inkahuasi	14,230	9,107	64.0
		Manuel A.	4,083	1,160	28.4
		Pitipo	20,080	6,928	34.5
		Pueblo Nuevo	12,046	3,542	29.4
3. Lambayeque	12		259,274	106,274	41.0
		Chochope	1,231	574	46.6
		Illimo	9,107	2,896	31.8
		Jayanca	15,042	5,370	35.7
		Lambayeque	63,386	16,290	25.7
		Mochumi	18,043	4,799	26.6
		Morropo	39,174	22,760	58.1
		Motupe	24,011	8,068	33.6
		Olmos	36,595	22,030	60.2
		Pacora	6,795	2,317	34.1
		Salas	12,998	9,917	76.3
		San José	12,078	4,529	37.5
		Tucume	20,814	6,723	32.3

Fuente: INEI Perú.- Provincias y Distritos, Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

**CUADRO Nº 18:
ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO DEL PERÚ Y REGIÓN DE LAMBAYEQUE**

INDICADOR	PROVINCIAS			REGION LAMBAYEQUE	PERU
	CHICLAYO	FERREÑAFE	LAMBAYEQUE		
Índice de Desarrollo Humano	0.6406	0.5825	0.6047	0.6271	0.5976
Esperanza de vida al nacer (años)	73.00	68.80	71.00	72.2	71.5
Tasa de alfabetismo	94.50	84.00	89.90	92.6	91.9
Escolaridad	87.10	82.00	80.90	85.0	85.4
Logro educativo	92.00	83.30	86.90	90.10	89.70
Ingreso familiar per capita	451.60	415.60	403.00	437.00	285.70
Índice de desarrollo de género				0.66	0.59
% de mujeres alcaldes					7.00
% de mujeres ejecutivas profesionales				17.80	22.30
% de mujeres con ingresos permanentes				0.50	0.55

Fuente: PNUD Índice de Desarrollo Humano Distrital 2005, (pág. 268). Resultados XI Censo de Población 2007.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

II.3.8. Índice de desarrollo humano

El Desarrollo Humano se define como un proceso de ampliación de las oportunidades del ser humano. Este concepto imprime un carácter de flexibilidad y dinamismo muy grande. Las oportunidades pueden ser infinitas, cambiar con el tiempo y variar en función de países, sociedades y contextos históricos diversos. Pero existen, cuando menos, tres oportunidades que son esenciales: Disfrutar de una vida prolongada y saludable, adquirir conocimientos, acceso a los recursos necesarios para lograr un nivel de vida digno, manifestándose que si no se poseen estas oportunidades básicas, muchas otras alternativas continuarán siendo inaccesibles.

El producto bruto interno (PBI) es el indicador tradicional utilizado para medir el desarrollo de los países. Sin embargo, no logra expresar totalmente la complejidad del desarrollo, ni la calidad de vida de los habitantes de un país.

A fin de reflejar mejor la forma en que el crecimiento económico se traduzca en bienestar humano, el PNUD introdujo el índice del desarrollo humano (IDH). Este, busca ser un indicador más completo que el PBI para medir el desarrollo de los países.

Los índices que propone el PNUD, constituyen novedosos indicadores de la realidad social peruana. Pues, no se trata simplemente de presentar, de manera aislada, indicadores estadísticos sobre la salud, educación o los ingresos de la población; sino de introducir una nueva tecnología para medir el desarrollo, que refleje con más precisión los niveles de bienestar o carencia de los peruanos y conocer sus avances en términos del desarrollo humano.

El Índice del Desarrollo Humano (IDH) es el instrumento principal que mide el adelanto medio de un país o Región, en lo que respecta a la capacidad humana básica representada por las tres oportunidades humanas más importantes y permanentes:

1. Esperanza de vida, que refleja una existencia larga y saludable.
2. Nivel educacional, que resume los conocimientos adquiridos y,
3. El ingreso per cápita, que indica la capacidad de acceso a los recursos para vivir dignamente.

En el IDH, se reduce los tres indicadores básicos a un patrón común, mediante la medición del adelanto correspondiente a cada indicador en función de la distancia relativa que lo separa de una meta deseable. Los valores máximos y mínimos para cada variable se expresan entre 0 y 1.

II.3.9. Indicadores para el cálculo del índice de potenciación de género

a) Participación en el ingreso proveniente del trabajo

En las últimas décadas, paulatinamente, se han estrechado en el país las disparidades de género en las distintas esferas de la vida de las personas. Un ejemplo claro es la mayor participación de la mujer en la educación, su mayor acceso a los servicios de salud, etc. Sin embargo, una de las esferas donde todavía se mantienen importantes disparidades es la económica, en particular los ingresos. El ingreso representa una "...fuente de poder económico, que faculta a quien gana un ingreso a que elija entre un conjunto más grande de posibilidades y ejerza una gama más amplia de operaciones..."⁵.

En la medida en que el INEI cuenta con datos sobre ingresos per cápita obtenidos a través de encuestas especiales, no se justifica el uso de caminos indirectos para calcularlos, como lo hace el PNUD al deducirlos del PBI.

b) Participación en puestos ejecutivos y de gerencia

En muchos casos la mujer, por más capacitada que se encuentre, tiene mayores dificultades que sus pares masculinos para acceder a este tipo de cargos por el solo hecho de ser mujer, dadas las barreras culturales que aún existen y por ello, las relegan a puestos secundarios.

c) Participación en puestos profesionales y técnicos

Es probable que las mujeres sean más sub utilizadas que los hombres, que las barreras culturales y económicas dificulten más a la mujer a ejercer la formación especializada, técnica o profesional alcanzada, relegándola a puestos menos calificados o a la función de ama de casa.

d) Alcaldes y regidores provinciales y distritales elegidos según género

El PNUD señala que este indicador sería uno de los mejores para medir la participación política de hombres y mujeres. Por ello, se ha seleccionado la representación en los órganos de poder local, alcaldías y regidurías provinciales y distritales, para reflejar la participación de los géneros en la política.

⁵ PNUD: Informe sobre desarrollo humano 1995, p. 94 Editora Harla S.A. de C.V.

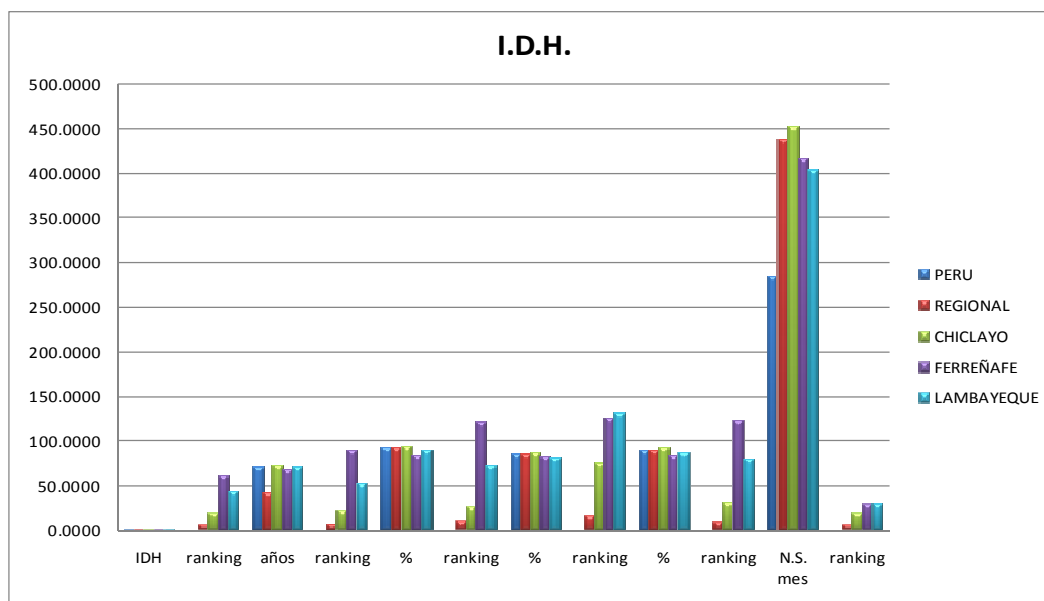
**CUADRO Nº 19:
ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS**

PROVINCIA / DISTRITO	TOTAL		ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO		ESPERANZA DE VIDA AL NACER		ALFABETISMO		ESCOLARIDAD		LOGRO EDUCATIVO		INGRESO FAMILIAR PERCAPITA	
	HABITANTES	ranking	IDH	ranking	años	ranking	%	ranking	%	ranking	%	ranking	N.S. mes	ranking
PERU	27,412,157		0.5976		71.5		91.9		85.4		89.7		285.7	
REGIONAL	1,112,868	9	0.6271	6	42.2	7	92.6	10	85.0	16	90.1	9	437.0	6
CHICLAYO	355,416	5	0.6406	19	73.0	22	94.5	26	87.1	75	92.0	31	451.6	19
FERREÑAFE	96,142	58	0.5825	61	68.8	90	84.0	121	82.0	126	83.3	123	415.6	29
LAMBAYEQUE	259,274	15	0.6047	44	71.0	52	89.9	72	80.9	131	86.9	79	403.0	30

Fuente: INEI Censos 2007. - Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVIDP - GR Lambayeque - 2009

**Gráfica Nº 4:
ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS Y DISTRITOS**



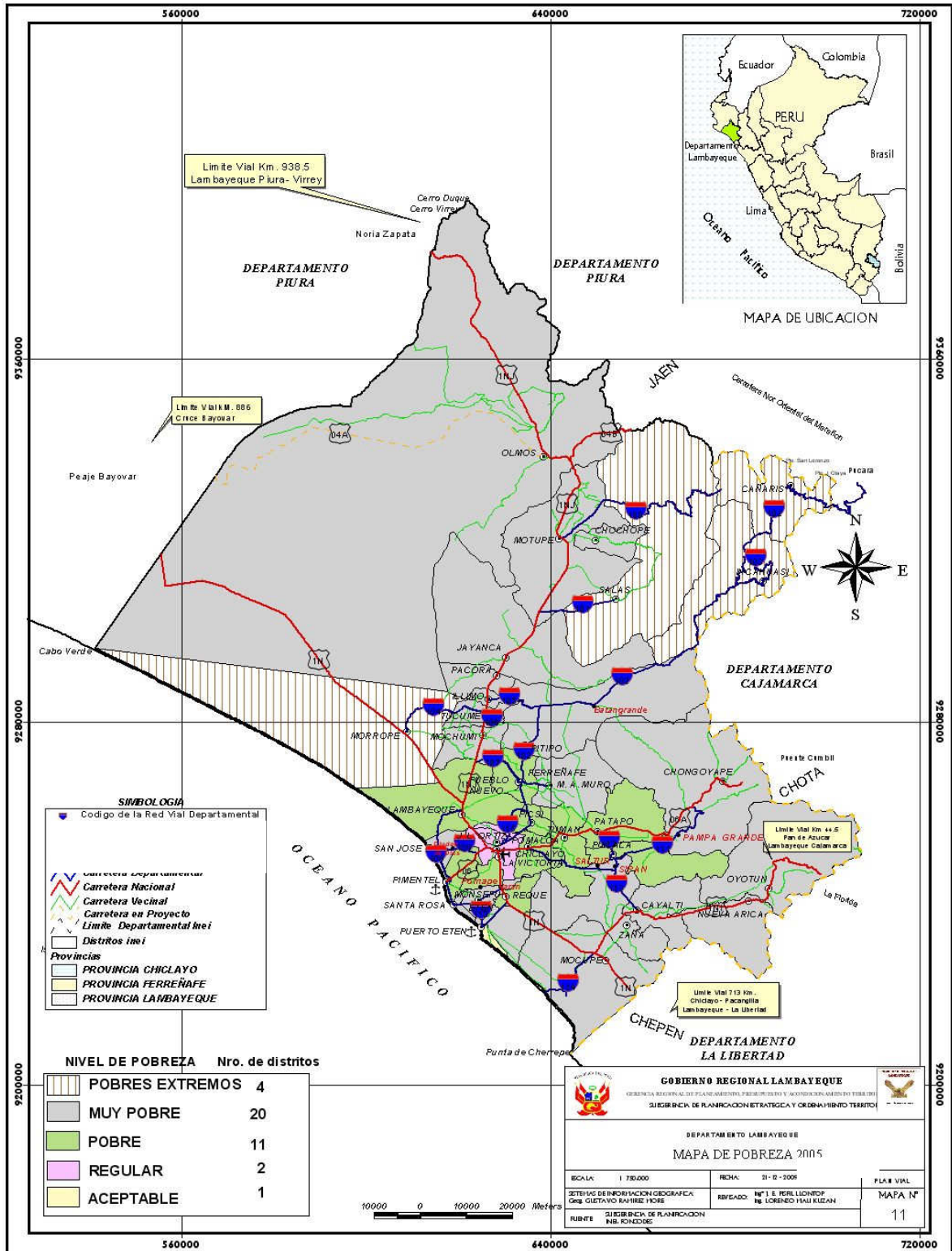
**CUADRO Nº 20:
ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO POR PROVINCIAS Y DISTRITOS**

PROVINCIA / DISTRITO	TOTAL		ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO		ESPERANZA DE VIDA AL NACER		ALFABETISMO		ESCOLARIDAD		LOGRO EDUCATIVO		INGRESO PERCAPITA	FAMILIAR
	HABITANTES	ranking	IDH	ranking	años	ranking	%	ranking	%	ranking	%	ranking	N.S. mes	ranking
TOTAL	1,112,868	9	0.6271	6	42.2	7	92.6	10	85.0	16	90.1	9	437.0	6
CHICLAYO	757,452	5	0.6406	19	73.0	22	94.5	26	87.1	75	92.0	31	451.6	19
Chiclayo	260,948	14	0.6624	111	74.3	82	97.4	73	89.9	490	94.9	80	480.7	216
Chongoyape	17,540	267	0.6210	280	72.3	255	89.1	700	86.4	894	88.2	661	434.2	259
Eten	10,673	429	0.5982	442	68.2	843	87.4	839	87.7	755	87.5	713	444.7	247
Eten Puerto	2,238	1,253	0.6714	82	73.4	164	98.9	24	92.4	182	96.7	17	533.0	168
José L. Ortiz	161,717	29	0.6334	206	72.7	213	94.8	247	85.5	984	91.7	333	422.9	273
La Victoria	77,699	62	0.6366	196	73.0	188	94.9	243	86.2	910	92.0	310	428.7	263
Lagunas	9,351	534	0.6181	298	71.9	297	90.8	580	85.2	1,012	88.9	601	415.4	287
Monsefu	30,123	157	0.6007	420	70.7	465	87.1	870	82.0	1,256	85.4	899	421.6	277
Nueva Arica	2,420	1,207	0.6214	277	70.5	480	92.6	439	85.7	962	90.3	463	453.2	234
Oyotun	9,954	458	0.6180	299	72.2	262	89.4	671	86.3	902	88.4	652	414.3	290
Picsi	8,942	558	0.6818	39	72.2	263	92.4	455	87.9	737	90.9	404	820.7	17
Pimentel	32,346	164	0.6510	144	73.2	178	96.8	116	88.2	702	93.9	148	471.6	220
Reque	12,606	375	0.6307	217	72.2	260	92.2	470	87.8	739	90.7	422	443.7	250
Santa Rosa	10,965	434	0.6249	258	72.7	212	93.2	390	81.1	1,299	89.2	577	422.6	274
Saña	12,013	404	0.6175	302	71.0	408	89.9	640	85.3	998	88.4	656	451.9	237
Cayalti	16,557	276	0.6063	368	71.3	373	89.5	667	87.4	790	88.8	607	364.5	415
Patapo	20,876	228	0.6244	261	72.2	264	88.6	735	84.1	1,100	87.1	760	480.8	216
Pomalca	23,092	208	0.6161	314	71.3	375	92.0	485	83.4	1,164	89.1	582	419.3	279
Pucalá	9,272	465	0.6768	67	72.8	208	91.7	515	85.6	977	89.7	521	732.0	24
Tuman	28,120	169	0.6183	297	72.8	205	93.9	330	88.0	723	92.0	312	320.7	474
FERREÑAFE	96,142	58	0.5825	61	68.8	90	84.0	121	82.0	126	83.3	123	415.6	29
Ferreñafe	32,665	148	0.6409	175	72.4	247	94.7	261	88.6	660	92.7	245	461.7	224
Cañaris	13,038	374	0.4829	1,697	64.3	1,428	60.8	1,812	67.2	1,745	62.9	1,814	376.7	399
Inkahuasi	14,230	317	0.4801	1,718	61.2	1,698	60.1	1,818	80.5	1,337	66.9	1,792	381.4	392
Manuel A.	4,083	929	0.5981	444	69.9	582	88.2	780	83.9	1,123	86.8	773	401.6	328
Pitipo	20,080	257	0.5924	486	70.8	433	85.9	858	79.7	1,375	83.9	1,033	395.3	346
Pueblo Nuevo	12,046	381	0.6189	290	70.1	552	94.1	312	88.4	685	92.2	290	412.5	296
LAMBAYEQUE	259,274	15	0.6047	44	71.0	52	89.9	72	80.9	131	86.9	79	403.0	30
Lambayeque	63,386	79	0.6319	214	72.8	210	93.7	344	83.9	1,130	90.4	453	439.7	253
Chochope	1,231	1,586	0.5760	632	69.9	595	80.0	1,305	85.8	959	81.9	1,226	367.2	411
Illimo	9,107	490	0.6151	320	70.6	468	92.5	441	86.2	908	90.4	449	407.5	314
Jayanca	15,042	331	0.6148	322	71.7	329	90.3	610	84.7	1,056	88.4	649	412.0	297
Mochumi	18,043	248	0.5993	431	70.3	523	89.9	637	80.8	1,327	86.9	768	396.0	342
Morrope	39,174	125	0.5771	618	69.9	588	86.6	914	74.2	1,612	82.5	1,174	361.6	421
Motupe	24,011	203	0.6184	296	71.1	392	92.4	451	85.8	949	90.2	467	415.2	289
Olmos	36,595	133	0.5918	492	71.0	416	86.4	932	78.6	1,429	83.8	1,049	398.8	369
Pacora	6,795	641	0.6175	301	67.7	321	90.9	572	86.1	917	89.3	562	409.5	306
Salas	12,998	340	0.5539	891	71.0	933	77.8	1,416	78.6	1,428	78.0	1,477	384.8	386
San José	12,078	392	0.6134	330	71.0	413	94.6	267	79.5	1,387	89.6	536	403.2	322
Tucume	20,814	227	0.6052	377	71.0	405	90.5	597	81.8	1,261	87.6	708	390.7	361
TOTAL	1,112,868													

Fuente: INEI Censos 2007.- Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

MAPA N° 11: GRUPOS PLOBLACIONALES EN POBREZA



II.4. Caracterización Económica de la Región

II.4.1. La Economía Regional

En el Cuadro 21, se aprecia la participación del PBI Regional dentro del contexto nacional. El PBI correspondiente a los años 2001 – 2008 , calculado a precios constantes del año 1994. Notándose después del análisis de este periodo, que la economía Regional es próspera mostrando su importancia en el sector comercio con 26.4%, seguido por el sector servicios que abarca hasta 20.2%, los sectores como transportes y comunicaciones queda con 12.6% y el sector manufactura con 11.7%; esto como sectores más representativos que contribuyen en la conformación del PBI Regional.

En términos reales, el PBI de Lambayeque a partir del año 2001 al 2008 muestra fluctuaciones, la disminución de su aporte, en el peor de los casos, se expresa el año 2004 al decaer a 2,960⁶ igual que hace seis años, para este resultado básicamente señalamos la caída de la producción en periodos recesivos debido a problemas internos y externos como los fenómenos climatológicos adversos, contrariamente representa un crecimiento favorable acumulando 31.2% en el mismo periodo, ante 43.3% de nivel nacional.

Como ya hemos mencionado, la economía de la Región de Lambayeque se sustenta fundamentalmente en las actividades de Servicios (servicios gubernamentales y las actividades de alquiler de viviendas, transportes, hotelería) y Comercio (exportación de productos manufacturados, nuevas Mypes, dinámica del comercio interno), cuyo aporte representa al año 2007 de 20.2% y 26.4% respectivamente para la composición del PBI Regional.

En menor medida en las actividades Transportes y Comunicaciones (12.5%) , Manufactura (12.1%) y Agricultura (9.9%) las cuales pese a registrar una participación porcentual menor reportan una contribución relativamente importante a la formación del PBI de Lambayeque. Finalmente, los cinco sectores aportaron más y son los importantes para la economía Regional

⁶ Nótese el Cuadro 23, en relación al PBI del Perú, la economía de la Región de Lambayeque, muestra cifras de mucha relevancia interpretándose como aportes a la economía del país.

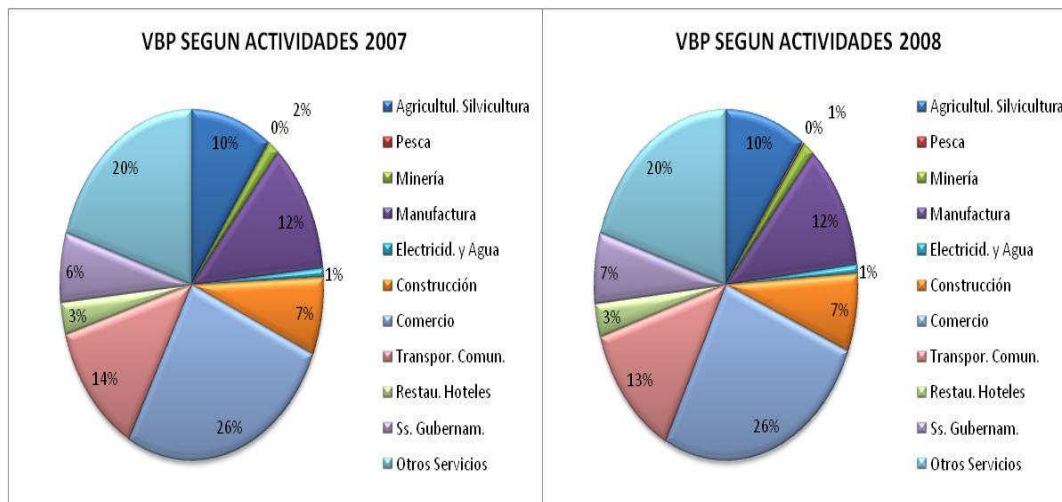
**CUADRO Nº 21:
VALOR AGREGADO BRUTO POR AÑOS SEGÚN ACTIVIDADES ECONÓMICAS
2001 – 2007**

Valor a precios constantes de 1994 (Estructura Porcentual)

Actividades	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 P/
Agricultul. Silvicultura	13.4	13.7	13.8	8.9	10.1	9.9	9.9	9.9
Pesca	1.0	0.7	0.6	0.2	0.3	0.2	0.1	0.2
Minería	1.2	1.2	1.2	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Manufactura	12.3	12.6	13.0	11.9	11.9	11.7	12.1	11.7
Electricid. y Agua	0.8	0.8	0.8	1.0	0.9	0.9	0.8	0.8
Construcción	5.2	5.2	4.9	5.4	5.4	5.9	7.2	7.2
Comercio	26.4	26.0	25.6	27.7	27.0	27.3	26.4	26.4
Transpor. Comun.	10.8	10.8	10.8	11.8	11.9	11.8	12.5	12.6
Restau. Hoteles	2.9	2.9	2.9	3.1	3.1	3.0	3.0	3.1
Ss. Gubernam.	5.4	5.7	6.0	6.5	6.8	6.9	6.4	6.5
Otros Servicios	20.6	20.4	20.4	22.1	21.2	21.0	20.2	20.2

Fuente: INEI: Informe Técnico, agosto 2009; Dirección Nacional de Cuentas Nacionales; Pag. 160

**Grafica Nº 5:
VALOR BRUTO DE LA PRODUCCIÓN POR SECTORES ECONÓMICOS**



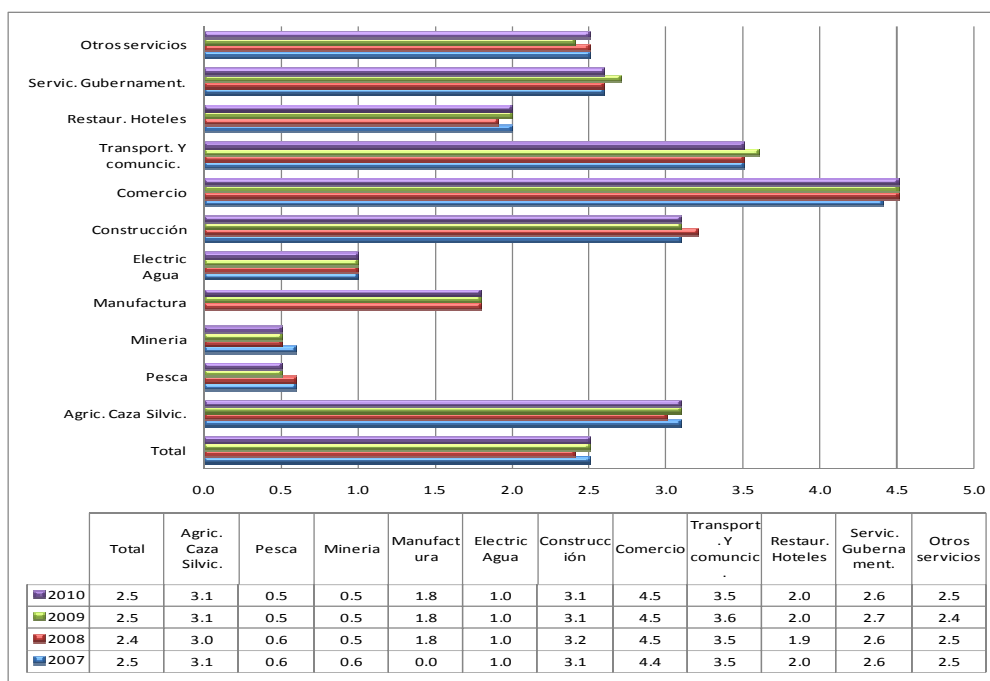
**CUADRO Nº 22:
PRODUCTO BRUTO INTERNO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA REGIÓN
LAMBAYEQUE
Valores a precios constantes de 1994 (%)**

Años/Actividad	Total	Agric. Caza Silvíc.	Pesca	Minería	Manufac tura	Electric Agua	Construcci ón	Comerci o	Transport. Y comunic.	Restaur. Hoteles	Servic. Gubernament.	Otros servicios
2001	2.7	4.0	4.9	0.5	2.2	1.0	3.0	4.9	3.7	2.0	2.4	2.6
2002	2.7	4.1	3.6	0.5	2.2	1.0	2.9	4.9	3.7	2.0	2.5	2.6
2003	2.7	4.1	3.1	0.5	2.3	1.1	2.7	4.9	3.7	2.0	2.6	2.6
2004	2.4	2.6	1.0	0.5	1.9	1.1	2.7	4.8	3.6	1.9	2.5	2.6
2005	2.4	3.0	1.3	0.5	1.9	1.0	2.4	4.7	3.6	2.0	2.6	2.6
2006	2.4	2.9	0.8	0.5	1.8	1.0	2.7	4.5	3.4	1.9	2.7	2.5
2007	2.5	3.1	0.6	0.6	1.9	1.0	3.1	4.4	3.5	2.0	2.6	2.5
2008	2.4	3.0	0.6	0.5	1.8	1.0	3.2	4.5	3.5	1.9	2.6	2.5
2009	2.5	3.1	0.5	0.5	1.8	1.0	3.1	4.5	3.6	2.0	2.7	2.4
2010	2.5	3.1	0.5	0.5	1.8	1.0	3.1	4.5	3.5	2.0	2.6	2.5

Fuente: INEI: Informe Técnico, agosto 2009; Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.

Elaboración: ETPV Lambayeque 2009.

**Grafica Nº 6:
PRODUCTO BRUTO INTERNO POR ACTIVIDAD ECONÓMICA**



**CUADRO Nº 23:
VALOR AGREGADO BRUTO, SEGÚN DEPARTAMENTO Y PRODUCTO INTERNO
POR HABITANTE 2001 – 2008
Valores a precios constantes de 1994
(Nuevos soles)**

Departamento	2,001	2,002	2,003	2,004	2,005	2,006	2007P/	2008E/	Crecimiento Acumulado 2001-2008 (%)
Cusco	2,205	2,086	2,195	2,565	2,768	3,083	3,340	3,554	61.2
Ica	4,086	4,259	4,343	4,663	5,214	5,619	6,026	7,266	77.8
La Libertad	3,188	3,316	3,483	3,410	3,697	4,245	4,586	4,874	52.9
Ucayali	3,099	3,150	3,203	3,410	3,584	3,786	3,847	4,007	29.3
Moquegua	10,495	11,973	12,678	1,368	13,899	13,884	13,608	14,207	35.4
Arequipa	5,424	5,767	5,897	6,147	6,492	6,845	7,787	8,380	54.5
Apurimac	1,221	1,278	1,334	1,400	1,494	1,624	1,653	1,691	38.6
Piura	2,749	2,781	2,846	3,049	3,192	3,490	3,783	4,011	45.9
San Martín	2,048	2,059	2,094	2,232	2,393	2,498	2,656	2,870	40.1
Ayacucho	1,800	1,870	1,942	1,900	2,045	2,223	2,448	2,640	46.6
Amazonas	1,844	1,910	1,996	2,082	2,211	2,358	2,510	2,684	45.6
Madre de Dios	4,744	4,948	4,792	5,110	5,451	5,597	5,913	6,180	30.3
Cajamarca	2,504	2,731	2,948	2,968	3,165	3,124	2,864	3,094	23.6
Ancash	4,052	4,704	4,773	4,877	5,000	5,108	5,408	5,853	44.4
Tumbes	2,775	2,802	2,872	3,018	3,385	3,244	3,426	3,594	29.5
Lima	6,506	6,575	6,696	6,921	7,280	7,869	8,515	9,309	43.1
Puno	2,118	2,236	2,234	2,270	2,365	2,473	2,617	2,731	29.0
Lambayeque	2,960	3,047	3,133	2,960	3,164	3,316	3,615	3,882	31.2
Junín	3,261	3,311	3,350	3,527	6,505	3,871	4,073	4,379	34.3
Loreto	2,853	2,917	2,936	2,995	3,079	3,217	3,287	3,402	19.2
Huánuco	1,688	1,694	1,833	1,866	1,890	1,925	1,942	2,050	21.5
Pasco	5,166	5,551	5,481	5,634	5,643	6,097	6,710	6,729	30.3
Tacna	6,056	6,104	6,368	6,617	6,751	6,977	7,228	7,421	22.5
Huancavelica	2,714	2,632	2,683	2,697	2,864	3,029	2,903	2,959	9.0
VAB	4,635	4,765	4,890	5,067	5,345	5,723	6,121	6,643	43.3

Fuente: INEI: Informe Técnico, agosto 2009; Dirección Nacional de Cuentas Nacionales.

GRÁFICA Nº 7



II.4.2. Estructura de La Producción Regional

Los cinco sectores más importantes de la economía Regional por su contribución en la generación económica en el periodo del 2007 son los rubros de comercio, servicios, Transportes y Comunicaciones, manufactura y agricultura.

Al igual que el comportamiento del sector servicios, comercio, manufactura, construcción; la producción agraria mantiene un comportamiento similar en el período, como se puede apreciar en el Cuadro 25, y, anteriormente mencionado en el Cuadro 06, la producción de la región es significativa en comparación con el país; es decir, los productos que han tenido mayor participación en la producción agrícola de Lambayeque durante el último quinquenio son la caña de azúcar (29,5%), Limón (21,8%), Pallar en grano seco (20,9%), Arroz con cáscara (15,70%) respectivamente. Les sigue en orden de importancia el Camote (14,7%), Algodón rama (12,8%) y dentro de las frutas el Maracuyá (23,4%), Estos siete productos representan cerca del 89% de la producción agrícola de la región en el año 2009.

**CUADRO N° 24:
VAB: PARTICIPACIÓN DE LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA REGIONAL 2008**

Cultivo	Producción (Miles Tn)		Cultivo	Producción (Miles Tn)	
	País	Región		País	Región
Alfalfa	5,709,086	114,982	Alcachofa	134.38	2.93
Algodón rama	215,437	12,251	Beterraga	23.96	0.66
Arroz cáscara	2,450,149	470,278	Col	30.46	2.02
Arveja grano	98,460	7,314	Lechuga	34.16	0.58
Café	230,306	441	Lima	8.89	0.30
Camote	184,768	38,288	Limón dulce	2.79	0.14
Caña de azúcar	8,232,087	2,982,819	Lucuma	10.71	0.12
Cebolla	633,965	15,245	Mamey	2.82	2.00
Limón	269,486	42,869	Maracuya	15.78	9.26
Maíz duro	1,123,011	92,381	Frijol castilla	22.66	3.50
Maíz amiláceo	245,319	4,669	Garbanzo	2.67	1.20
Maíz choclo	332,362	25,447	Zarandoja	3.80	2.91
Mango	293,139	13,730	Frijol grano	81.97	1.88
Naranja	338,251	3,924	Platano	1,830,130	2,267
Oca	95,485	229	Tomate	167,723	4,443
Olluco	156,431	455	Uva	196,364	2,404
Palta	120,575	594	Yuca	1,156,552	7,387
Papa	3,383,234	7,000	Papaya	183,162	129

Fuente: INEI - PERU: Compendio Estadístico 2008, pág 562.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

**CUADRO N° 25:
VAB: PARTICIPACIÓN DE LA ACTIVIDAD AGRÍCOLA REGIONAL 2009**

RANKING EN LA PRODUCCION NACIONAL	PRODUCTO	TOTAL (Miles Tn)	PART. % RESPECTO A LA PRODUCCION NACIONAL
2ª	Caña de Azúcar	2,982,819.00	29.5
2ª	Limón	42,869.00	21.8
2ª	Pallar grano seco	2,401.00	20.9
2ª	Camote	38,288.00	14.7
2ª	Algodón rama	12,251.00	12.8
3ª	Maracuyà	9,247.00	23.4
3ª	Arroz cáscara	470,278.00	15.7

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

**CUADRO N° 26:
PERÚ – PROYECCIONES DEL PBI POR AÑOS SEGÚN ACTIVIDADES
(Variación porcentual real)**

SECTORES PRODUCTIVOS	2007	2008	2009	2010	2011
Agropecuario	3.2	4.0	4.1	4.0	3.5
Agrícola	2.0	4.7	3.9	3.8	3.1
Pecuario	5.3	3.1	4.4	4.0	4.2
Pesca	6.9	3.2	3.2	3.5	2.0
Minería e hidrocarburos	2.7	5.8	5.0	6.5	7.0
Minería Metálica	1.7	4.9	3.9	3.4	7.0
Hidrocarburos	6.5	13.3	14.8	29.8	6.9
Manufactura	10.4	8.5	6.4	6.4	6.7
Procesadora de recursos primarios	9.9	6.5	3.8	3.9	3.2
Industria no primaria	10.6	9.0	7.0	7.0	7.5
Construcción	16.6	21.5	11.0	11.0	12.0
Comercio	10.5	10.0	6.7	6.3	6.2
Servicios ^{1/}	9.7	8.8	7.4	7.6	7.6
VALOR AGREGADO BRUTO	9.3	9.1	6.9	7.1	7.2
Impuestos a los productos y derechos de importacion	6.4	8.2	7.3	8.6	10.7
PRODUCTO BRUTO INTERNO	9.0	9.0	7.0	7.2	7.5
VAB primario	4.2	5.0	4.3	4.8	4.6
VAB no primario	10.5	10.1	7.5	7.6	7.7

^{1/}Incluye el PBI del sector electricidad y agua

Fuente: INEL. Proyecciones MEF. MMM 2009 - 2011

En el espacio regional se cuenta con áreas diferenciadas por Tipo de Producción, es así que en el espacio costero especialmente en las provincias de Chiclayo, Lambayeque y parte de Ferreñafe, se concentra la principal producción agrícola, pecuaria, industrial y pesca como se ha mencionado en los Cuadros 06, 24 y 25., mientras que en el espacio andino la principal producción es la agropecuaria (crianza de ovinos, caprinos, vacunos) y la actividad minera.

**CUADRO N° 27:
ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR SUB ESPACIOS, ZONAS Y PROVINCIAS**

SUB ESPACIOS	ZONAS	PROVINCIAS	AGRÍCOLA	PECUARIO	INDUSTRIA	TURISMO	MINERO	PESCA
COSTERO	Costa	CHICLAYO	X	X		X		X
		FERREÑAFE	X	X	X	X		X
		LAMBAYEQUE	X	X		X		X
ANDINO	Sierra	FERREÑAFE	X	X				
		Cañaris Incahua	X	X			X	

Fuente: MINAG. Dirección de Información Agraria. Región Lambayeque.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

La producción agrícola de la costa, mayormente se orienta al mercado interno (Regional), y un porcentaje muy importante de la producción es destinado al procesamiento, la actividad agroindustrial presenta ciertas ventajas en el sector agrario, al mismo tiempo, frente a ellos, está una de las más peores trabas administrativa, en algunos casos exagerados, en este sentido, toda iniciativa industrial de parte de la inversión nacional queda en proyectos.

Destaca la agroindustria, cuya producción se orienta básicamente al mercado interno, aún cuando destacan algunos sectores por sus ventas al exterior. En la década del 60 a 80 se exportaba azúcar y otros productos, habiéndose incorporado en la última década, el mango, limón, espárrago ají páprika, etc.

La producción agropecuaria de la sierra, a excepción de la papa y algunos frutos, se orienta básicamente al autoconsumo.

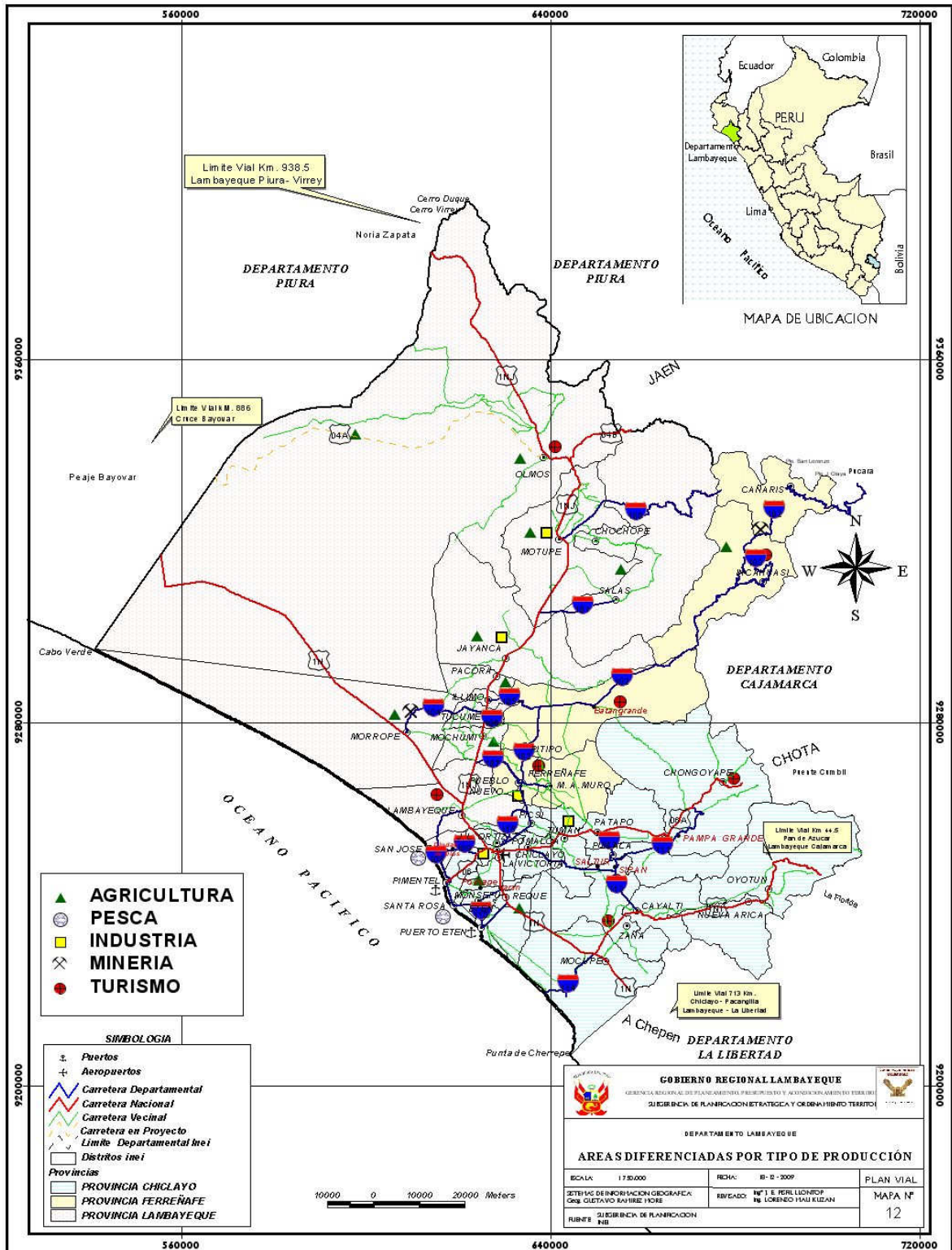
**CUADRO N° 28:
ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA POR ORDEN DE IMPORTANCIA
SUB ESPACIOS, ZONAS Y PROVINCIAS**

Provincias en orden de importancia del PBI	Sub. Espacios	Producción en orden de importancia	Grado de Importancia Provincial	Grado de Importancia Regional	Mercado principal al que se destina
CHICLAYO	Costero	Comercio	1º	1º	Regional, Lima, Exportación
		Servicios	2º	1º	Local, regional
		Manufacturas	3º	1º	Regional, Lima, Exportación
		Agrícola	4º	1º	Local, regional
		Turismo	5º	1º	Nacional, Internacional
		Construcción	6º		Local, regional
LAMBAYEQUE	Costero	Agrícola	1º	1º	Local, regional
		Manufacturas	2º	1º	Regional, Lima, Exportación
		Turismo	3º	1º	Nacional, Internacional
		Servicios	4º	1º	Local, regional
FERREÑAFE	Costero / Andino	Agrícola	1º	1º	Local, regional
		Manufacturas	2º	1º	Regional, Lima.
		Turismo	3º	1º	Nacional, Internacional

Fuente: PDC. REGION LAMBAYEQUE

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

MAPA N° 12: ÁREAS DIFERENCIADAS POR TIPO DE PRODUCCIÓN



En relación a las áreas diferenciadas por Servicios a la Producción, en la Región Lambayeque, la prestación de servicios en apoyo a la producción agropecuaria se manifiesta de manera diferenciada, tanto por la forma, cantidad y complejidad de los mismos, sujeto a campañas agrícolas o cosechas, como a estaciones de mayor flujo de productos de otras provincias.

En cuanto a su rol en la dinamización de los circuitos económicos, cadenas de valor, asignación de funciones a los centros, y los circuitos en los cuales se localizan, en la Región, se puede distinguir las siguientes formas de focalización espacial de los servicios en apoyo a la producción.

Centros de acopio: Asentamientos cuya actividad básicamente está referida a la captación de productos para su clasificación, envase, transporte, comercialización, transformación, almacenaje y distribución al mercado.

A nivel Regional se pueden considerar como centros principales de acopio de diversos productos a los siguientes:

- Lambayeque, Chiclayo, Ferreñafe (arroz, maíz, fréjol de palo).
- Tumán, Pomalca, Pucalá (caña de azúcar).
- Jayanca (espárragos y pan llevar).
- Olmos, Motupe (mango y limón).

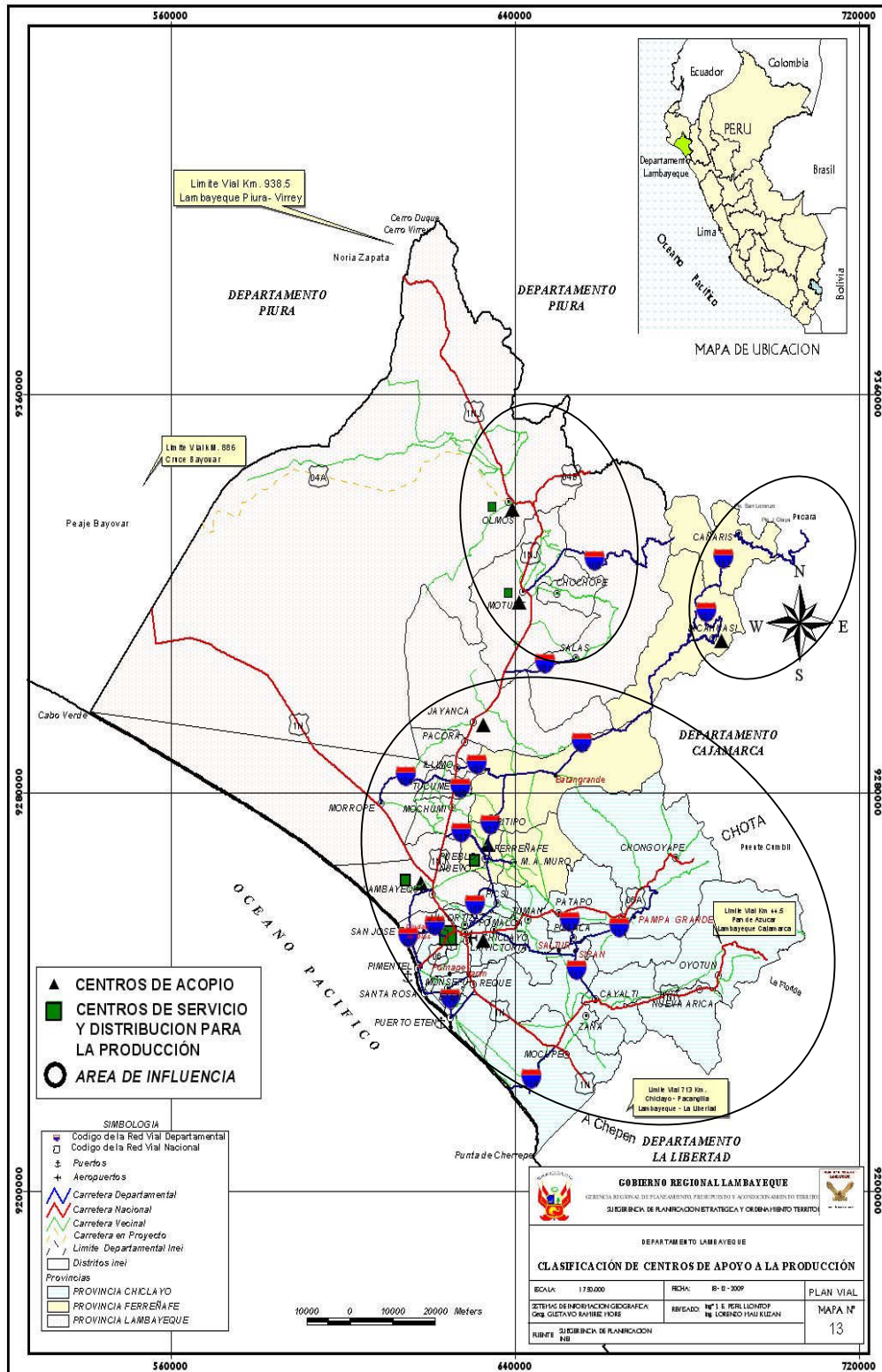
Además Lambayeque cuenta con centros de servicios y distribución para la producción, que son los asentamientos para brindar servicios a la producción con servicios de alquiler de maquinaria agrícola, repuestos de maquinaria agrícola, venta de productos químicos (pesticidas y fertilizantes) o productos veterinarios. Del mismo modo, en la prestación de servicios de clasificación o procesos primarios a fin comercializar en volumen hacia un mercado determinado.

En la Región, la mayor oferta de estos servicios se ofrecen en los centros urbanos de las capitales de provincia, entre ellos tenemos a Lambayeque, Ferreñafe y principalmente Chiclayo (José L. Ortíz y La Victoria).

Los servicios de apoyo a la producción que se han localizado en los centros poblados, han influido con mayor o menor grado en el dinamismo en cada espacio, existiendo marcadas diferencias por el grado de actividad, generada tanto en la producción primaria como en sus etapas de transformación, en este proceso interviene la tecnología y mano de obra calificada. Entre ellos destaca Olmos y Motupe.

Por su parte las Agencias de almacenamiento – aduaneras, que constituyen establecimientos especializados en la gestión de comercio exterior, el aduanaje o desaduanaje son asuntos complejos en el trámite comercial desde los almacenes a puerto y las embarcaciones a bordo, indicándose que se encuentran conformadas por instituciones especializadas, debidamente registradas en SUNAT, que asumen cargos sobre las importaciones y exportaciones de productos procesados, desde los almacenes hasta el Puerto y a Bordo, como el aseguramiento de pólizas y certificaciones.

MAPA N° 13: CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCIÓN



II.4.3. Áreas diferenciadas por su dinamismo

La Región Lambayeque muestra áreas diferentes, caracterizadas por su dinamismo, es decir, áreas de mayor desarrollo relativo que otros, pudiendo diferenciarse las zonas siguientes:

Zona Dinámica

Constituida por ciudades que en su mayoría pertenecen a las provincias de Chiclayo y Lambayeque, quienes han logrado una dinámica creciente de desarrollo, gracias a su base productiva agroindustrial, mercantil y manufacturera y a los servicios administrativo-financiero que brinda; así como a la red vial que posee.

El ámbito de influencia del área metropolitana de Chiclayo, trasciende el espacio departamental y alcanza influencia directa sobre las provincias de Jaén, San Ignacio, Chota, Cutervo y Santa Cruz de la Región Cajamarca y las provincias de la Región Amazonas.

Zona Media

Esta tipificación corresponde básicamente a ciudades que pertenecen a las provincias de la parte intermedia de Lambayeque y Ferreñafe. Por las características de su producción básicamente agropecuaria generalmente de autoconsumo y bajos rendimientos, por el nivel de pobreza y débiles relaciones de integración económica, estas zonas solo tienen influencia local.

Zona Estancada

En la Región, se distinguen como zonas estancadas (marginales) los distritos de Incahuasi y Cañaris, y zona alto andina de Salas, pertenecientes a la provincia de Ferreñafe y Lambayeque. Debido a su escasa accesibilidad, incomunicación, difícil topografía y economías de subsistencia. La interconexión de esta provincia se vería favorecida si se ejecuta el mejoramiento de la carretera Batangrande - Incahuasi – Cañaris – Pucará, la construcción del tramo faltante Magmapampa – Cañaris; el mejoramiento del tramo Motupe – El Arrozal – Colaya – Huallabamba y el mejoramiento del tramo Desvio Motupe – Chóchope – La Ramada – Penachi, que en la actualidad se encuentran a nivel mínimo de afirmado y la mayor longitud como trochas, cuyo estado es de regular a malo.

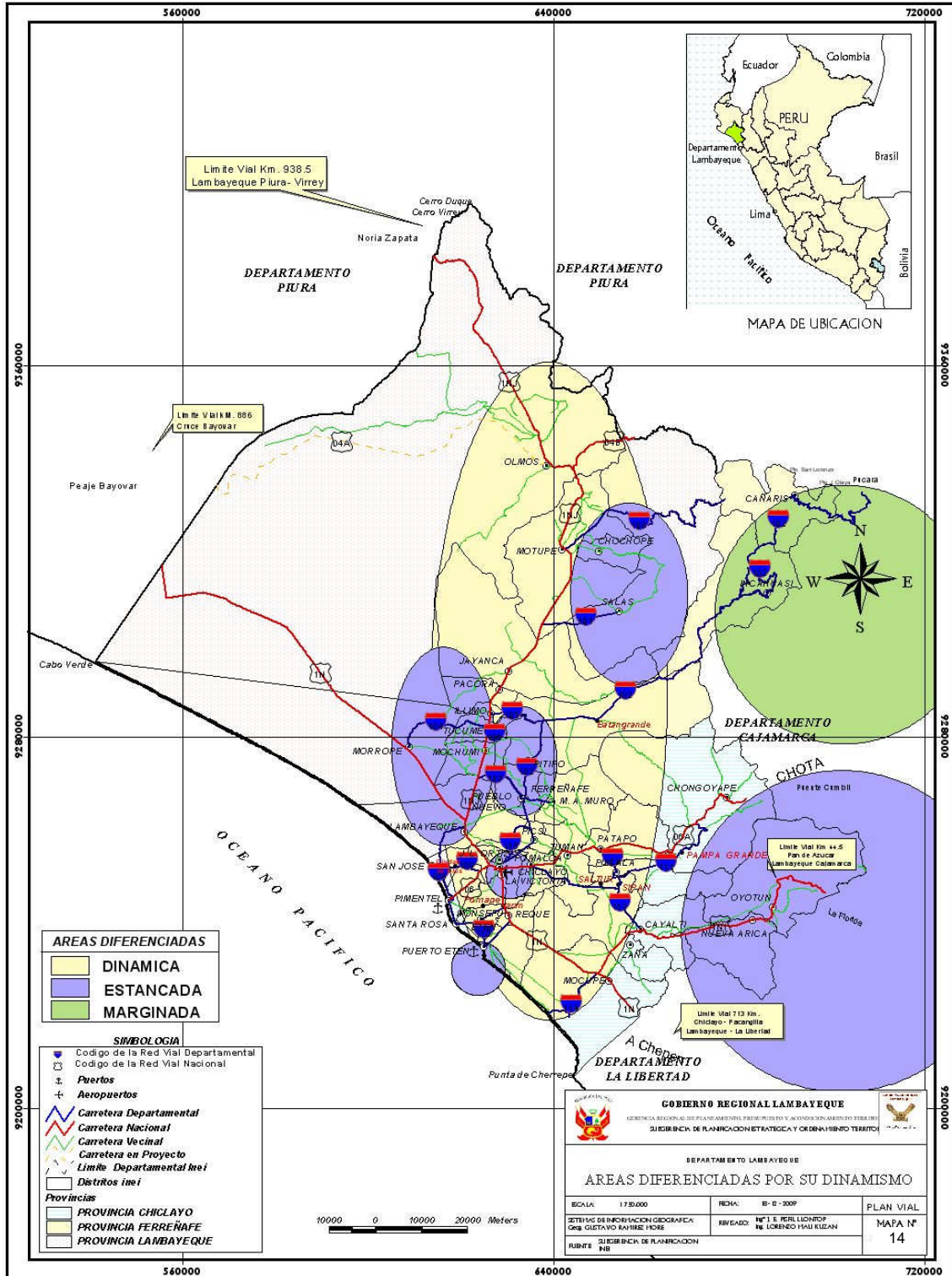
**CUADRO N° 29:
ÁREAS DIFERENCIADAS POR SU DINAMISMO**

ZONAS	PROVINCIA	ÁREAS DE INFLUENCIA	ACTIVIDAD ECONÓMICA	CENTROS DE APOYO A LA PRODUCCIÓN
DINÁMICA	CHICLAYO	Toda la Región Trujillo Chota Cutervo Santa Cruz	Administración Financiera de Carácter mercantil Mercantil Mercantil Turismo Servicio a la producción	Chiclayo Lambayeque Tumán Santa Rosa Monsefú
	LAMBAYEQUE	Amazonas Jaén Bagua Piura	Industria manufacturera Agrícola, pecuario Servicio a la producción Comercio y turismo	Olmos Motupe Mochumi Jayanca
MEDIA	LAMBAYEQUE FERREÑAFE	Toda la Región	Servicios de acopio, administración financiera Mercantil Servicio a la producción Industria incipiente	Morrope Tucume, Illimo Ferreñafe Pueblo Nuevo
ESTANCADA	FERREÑAFE (Distrito de Inkahuasi y Cañaris)	Pucara	Producción agrícola incipiente Autoconsumo	Ferreñafe

Fuente: PDC. REGION LAMBAYEQUE

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

MAPA N° 14: ÁREAS DIFERENCIADAS POR SU DINAMISMO



CUADRO N° 30: SUB ESPACIOS Y ÁREAS DIFERENCIADAS

SUB ESPACIOS	AREAS DIFERENCIADAS	CARACTERISTICAS GENERALES
COSTERO	LAMBAYEQUE	<p>Centros de acopio y de Servicios al Área Rural</p> <p>Área de articulación inter regional con Piura, Cajamarca y Amazonas. Zonas de desarrollo agroindustrial y de servicios al agro industrial y con potencial de desarrollo turístico. Centros Urbanos con altas tasas de crecimiento poblacional. Área dinámica en cuanto a relaciones económicas, que se sustenta en la agricultura de producción sustentable orientada a la cultura industrial y agroindustrial direccionado a los mercados nacional y externo (Olmos, Motupe, Jayanca)</p>
	CHICLAYO (Área Metropolitana)	<p>Zona del área metropolitana regional y de centros de transformación, de acopio y de servicios al Área rural.</p> <p>Chiclayo, centro con carácter metropolitano para la región, concentra las mejores capacidades de gestión, exportación y transformación (agroindustrial) y las mayores actividades de servicios, comercio, finanzas, industria manufacturera y de servicios. Integra asentamientos con diversos niveles de desarrollo y tasas variables de crecimiento poblacional.</p>
	FERREÑAFE (COSTERO)	<p>Centros de servicios de área rural.</p> <p>Zonas de desarrollo agroindustrial, y de servicios a las zonas rurales, con potencial de desarrollo turístico. Área dinámica, sustenta su economía en la agricultura y la agroindustria.</p>
ANDINO	FERREÑAFE (ANDINO)	<p>Zonas de importancia rural.</p> <p>Es el área de con menores niveles de producción y productividad al interior de la región, el mayor porcentaje del producto destinan al autoconsumo. Los niveles de pobreza extrema se muestran en los cuadros 07 y 08; registrados en la mayor parte de su ámbito. Caracterizada por una deficiente articulación física, con una población predominantemente rural. Posibilidades de desarrollo agrícola, elevando la productividad, necesidades de asistencia técnica y financiera.</p>

Fuente: Plan de Desarrollo Concertado, Región Lambayeque.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

II.5. Análisis de la Dinámica Poblacional

II.5.1. Aspectos Generales

Desde la instauración formal de los censos poblacionales, en 1940 la población total del país era de 7'023,111 habitantes y de la Región de Lambayeque 199,660, en el año 1972 la región alcanzaba una población de 553,266 habitantes que representa el 3.77% respecto al país, incrementando en 1981 a 3.99% . De 1981 a 1993 el por ciento de participación aumenta de 3.99% a 4.31%, llegando en el 2007 a 4.06% respecto del país, con una población de 1'112,868 habitantes. (Ver Cuadro N° 31). De mantenerse esta tendencia de crecimiento - para el año 2010 - se estima una población de 1'302,641 habitantes.

**CUADRO N° 31:
CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN, DEPARTAMENTAL - PAÍS**

AÑO	Población Total		Incremento Intercensal		Tasa de Crecimiento intercensal		% de Participación del Departamento a nivel del País
	Perú	Lambayeque	Perú	Lambayeque	Perú	Lambayeque	
1,940	7,023,111	199,660	-	-	-	-	2.84
1,961	10,420,357	353,657	3,397,246	153,997	2.20	2.8	3.39
1,972	14,121,564	533,266	3,701,207	179,609	2.90	3.8	3.77
1,981	17,762,231	708,820	3,640,667	175,554	2.50	3.0	3.99
1,993	22,048,356	950,842	4,286,125	242,022	2.20	2.6	4.31
2,007	27,412,157	1,112,868	5,363,801	162,026	1.60	1.3	4.06

Fuente: INEI Perú.- Provincias y Distritos, Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda. PERU: Compendio Estadístico 2008.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

II.5.2. Crecimiento poblacional a nivel provincial

Analizando la distribución de la población por provincias al año 2007⁷, se observa que la provincia más poblada es Chiclayo, que representa el 68.06% del total de población Regional, seguida por Lambayeque con 23.3% y Ferreñafe con 8.64% (Cuadro 32).

En la distribución de la población urbana y rural a nivel provincial, es la Provincia de Chiclayo con mayor porcentaje de población urbana (93.5%) con 757,452 habitantes, seguida por Ferreñafe (53.7%) con 96,142 habitantes, y Lambayeque con 259,274 habitantes, donde 51.60% de su población vive en el área rural (Cuadro 33).

⁷ 21-10-2007 se realiza el XI Censo de Población y IV de Vivienda.- Dato resultado del Censo Publicado por INEI, Resultados de Censo del 2007.

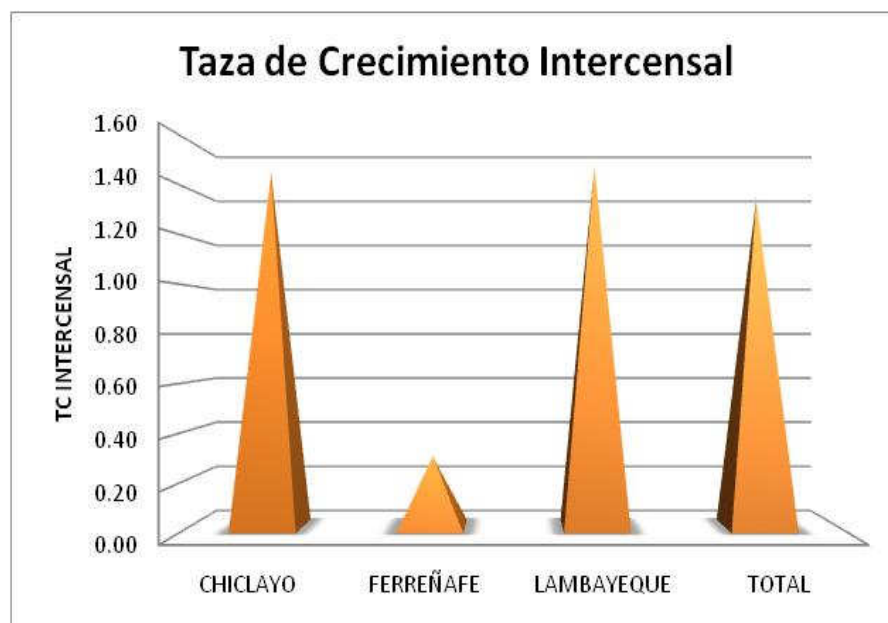
**CUADRO Nº 32:
POBLACIÓN TOTAL Y TASAS DE CRECIMIENTO**

PROVINCIA	POBLACIÓN				TC Intercensal	POBLACIÓN		TC INEI
	1981	%	1993	%		2007	%	
CHICLAYO	468,743	66.13	617,881	67.10	2.7	757,452	68.06	1.47
FERREÑAFE	73,929	10.43	92,377	10.03	1.9	96,142	8.64	0.29
LAMBAYEQUE	166,148	23.44	210,537	22.86	2	259,274	23.30	1.50
TOTAL	708,820	100.00	920,795	100.00	2.2	1,112,868	100.00	1.36

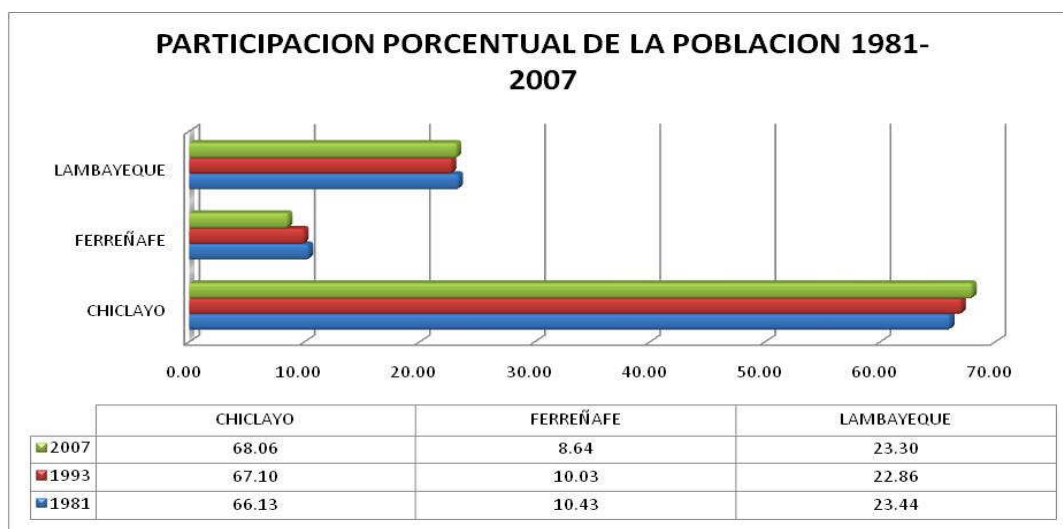
Fuente: INEI Perú.- Provincias y Distritos, Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Grafica Nº 8:



Grafica Nº 9:



II.5.3. Composición de la población Urbana y Rural

El comportamiento de la población Regional ha seguido, durante los periodos registrados en los censos nacionales, un proceso similar al de la población nacional, caracterizada por un proceso de urbanización muy fuerte.

En el caso de Lambayeque la población urbana en porcentajes se mantiene apenas a diferencia de céntimos o sea, desde 2005 donde alcanzamos 79.56% en el 2007 el cambio no es significativo y permanece en 79.55% de población urbana, siguiendo el mismo patrón que en el plano nacional.

En ambos niveles, fue en el periodo 1961-72 cuando se pasó de un predominio rural de la población a un predominio urbano. En 1972 la Región ya contaba con 70% de población urbana, de los cuales 47.5% se ubicaba en la ciudad de Chiclayo y el restante, en su mayor parte en los distritos costeros (Cuadro 35).

El centro poblado capital más grande en volumen poblacional es Chiclayo Metrópoli (incluyendo a los distritos de José Leonardo Ortíz y La Victoria) con 496,683 habitantes que significa 93.51% de la población urbana, le siguen en importancia Ferreñafe y Lambayeque con 53.73% y 48.32% respectivamente.

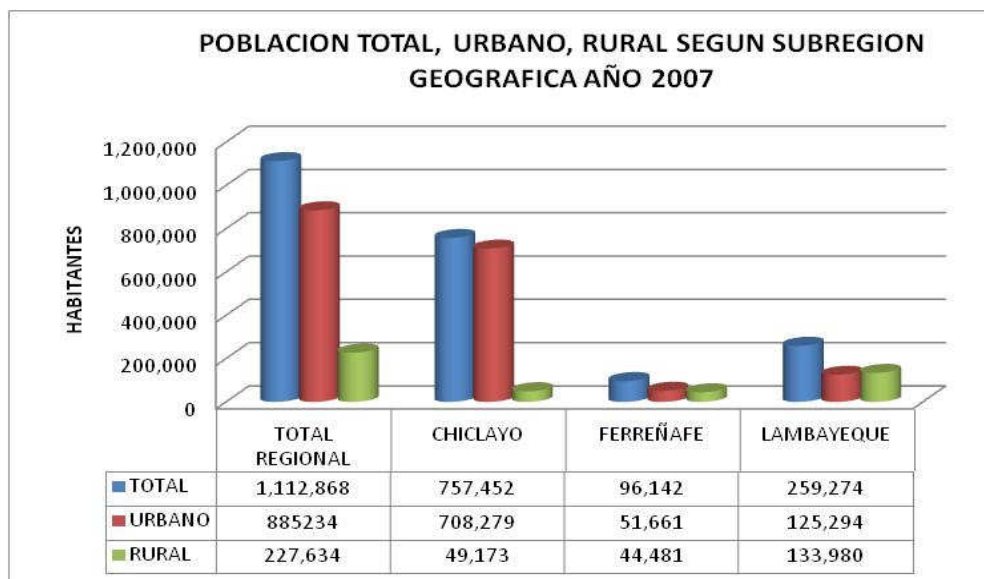
**CUADRO N° 33:
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN TOTAL, URBANA Y RURAL SEGÚN
SUBREGIÓN GEOGRÁFICA Y PROVINCIA – 2007**

REGIÓN Y PROVINCIA	POBLACION					
	TOTAL		URBANO		RURAL	
	HABITANTES	%	HABITANTES	%	HABITANTES	%
TOTAL REGIONAL	1,112,868	100.00	885234	79.55	227,634	20.45
CHICLAYO	757,452	68.06	708,279	93.51	49,173	6.49
FERREÑAFE	96,142	8.64	51,661	53.73	44,481	46.27
LAMBAYEQUE	259,274	23.30	125,294	48.32	133,980	51.68

Fuente: INEI Perú.- Provincias y Distritos, Censos Nacionales 2007: XI de Población y VI de Vivienda.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

Grafica N° 10:



El origen de la distribución poblacional se puede encontrar en la transformación de la base económica productiva de la costa, la cual, de ser eminentemente agraria en el año 1940 ha pasado a ser de amplia base: industrial, comercial y de servicios, con tendencia a su localización en las ciudades.

Esta base de la economía moderna es la que ha permitido absorber el crecimiento vegetativo de la población Regional y de su PEA, así como de los flujos migratorios producidos desde las regiones vecinas como de Cajamarca y Amazonas.

De otro lado, la política tradicional de inversiones del Estado que favoreció la dotación prioritaria de energía, vialidad y servicios a las ciudades de la costa, ha permitido y favorecido esta tendencia.

Contrariamente, la inversión en el agro, la vialidad y la energía; en la sierra ha sido mínima, lo que ha significado la permanencia de la base económica agraria y el estancamiento del proceso de desarrollo urbano.

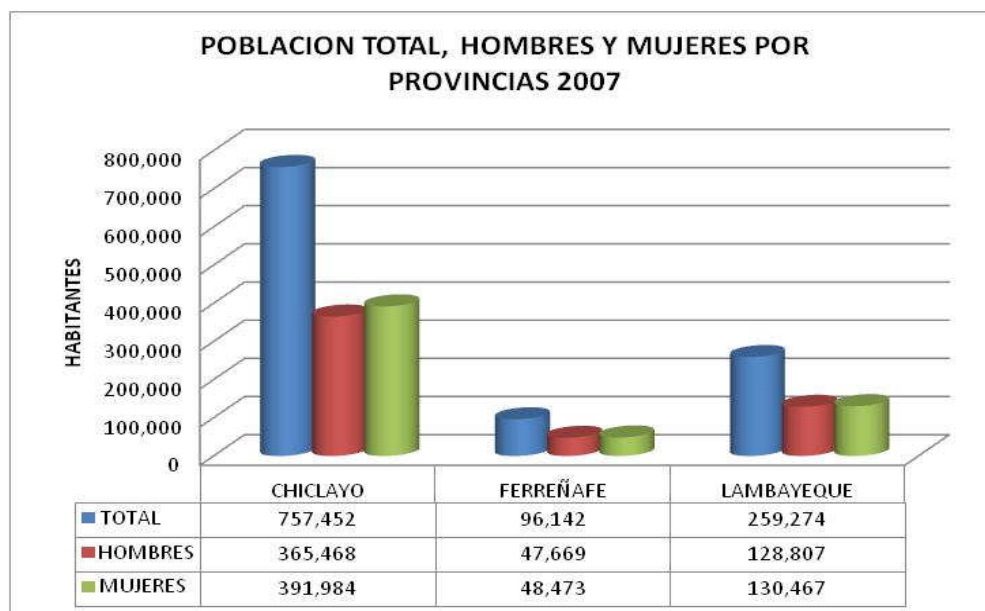
**CUADRO N° 34:
POBLACIÓN TOTAL, HOMBRE Y MUJERES POR PROVINCIAS – 2007**

REGIÓN SUB REGIÓN Y PROVINCIA	POBLACION					
	TOTAL		HOMBRES		MUJERES	
	HABITANTES	%	HABITANTES	%	HABITANTES	%
TOTAL REGIONAL	1,112,868	100.00	541,944	48.70	570,924	51.30
CHICLAYO	757,452	68.06	365,468	48.25	391,984	51.75
FERREÑAFE	96,142	8.64	47,669	49.58	48,473	50.42
LAMBAYEQUE	259,274	23.30	128,807	49.68	130,467	50.32

Fuente: INEI Censos 2007. - Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Grafica N° 11:



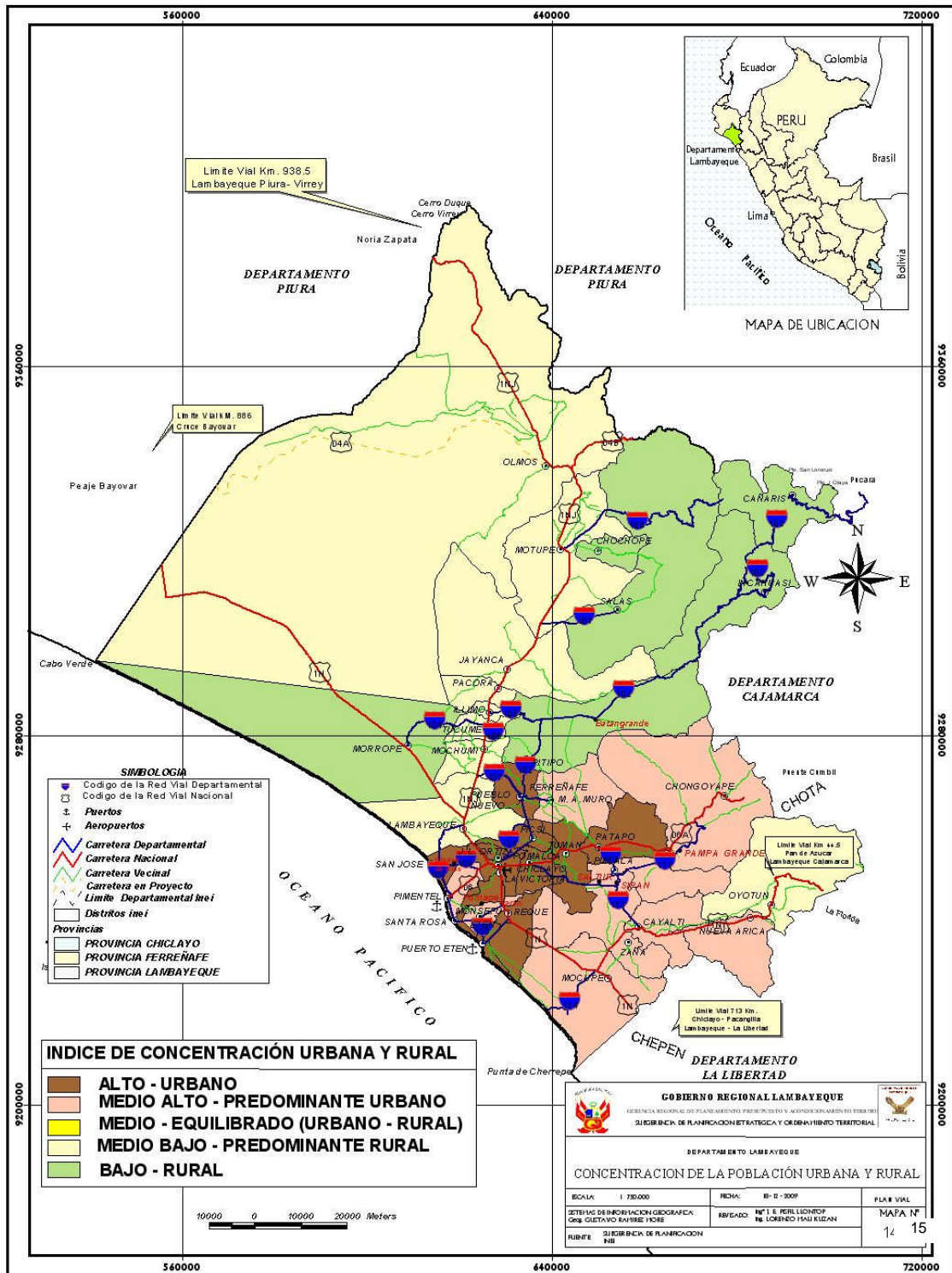
**CUADRO Nº 35:
POBLACIÓN TOTAL, URBANA Y RURAL SEGÚN PROVINCIAS Y DISTRITOS**

PROVINCIA / DISTRITO	TOTAL		URBANO		RURAL	
	HABITANTES	%	HABITANTES	%	HABITANTES	%
TOTAL REGIONAL	1,112,868	100.00	885,234	79.55	227,634	20.45
CHICLAYO	757,452	100.00	708,279	93.51	49,173	6.49
Cayalti	16,557	100.00	13,681	82.63	2,876	17.37
Chiclayo	260,948	100.00	260,794	99.94	154	0.06
Chongoyape	17,540	100.00	13,438	76.61	4,102	23.39
Eten	10,673	100.00	10,419	97.62	254	2.38
Eten Puerto	2,238	100.00	2,238	100.00		0.00
José L. Ortiz	161,717	100.00	161,110	99.62	607	0.38
La Victoria	77,699	100.00	74,779	96.24	2,920	3.76
Lagunas	9,351	100.00	6,548	70.02	2,803	29.98
Monsefu	30,123	100.00	22,165	73.58	7,958	26.42
Nueva Arica	2,420	100.00	1,733	71.61	687	28.39
Oyotun	9,954	100.00	5,518	55.44	4,436	44.56
Patapo	20,876	100.00	17,734	84.95	3,142	15.05
Picsi	8,942	100.00	7,689	85.99	1,253	14.01
Pimentel	32,346	100.00	27,759	85.82	4,587	14.18
Pomalca	23,092	100.00	20,273	87.79	2,819	12.21
Pucala	9,272	100.00	6,999	75.49	2,273	24.51
Reque	12,606	100.00	9,626	76.36	2,980	23.64
Santa Rosa	10,965	100.00	10,827	98.74	138	1.26
Saña	12,013	100.00	9,408	78.32	2,605	21.68
Tuman	28,120	100.00	25,541	90.83	2,579	9.17
FERREÑAFE	96,142	100.00	51,661	53.73	44,481	46.27
Cañaris	13,038	100.00	323	2.48	12,715	97.52
Ferreñafe	32,665	100.00	31,777	97.28	888	2.72
Inkahuasi	14,230	100.00	1,164	8.18	13,066	91.82
Manuel A. Mesones	4,083	100.00	1,483	36.32	2,600	63.68
Pitipo	20,080	100.00	5,786	28.81	14,294	71.19
Pueblo Nuevo	12,046	100.00	11,128	92.38	918	7.62
LAMBAYEQUE	259,274	100.00	125,294	48.32	133,980	51.68
Chochope	1,231	100.00	294	23.88	937	76.12
Illimo	9,107	100.00	4,699	51.60	4,408	48.40
Jayanca	15,042	100.00	7,282	48.41	7,760	51.59
Lambayeque	63,386	100.00	48,273	76.16	15,113	23.84
Mochumi	18,043	100.00	6,963	38.59	11,080	61.41
Morrope	39,174	100.00	9,050	23.10	30,124	76.90
Motupe	24,011	100.00	13,382	55.73	10,629	44.27
Olmos	36,595	100.00	9,807	26.80	26,788	73.20
Pacora	6,795	100.00	3,599	52.97	3,196	47.03
Salas	12,998	100.00	3,248	24.99	9,750	75.01
San José	12,078	100.00	10,781	89.26	1,297	10.74
Tucume	20,814	100.00	7,916	38.03	12,898	61.97
TOTAL REGIONAL	1,112,868		885,234		227,634	

Fuente: INEI Censos 2007.- Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

MAPA N° 15: CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA Y RURAL



II.5.4. Importancia de las ciudades por volumen de población

Las ciudades desempeñan una función vital en el actual modelo de desarrollo, absorben el crecimiento de la población al ser importantes centros de producción y productividad económica y social.

**CUADRO N° 36:
ORDENAMIENTO GLOBAL DE CIUDADES DE LA REGIÓN SEGÚN RANGO**

RANGO DE CONGLOMERADO POR TAMAÑO	RANGO SEGÚN PNUD	Nº de ciudades en el Rango	Nombre de las ciudades en el Rango	Población total de las ciudades que integran el rango	%
250,000 - 499,999	3	3	Chiclayo Metrópoli (Chiclayo, Leonardo Ortiz y la Victoria)	496,683	56.1
100,000 - 249,999	4	Ninguna			
50,000 - 99,999	5	Ninguna			
20,000 - 49,999	6	6	Monsefú, Pimentel, Pomalca, Tumán, Ferreñafe, Lambayeque.	175,788	19.9
10,000 - 19,999	7	8	Cayaltí, Chongoyape, Eten, Patapo, Santa Rosa, Pueblo Nuevo, Motupe y San José.	101,390	11.5
5,000 - 9,999	8	12	Lagunas, Oyotun, Pícsi, Pucala, Reque, Saña, Pitipo, Jayanca, Mochumi, Morrope, Olmos, Tucume.	92,592	10.5
2,000 - 4,999	9	4	Eten Puerto, Illimo, Pacora, Salas	13,784	1.6
< 2,000	10	5	Nueva Arica, Cañaris, Incahuasi, Manuel A. Mesones, Chochope.	4,997	0.6
TOTAL		38		885,234	100.0

Fuente: INEI Censos 2007.- Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

La ciudad más importante de la Región de Lambayeque es Chiclayo Metropolitano con sus 496,683 habitantes, se ubica en el tercer rango de ciudades del país, según la clasificación del Plan Nacional de Desarrollo Urbano – PNUD.

No existen en la Región ciudades de cuarto y quinto rango, debido principalmente a la fuerte atracción poblacional que ejerce la capital Regional y al menor desarrollo relativo del resto de la región.

En el sexto rango (donde se ubican las ciudades entre 20,000 y 49,999 habitantes), se encuentra la ciudad de Lambayeque (48,273 habitantes), ubicado a 10 km. de la ciudad de Chiclayo, formando un eje integrado y complementario de desarrollo, en este mismo rango se encuentran 05 ciudades mas, entre ellas tenemos a Ferreñafe (31,777), Tumán (25,541), Pomalca (20,273) Pimentel (27,759) y Monsefú (22,165 habitantes).

En el séptimo rango (Entre 10,000 a 19,999 habitantes), se encuentran 08 ciudades: Cayaltí, Chongoyape, Éten, Pátapo, Santa Rosa, Pueblo Nuevo, Motupe y San José, y que en suma tienen una población de 101,390 habitantes.

En el octavo rango (donde se ubican las ciudades entre 5,000 a 9,999 habitantes) se encuentran la mayoría de las ciudades (doce): Lagunas, Oyotún, Pícsi, Pucalá, Reque, Zaña, Pitipo, Jayanca, Mochumí, Mórrope, Olmos y Túcume; juntas tienen una población de 92,592 habitantes.

En el noveno rango (Ciudades entre 2,000 a 4,999 habitantes); se encuentran 04 ciudades: Puerto Éten, Illimo, Pacora y Salas, juntas tienen una población de 13,784 habitantes.

En el último rango, las ciudades menores a 2,000 habitantes; se encuentran 05 ciudades: Nueva Arica, Cañaris, Incahuasi, Manuel Mesones y Chochope, juntos tienen una población urbana de 4,997 habitantes, en su mayoría son distritos del medio rural.

**CUADRO Nº 37:
JERARQUÍA DE CIUDADES DE LA REGIÓN POR VOLUMEN DE POBLACIÓN**

RANGO	CIUDADES	Rango según PNUD	Población urbana total de la Región	Importancia por volumen de población	% de la población urbana por distritos	Población Acumulada
3	Chiclayo	3	260,794	1º	29.46	260,794
	José L. Ortiz	3	161,110		18.20	421,904
	La Victoria	3	74,779		8.45	496,683
6	Lambayeque	6	48,273	4º	5.45	544,956
	Ferreñafe	6	31,777	5º	3.59	576,733
	Pimentel	6	27,759	6º	3.14	604,492
	Tuman	6	25,541	7º	2.89	630,033
	Monsefu	6	22,165	8º	2.50	652,198
	Pomalca	6	20,273	9º	2.29	672,471
	Patapo	7	17,734	10º	2.00	690,205
8	Cayalti	7	13,681	11º	1.55	703,886
	Chongoyape	7	13,438	12º	1.52	717,324
	Motupe	7	13,382	13º	1.51	730,706
	Pueblo Nuevo	7	11,128	14º	1.26	741,834
	Santa Rosa	7	10,827	15º	1.22	752,661
	San José	7	10,781	16º	1.22	763,442
	Eten	7	10,419	17º	1.18	773,861
12	Olmos	8	9,807	18º	1.11	783,668
	Reque	8	9,626	19º	1.09	793,294
	Saña	8	9,408	20º	1.06	802,702
	Morrope	8	9,050	21º	1.02	811,752
	Tucume	8	7,916	22º	0.89	819,668
	Pícsi	8	7,689	23º	0.87	827,357
	Jayanca	8	7,282	24º	0.82	834,639
	Pucala	8	6,999	25º	0.79	841,638
	Mochumi	8	6,963	26º	0.79	848,601
	Lagunas	8	6,548	27º	0.74	855,149
	Pitipo	8	5,786	28º	0.65	860,935
	Oyotun	8	5,518	29º	0.62	866,453
4	Illimo	9	4,699	30º	0.53	871,152
	Pacora	9	3,599	31º	0.41	874,751
	Salas	9	3,248	32º	0.37	877,999
	Eten Puerto	9	2,238	33º	0.25	880,237
5	Nueva Arica	10	1,733	34º	0.20	881,970
	Manuel A. Mesones	10	1,483	35º	0.17	883,453
	Incahuasi	10	1,164	36º	0.13	884,617
	Cañaris	10	323	37º	0.04	884,940
	Chochope	10	294	38º	0.03	885,234
TOTAL REGIONAL			885,234.00		100.00	

Fuente: INEI Censos 2007.- Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

II.5.5. Importancia de las ciudades por su dinámica de crecimiento

Durante el periodo 1993 - 2007, la tasa de crecimiento poblacional de la Región Lambayeque fue muy inferior (1.3%), frente a la tasa general del país (1.6%). (Cuadros 35, 37 y 38).

Las ciudades que crecieron por encima del promedio urbano nacional fueron 14 de las cuales, todas, se ubican en la zona costera Chiclayo Central, incluido los distritos de José L. Ortiz y la Victoria (5.28%); Pátapo, incluido el Centro poblado Posope Alto (7.63%), Pimentel (5.88%), Ferreñafe (2.3%), Lambayeque (2.0%), Cayaltí (2.28%), San José (4.3%), Mórrope (6.6%), Picsi (5.9%), Santa Rosa (1.7%), Túcume (2.4%), Zaña (2.1%), Pucalá (2.8%) y Olmos (1.6%).

Los centros urbanos que crecieron en el intervalo, por encima de la tasa urbana Regional, pero por debajo de la tasa nacional, fueron 05: Tumán (1.35%), Chongoyape (1.44%), Motupe (1.4%), Reque (1.46%) y Lagunas (1.34%).

Las ciudades con población mayores a 20,000 habitantes, importantes por su volumen poblacional en el contexto Regional, son Monsefú (0.81%) y Pomalca (0.81%). Ciudades con población mayores a 10,000 habitantes queda: Pueblo Nuevo (0.77%).

Asimismo, ciudades con población mayores de 5,000 habitantes importantes tenemos a Jayanca (0.52%) y Oyotún (1.6%).

**CUADRO Nº 38:
POBLACIÓN URBANA Y PORCENTAJE REPRESENTATIVA, SEGÚN CIUDADES**

Nº	NOMBRE DE LA CIUDAD	RANGO SEGÚN PNUD	Poblacion Urbana 1993	Población Urbana 2007	% de la población urbana 2007
1	Chiclayo 1/	3	215,905	260,794	99.94
2	José L. Ortíz 1/	3	118,466	161,110	99.62
3	La Victoria 1/	3	59,047	74,779	96.24
4	Lambayeque	6	35,042	48,273	76.16
5	Ferreñafe	6	27,544	31,777	81.12
6	Pimentel	6	12,468	27,759	75.85
7	Tuman	6	21,156	25,541	78.19
8	Monsefu	6	20,609	22,165	68.52
9	Pomalca	6	18,118	20,273	67.30
10	Patapo	7	6,337	17,734	63.07
11	Cayalti	7	9,980	13,681	56.98
12	Chongoyape	7	10,993	13,438	58.19
13	Motupe	7	10,968	13,382	64.10
14	Pueblo Nuevo	7	9,998	11,128	53.46
15	Santa Rosa	7	8,518	10,827	53.92
16	San José	7	5,960	10,781	59.75
17	Eten	7	10,978	10,419	59.40
18	Olmos	8	7,857	9,807	59.23
19	Reque	8	7,863	9,626	63.99
20	Saña	8	6,981	9,408	66.11
21	Morrope	8	3,719	9,050	69.41
22	Tucume	8	5,646	7,916	60.90
23	Picsi	8	3,427	7,689	60.99
24	Jayanca	8	6,770	7,282	60.29
25	Pucala	8	4,750	6,999	58.10
26	Mochumi	8	5,981	6,963	57.96
27	Lagunas	8	5,434	6,548	59.72
28	Pitipo	8	-	5,786	54.21
29	Oyotun	8	5,075	5,518	55.44
30	Illimo	9	4,416	4,699	50.25
31	Pacora	9	3,187	3,599	38.82
32	Salas	9	-	3,248	35.66
33	Eten Puerto	9	2,472	2,238	25.03
34	Nueva Arica	10	-	1,733	25.50
35	Manuel A. Mesones	10	1,760	1,483	36.32
36	Incahuasi	10	1,224	1,164	48.10
37	Cañaris	10	378	323	14.43
38	Chochope	10	-	294	23.88

1/ Para fines didácticos de presentar los nodos de desarrollo en la Región Lambayeque, a partir del siguiente Cuadro las cifras de los distritos: Chiclayo, José L. Ortíz y La Victoria; mencionaremos como Chiclayo Central

Fuente: INEI Censos 2007.- Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

II.5.6. Dinámica poblacional en Regiones naturales

a) Sub Espacio Costero

Zona Chiclayo Central

Se caracteriza por concentrar a la mayor población urbana de la región (93.51% de la población urbana) teniendo como centros urbanos significativos los siguientes:

Chiclayo, capital departamental y Regional, cuya importancia histórica ha ido acompañada de un rol hegemónico creciente que, a la fecha, la ubica en el centro de una Región Metropolitana, creció en el periodo inter censal 1993 a 2007, no solo en población urbana (1.47%), por encima de 708,279 habitantes y a partir de la década del 60 se han ido integrando funcionalmente centros urbanos aledaños como José Leonardo Ortíz y la Victoria, constituyéndose en un polo de desarrollo metropolitano.

Lambayeque, es la capital de la provincia del mismo nombre y se convierte en la segunda ciudad más importante de la región (125,294 habitantes), ubicada al pie de la carretera Panamericana y a una distancia de 10 Km. de la capital de Chiclayo, en ella se ubica la Universidad de mayor importancia de la Región, así como los dos museos más importante de la región Norte (Brunning y Tumbas Reales de Sipán).

Ferreñafe, con una población urbana de 51,661 habitantes es la tercera ciudad de mayor importancia de la región, ubicada a una distancia de 18 Km. de Chiclayo se caracteriza por tener una base económica netamente agrícola, en ella se ubica uno de los museos mas importantes de la Región Norte (Museo Sicán).

Tumán, Monsefù, Pomalca, Pátapo, Cayaltí y Pimentel, con una población de 25,541; 22,165; 20,273; 17,734; 13,681 y 27,759 habitantes respectivamente al 2007, son ciudades aledañas, se caracterizan por estar localizados formando un circuito alrededor de Chiclayo; comunicados a través de la carretera Panamericana y vías departamentales, vale mencionar, que en poco tiempo se desarrollaron en varios aspectos, como el comercio, servicios, producción agrícola; así como en la explotación pecuaria.

En el entorno concentra importantes universidades públicas y privadas e instituciones de arraigo cultural, como a las instituciones públicas y organismos de relevancia Regional.

Olmos, Jayanca y Motupe, son centros urbanos con una población de 9,807; 7,282 y 13,382 habitantes respectivamente, ubicados al pie de la carretera Panamericana, son distritos dedicados a la agroindustria; y en la última década se convierten en distritos exportadores de productos como el mango, limón, lenteja, ají páprika, etc.

Pomalca, Tumán, Pátapo, Pucalá y Chongoyape, son centros urbanos ubicados en el eje de producción agroindustrial (producción de azúcar), estos centros urbanos están ligados en su origen a la gestión empresarial (ex-haciendas), posteriormente cooperativas agrarias que han tenido un crecimiento urbano moderado.

El proceso de privatización de las cooperativas azucareras iniciado en la década pasada, en primer momento llevó consigo conflictos laborales, luego con la participación de la inversión privada, se espera que en breve se inicie una etapa diferente de su desarrollo urbano, son distritos ubicados en la vía que integra la Panamericana a ciudades importantes de la región de Cajamarca (Santa Cruz, Chota, Cutervo, etc.)

Mócupe, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún, son centros urbanos ubicados al lado sur del departamento, con población moderada y que forman el segundo eje de integración desde la Panamericana con centros poblados de la provincia de San Miguel en Cajamarca.

**CUADRO Nº 39: LAMBAYEQUE
POBLACIÓN Y TASA DE CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES PRINCIPALES**

Nº	NOMBRE CIUDAD	Población Urbana 2007	Tasa de Crecimiento	Importancia por tasa de Crecimiento
1	Patapo	17,734	7.63	1
2	Morrope	9,050	6.56	2
3	Picsi	7,689	5.94	3
4	Pimentel	27,759	5.88	4
5	Chiclayo Central	496,683	5.28	5
6	San José	10,781	4.32	6
7	Pucala	6,999	2.81	7
8	Tucume	7,916	2.44	8
9	Ferreñafe	31,777	2.31	9
10	Cayalti	13,681	2.28	10
12	Saña	9,408.00	2.15	12
13	Labayeque	48,273	2.00	13
14	Santa Rosa	10,827	1.73	14
16	Olmos	9,807	1.60	16
17	Reque	9,626.00	1.46	17
18	Chongoyape	13,438	1.44	18
19	Motupe	13,382	1.43	19
21	Tuman	25,541	1.35	21
22	Lagunas	6,548.00	1.34	22
23	Mochumi	6,548.00	1.09	23
24	Pacora	3,599.00	0.87	24
25	Monsefu	22,165	0.81	25
26	Pomalca	20,273.00	0.81	26
27	Pueblo Nuevo	11,128	0.77	27
28	Oyotun	5,518	0.60	28
29	Jayanca	7,282	0.52	29
30	Illimo	4,699	0.44	30
31	Incahuasi	1,164	-0.36	31
32	Eten	10,419	-0.37	32
33	Eten Puerto	2,238	-0.71	33
34	Cañaris	323.00	-1.12	34
35	Manuel A. Mesones	1,483	-1.22	35
36	Pitipo	5,786.00		
37	Salas	3,248		
38	Nueva Arica	1,733		
39	Chochope	294		

Fuente: INEI Censos 2007.- Población total por área urbana y rural, según departamento, provincia y distrito.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

b) Sub Espacio Andino

Comprende el espacio geográfico definido por la parte alta de la provincia de Ferreñafe, es una pequeña área que forman los distritos de Incahuasi y Cañaris, con población urbana de 1,164 y 323 habitantes respectivamente, son centros poblados con vocación netamente agrícola, su producción es en pequeña escala, destinados al consumo familiar, por lo que se le atribuye, como pueblos marginales y productores agrarios, cuya producción mayormente es para el autoconsumo.

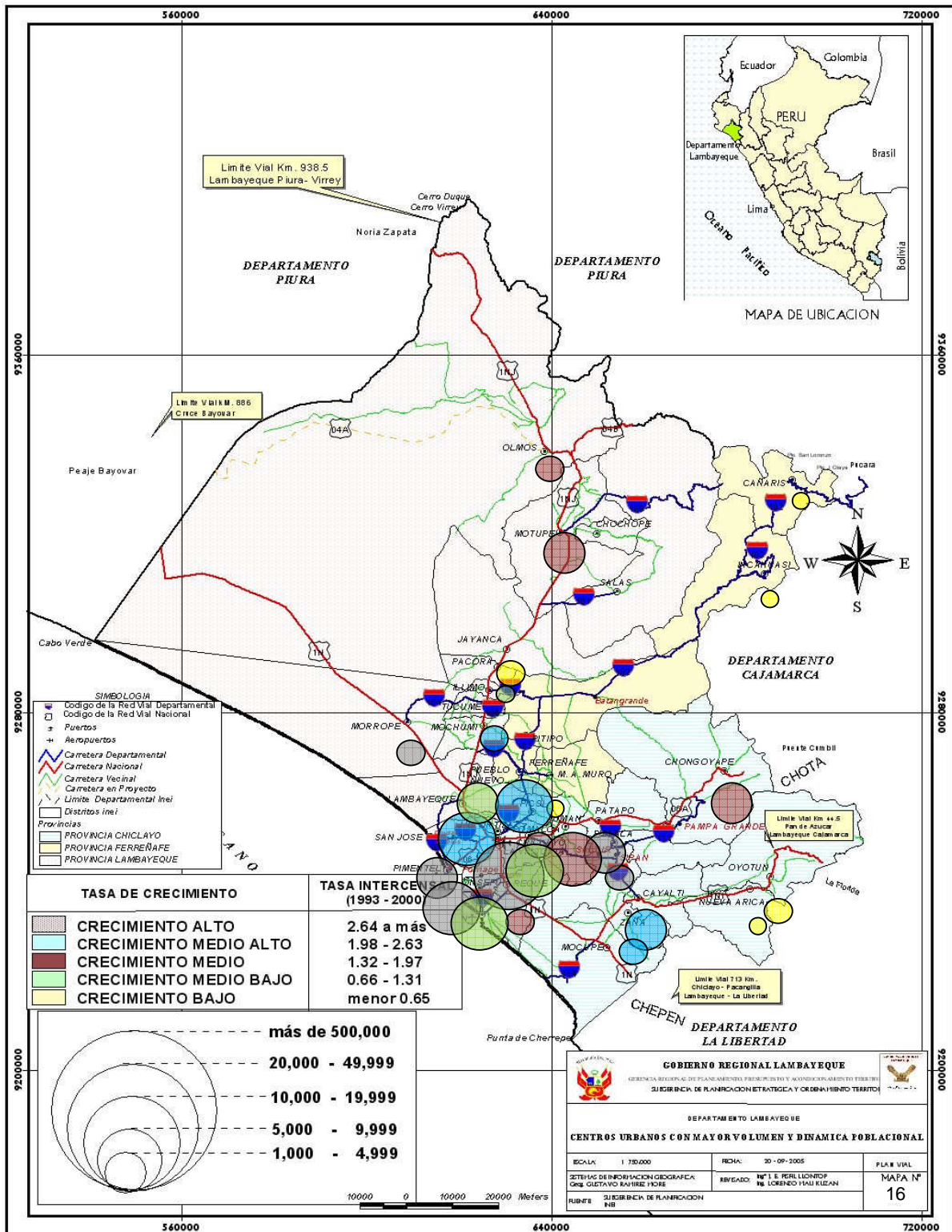
Riesgos de un crecimiento desorbitado y desordenado

El crecimiento registrado en la Provincia de Chiclayo, hace preveer que la ciudad puede ingresar peligrosamente a un proceso de deterioro de los niveles de vida alcanzados, no sólo el colapso de los servicios básicos sino la informalidad y la delincuencia que progresivamente pueden instalarse en determinadas áreas haciéndose irreductibles a cualquier medida de seguridad y control.

Una ciudad en estas condiciones no es atractiva para el turismo ni para la inversión, por el contrario las ahuyenta; por ello es necesario e ineludible pensar en un desarrollo armónico de la región con ciudades de economía de contrapeso.

Las ciudades deben empezar a especializarse y a desconcentrar algunos servicios y rubros de producción para que la calidad de vida de sus habitantes, sea cada vez mejor y más agradables, entonces si podremos hablar de progreso social. Así mismo la inversión pública debe tender a propiciarles oportunidades a sus habitantes donde la naturaleza y los recursos no lo hagan por sí mismos.

MAPA N° 16: CENTROS URBANOS CON MAYOR DINÁMICA POBLACIONAL



II.6. Definición y Priorización de los Nodos de Desarrollo Regional

Para aproximar criterios en la definición de los nodos de desarrollo, hemos tomado en cuenta: La jerarquización de las ciudades por volumen de población, la tasa de crecimiento, otros criterios como la ubicación de las ciudades en la zona de desarrollo, zonas diferenciadas por su dinamismo, y el rol que prestan al servicio de la producción.

Nodos que nos permitirá, reforzar los ejes de desarrollo estratégico y los corredores económicos, que resultan claves para dinamizar y sostener en el tiempo la economía regional; a través de la modernización y fortalecimiento de las actividades económicas y la concertación de mesas de diálogo en aspectos productivos básicamente, orientadas hacia la búsqueda de mercados nacionales e internacionales.

Bajo estos criterios se han identificado nodos de importancia alta, media y baja, cuyo desenvolvimiento es el siguiente:

II.6.1. Nodos de importancia Alta

El área central de Chiclayo, incluye a los distritos de Chiclayo, José L. Ortíz y La Victoria; constituyen el principal nodo de la Región Lambayeque, principalmente por que congrega a mayor número de población, por tener una tasa de crecimiento superior a la media nacional, congrega a importantes negocios, no sólo financieros e inmobiliaria, sino concentra a un mercado de transacciones de volumen en mercaderías nacionales y extranjeras, convirtiendo a Chiclayo en el eje de negociaciones comerciales entre la costa norte y el nororiente peruano.

Estas características hacen que, Chiclayo sea considerado el eje del desarrollo Regional, con influencias a otras de alcance Macro regional.

Por otro lado, dentro de los nodos de importancia alta, se presenta a tres ciudades de segundo orden departamental: Lambayeque, Ferreñafe y Pimentel, que son capitales de provincia y distrito.

Tumán, Pátapo, Pomalca y Cayaltí, enclaves de producción de caña de azúcar, arroz y algodón son nodos de tercer nivel dentro del rango, considerados por su alta tasa de crecimiento.

II.6.2. Nodos de importancia Media

En el nivel de importancia media se encuentra la ciudad de: Mórrope y Santa Rosa, ciudad cercana a la capital Chiclayo, integrada a través de la carretera Panamericana; asimismo, Olmos, Cayaltí y Chongoyape, están considerados dentro de este rango.

II.6.3. Nodos de Importancia Baja

En este nivel se encuentran las ciudades de Reque y Motupe, una por su cercanía a Chiclayo y otra por su producción, son ciudades dinámicas, pero con baja población urbana en relación al promedio departamental, después le siguen las ciudades de Éten, Jayanca y Oyotún⁸, considerado este último nodo como centro de integración con la serranía de la provincia San Miguel de Cajamarca.

⁸ En este nivel a los distritos con menores tasas de crecimiento poblacional, cuyo movimiento económico se consideran estancados, niveles considerables de pobreza y estándares de vida bajas, en la tabla de calificación para el proceso de fijación de nodos de desarrollo, asumimos como de importancia baja.

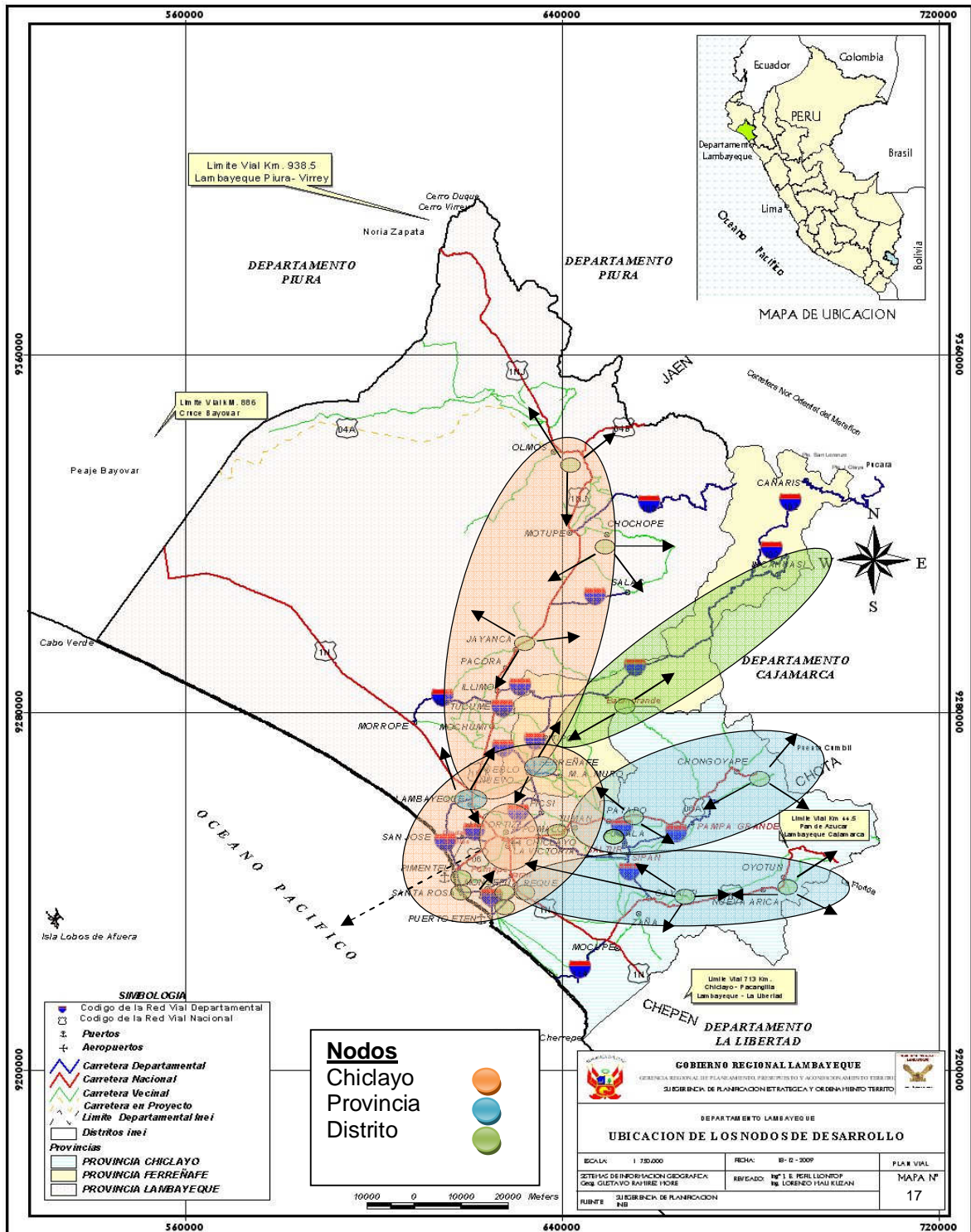
**CUADRO Nº 40:
DETERMINACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE**

Nombre de la Ciudad	Población 2007	Orden de Jerarquía por Volumen de Población "Cuadro Nº37" (a)	Tasa de crecimiento poblacional	Orden de Jerarquía por tasa de crecimiento "Cuadro Nº 39" (b)	(a + b)	Ubicación en zona de desarrollo	Rol de servicio a la producción Mapa 13	Indicador de importancia del nodo (a) + (b)	Orden de importancia del Nodo
Chiclayo Central	496,683	1	5,28	5,00	6	Dinámica	Agricultura, transformación y turismo	Alta	1
Pimentel	27,759	6	5,88	4,00	10	Dinámica	Pesca, Turismo y agricultura	Alta	2
Pátapo	17,734	10	7,63	1,00	11	Dinámica	Agricultura, transformación y turismo	Alta	3
Ferreñafe	31,777	5	2,31	9,00	14	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	4
Lambayeque	48,273	4	2,00	13,00	17	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	5
Cayaltí	13,681	11	2,28	10,00	21	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	6
San José	10,781	16	4,32	6,00	22	Dinámica	Pesca, Turismo y agricultura	Alta	7
Mórrope	9,050	21	6,56	2,00	23	Dinámica	Agricultura, transformación y turismo	Alta	8
Picsi	7,689	23	5,94	3,00	26	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	9
Tumán	25,541	7	1,35	21,00	28	Dinámica	Transformación y agricultura	Alta	10
Santa Rosa	10,827	15	1,73	14,00	29	Dinámica	Pesca, turismo y transformación	Alta	11
Chongoyape	13,438	12	1,44	18,00	30	Dinámica	Agricultura, transformación y turismo	Media	12
Túcume	7,916	22	2,44	8,00	30	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Alta	13
Motupe	13,382	13	1,43	19,00	32	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	14
Zaña	9,408	20	2,15	12,00	32	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Media	15
Pucalá	6,999	25	2,81	7,00	32	Dinámica	Agricultura, transformación y servicios	Media	16
Monsefú	22,165	8	0,81	25,00	33	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Alta	17
Olmos	9,807	18	1,60	16,00	34	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Alta	18
Pomalca	20,273	9	0,81	26,00	35	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	19
Reque	9,626	19	1,46	17,00	36	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	20
Pueblo Nuevo	11,128	14	0,77	27,00	41	Estancada	Agricultura y servicios	Media	21
Lagunas	6,548	27	1,34	22,00	49	Estancada	Agricultura y servicios	Media	22
Jayanca	7,282	24	0,52	29,00	53	Estancada	Agricultura, turismo y servicios	Baja	23
Pacora	3,599	31	10,87	24,00	55	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	24
Oyotún	5,518	29	0,60	28,00	57	Estancada	Agricultura y turismo	Baja	25

Fuente: Referencia Cuadros 36 y 37 de la jerarquización regional

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVRP – GR Lambayeque 2010

MAPA N° 17: NODOS DE DESARROLLO Y ÁREAS DE INFLUENCIA



**CUADRO Nº 41:
DETERMINACIÓN DE LOS NODOS DE DESARROLLO DE LA REGIÓN
LAMBAYEQUE**

Nombre de la Ciudad	Población urbana 2007	Ubicación en zona de desarrollo	Actividades de mayor relevancia en el nodo.	Indicador de importancia del nodo.	Orden de Importancia del Nodo
Chiclayo Central	496,683	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	1
Pimentel	27,759	Dinámica	Pesca, turismo y agricultura	Alta	2
Patapo	17,734	Dinámica	Agricultura y servicios	Alta	3
Ferreñafe	31,777	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	4
Lambayeque	48,273	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	5
Cayalti	13,681	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	6
San José	10,781	Dinámica	Agricultura y servicios	Alta	7
Mórrope	9,050	Dinámica	Agricultura y servicios	Alta	8
Picsi	7,689	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	9
Tuman	25,541	Dinámica	Transformación y agricultura	Alta	10
Santa Rosa	10,827	Dinámica	Pesca, agricultura y transformación	Alta	11
Chongoyape	13,438	Dinámica	Agricultura, turismo y transformación	Media	12
Tucume	7,916	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Alta	13
Motupe	13,382	Dinámica	Agricultura, turístico y servicios	Alta	14
Zaña	9,408	Dinámica	Agropecuaria y servicios	Media	15
Pucala	6,999	Dinámica	Agricultura, transformación y servicios	Media	16
Monsefu	22,165	Dinámica	Agricultura, turístico y servicios	Alta	17
Olmos	9,807	Dinámica	Agricultura, turístico y servicios	Alta	18
Pomalca	20,273	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	19
Reque	9,626	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	20
Pueblo Nuevo	11,128	Estancada	Agricultura y servicios	Media	21
Lagunas	6,548	Estancada	Agricultura y servicios	Media	22
Jayanca	7,282	Estancada	Agricultura, turístico y servicios	Baja	23
Pacora	3,599	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	24
Oyotun	5,518	Estancada	Agricultura y turístico	Baja	25

Fuente: Referencia Cuadros 36 y 37 de la jerarquización regional.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

En la determinación de nodos de desarrollo estratégicos y áreas de influencia, no se han tomado en cuenta a los distritos cuyos principales indicadores de población, prestación de servicios comerciales, atención en salud, educación, medios satisfactorios de acceso vial, potencialidad productiva y la generación de ingresos; son bajos, a ellos en la apreciación de quienes deberían integrar los polos comerciales y de producción, no se han incluido. Por lo que, es indiferente mencionar en los cuadros sobre el procedimiento de fijación de nodos comerciales y de producción; estimamos que de acuerdo al crecimiento de sus economías continuarán insertándose a estos polos por ahora priorizados, cuyo protagonismo económico en la actualidad es preponderante.

Del mismo modo, los nodos de desarrollo expuestos en el Cuadro 40 y 41, en su conjunto han determinado que se fijaran los corredores económicos alrededor de ejes de integración territorial y económica cuya configuración para Lambayeque

están suficientemente precisados en el PCR de Lambayeque y en los planes viales; es preciso señalar entre la zona costera y andina, entre las vías nacionales que atraviesan de sur a norte y otras transversales que correlacionan con otras Regiones de Cajamarca y Amazonas, ayudan a demarcar zonas con mayor dinamismo y con dinamismo medio; en este caso, a partir de los nodos de producción y comerciales, en calidad de centros pendulares al eje vertebrador de comunicación se han determinado seis ejes de integración, expuestos en el Cuadro 80.

CAPÍTULO III

CARACTERIZACIÓN VIAL DE LA REGIÓN

CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA VIAL DE LA REGIÓN LAMBAYEQUE

III.1. El Sistema Regional de Transportes

III.1.1. Caracterización del Sistema Regional de Transporte

En el Perú, el costo de movilizar recursos humanos y materiales representa un promedio muy superior al ponderado, no solo por el costo del combustible, lubricantes y repuestos, sino generalmente por el pésimo estado de las vías comparado con los demás países de América Latina.

Vale señalar, la importancia del espectro legal en el mejoramiento del parque automotor del País; siendo demasiado engorroso y burocrático la modernización del equipo mecánico, a pesar que contamos con TLC con los EE.UU. y tratados con otras regiones, las firmas comerciales para el ingreso de equipos nuevos no cuentan con asidero legal simplificado para la implementación de operaciones comerciales; del mismo modo, las zonas francas del Sur, con exagerados aranceles de desaduanaje tampoco a la fecha significan solución a esta problemática.

En la Región de Lambayeque la infraestructura de apoyo a la producción, está constituido por el transporte terrestre, configurado en carreteras de carácter Nacional, Departamental y Vecinal, energía eléctrica, comunicaciones, aeropuerto y las instalaciones portuarias. El transporte terrestre es la principal variable, que determina los flujos comerciales y la circulación de pasajeros, por tanto, su oferta de servicios trasciende entre los costos de transporte y de producción al interior de la economía regional y extra regional. Del mismo modo, influye en la competitividad de la producción y en la comercialización de los productos.

En Lambayeque, la movilización de recursos, se desarrolla a través del transporte terrestre y aéreo; siendo el más utilizado, el transporte terrestre por carretera; en relación al transporte de carga o mercaderías desde Lambayeque y/o hacia los centros comerciales y viceversa, el transporte se realiza a través del servicio público y privado de mercancías, indicándose que la concurrencia de pasajeros y carga promueven el comercio en la región.

Debido a la ubicación estratégica de la Región y a las facilidades de comunicación con los mercados y mega mercados de Lima e internacionales, las actividades comerciales se han centralizado en la ciudad de Chiclayo, lo que ha ocasionado en algunas zonas del interior de la región, estancamiento y en otras marginación, como es el caso de Incahuasi y Cañaris, zona andina que se

encuentra de espaldas a la modernidad y al progreso, por falta de una integración adecuada con la Región.

La buena o poca presencia de una región siempre está sujeta a las facilidades de acceso, servicios de transporte, facilidades en infraestructura portuaria, seguridad, tarifas, atención y disponibilidad de empresas de servicios.

a) Transporte de pasajeros y mercaderías por vía aérea

El transporte aéreo en la región es básicamente para la afluencia del turismo y pasajeros, con la apertura casi a exclusividad de las rutas del Perú para Lan Perú, las tarifas se mantienen elevados y sujetos a promociones con salidas y llegadas en fechas prefijadas; esto debe de cambiar en favor de los usuarios dado la apertura de nuevos servicios desde y hacia Chiclayo.

De otro lado, el transporte aerocomercial, mantiene líneas de servicio a grupos de exportadores, sobre todo a la agroindustria Regional, primero por procesar productos perecibles y frescos, segundo por la dinámica del mercado, ellas dentro de sus políticas de aprovisionamiento, prefieren productos debidamente empacados refrigerados y trasladados en cámaras de frío, con esta fortaleza cuenta el aeropuerto y los mismos aviones de la empresa. Esta situación le ha dado más competitividad y a su vez ha tenido efectos positivos en la dinámica de la actividad aerocomercial del país.

La infraestructura aeroportuaria de la región está constituida por el aeropuerto Cap. FAP José Quiñones González, de categoría internacional, el mismo que desde Marzo del 2008 se encuentra concesionado por la empresa Aeropuertos del Perú (ADP), y se encuentra al servicio del movimiento de operaciones, pasajeros, mercancías y correo; facilitando el desarrollo de las actividades turísticas y comerciales, tanto de exportación e importación en forma directa, determinando un significativo flujo de vuelos e incrementando la dinámica de la actividad productiva, comercial y turística.

**CUADRO N° 42:
CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS Y PISTAS DE ATERRIZAJE**

Nombre y Localización	Dimensión pista (mt)	Tipo de Pista	Tipo de avión Máximo permisible	Frecuencia de Vuelos Mes	Otras características
A. Aeropuerto Internacional					
Cap. FAP José A. Quiñones Gonzales	2520 x 45	Asfalto	B757-200	284	Operación 24 Horas
B. Campos de aterrizaje					
El Muerto	Campo de aterrizaje	tierra			Olmos
Hda. Molino	Campo de aterrizaje	tierra			Chochope
La viña	Campo de aterrizaje	tierra			Jayanca
Tuman	Aeródromo	Afirmado			Tuman
Cayalti	Campo de aterrizaje	Afirmado			Cayalti

Fuente: CORPAC S.A. Chiclayo

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

**CUADRO N° 43:
MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR COMPAÑÍA AÉREA NACIONAL
REGULAR SEGÚN AEROPUERTOS/AERÓDROMO**

AEROPUERTO	Total		LAN PERU		TANS		TACA PERU	
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida	Entrada	Salida
TOTAL NACIONAL	2 085 340	2 085 340	1 616 896	1 616 896	400 460	400 460	67 984	67 984
CHICLAYO	47 876	47 904	47 876	47 904	0	0	0	0

Fuente: CORPAC S.A. Chiclayo 2008

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

b) Transporte de pasajeros y carga por vías terrestre

Se trata de un tema esencial del desarrollo Regional, por lo que trataremos como un tema muy singular en el estudio, consiste en ampliar conceptos, referentes técnicos, y, abordar en la concertación de las prioridades de inversión.

En los inicios del siglo XX, el espacio regional no se encontraba físicamente articulado y las relaciones mercantiles entre la costa y la sierra, estaban ligadas a la producción agropecuaria, estas se desarrollaban en condiciones precarias a través de caminos de herradura, arrieros y acémilas. Sin embargo estas condiciones cambiarían, tanto por la apertura y demanda de la producción de la caña de azúcar, arroz, así como por el avance tecnológico de los medios de transporte. De este modo se privilegia el desarrollo de las vías terrestres, formación de empresas para transporte de pasajeros y carga, situación que origina modificaciones en las relaciones comerciales, en la articulación física y el desarrollo urbano de la Región.

**CUADRO N° 44:
EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE ORIGEN Y DESTINO
CHICLAYO Y PROVINCIAS**

Provincia	Distrito	Empresa	Nombre Comercial	Dirección
Chiclayo	Chiclayo	Empresa de Transporte Móvil Tours S.A.C.	Móvil Tours	Av. Bolognesi N° 149
Chiclayo	Chiclayo	Empresa de Transportes Turísticos Olano S.A.	Oltursa	Av. Vicente de la Vega N° 101
Ferreñafe	No Indica	Expreso Wari S.A.C.	Expreso Wari	Av. Augusto B. Leguía y Sucre N° 698
Chiclayo	No Indica	TEPSA		Av. Francisco Bolognesi N° 504 -536
Chiclayo	Chiclayo	Trans Servis Kuelap S.R.L.	Transervu Kuelap	Av. Bolognesi N° 536 -Terminal TEPSA
Chiclayo	Chiclayo	Transporte Expreso del Sur S.R.L.	TEXSUR S.R.L.	Calle Juan Culievan N° 150
Chiclayo	Chiclayo	Transporte Murga Serrano E.I.R.L.		Terminal Ormeño Víctor Raúl Haya de la Torre N° 250
Chiclayo	Chiclayo	Transportes Cruz del Sur S.A.C	Cruz del Sur	Av. Francisco Bolognesi N° 751
Chiclayo	Chiclayo	Transportes Cruz del Sur S.A.C	Cruz del Sur	Av. Bolognesi N° 888
Chiclayo	Chiclayo	Turismo Civa S.A.C.	CIVA	Av. Bolognesi N° 714
Chiclayo	Chiclayo	Transportes Flores Hns.	E.T. Flores Hns.	Av. Bolognesi N° 845
Chiclayo	No Indica	Turismo Civa S.A.C.	CIVA	Av. Bolognesi N° 715

Fuente: DRTC - Lambayeque 2009

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

La carretera de Chiclayo-Pimentel fue construida en los primeros años de la década de los 20, por requerimiento de acceso, se proyecta la vía de carretera por la Comisión de Riego Lambayeque y Piura, utilizado para el desembarque y movilización de la maquinaria en la irrigación de Olmos y del valle Chancay.

En la década de los años 1930 y 1940 se construye la carretera Panamericana, que sirvió para integrarnos a todos los pueblos de la Costa del País.

La red vial de la Región se amplía en el período de 1941 - 2005, con la prolongación de la troncal y ramales generando la fluidez en los circuitos viales, facilitando la movilización de productos como: arroz, caña de azúcar, productos de pan llevar y otros; así como el desarrollo de los servicios en apoyo de la producción, consolidándose la red vial Regional, con relación a los otros modos de transporte.

Este proceso histórico ha configurado una trama vial, que si bien permitió acceder a los recursos y activar los intercambios y la comunicación general, resulta coherente y funcional con el sistema económico en las diferentes etapas del proceso y que hoy contemplamos la dinámica al interior de la Región.

**CUADRO Nº 45:
RESUMEN DEL CLASIFICADOR DE RUTAS POR TIPO DE SUPERFICIE**

Departamento / Red Vial	No. de Rutas	Longitud (Km.)	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura							
			Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha	
			Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
LAMBAYEQUE		2,090.83	754.71	36.10	199.34	9.53	220.17	10.53	916.61	43.84
Nacional	7	603.65	519.44	86.05	61.45	10.18	0.00		22.76	3.77
Departamental	17	582.03	168.57	28.96	51.39	8.83	64.02	11.00	298.05	51.21
Vecinal 1/	77	905.15	66.70	7.37	86.50	9.56	156.15	17.25	595.80	65.82

1/ Registros de vías recopilados por la DRTC - Lambayeque, Doc. de Evaluación Vial 2009. y D.S. 044-2008-MTC

Fuente: DRTC - Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Indicándose que en la actualidad se cuenta con 2,090.83 km. de carreteras construidas al interior de la Región, de las cuales, 754.71 km.(36.1%) se encuentran asfaltadas, 199.34 km. (9.5%); afirmadas, 220.17 km. (10.5%) y 916.61 km.(43.8%) a nivel de trocha; indicándose que del total de trochas existentes en la región, 595.80 km. corresponden a la red vial vecinal, 298.05 km. a la red vial departamental, y 22.76 km. corresponden a la red vial nacional, con el agregado que son estas carreteras las que interconectan los centros de producción con los centros de comercialización o mercados de consumo masivo.

La infraestructura vial(nacional, regional y vecinal); constituye el soporte de la integración económica, territorial y social de la Región, la misma que gradualmente tiende a reducir la marginación, en que se ven envueltos ciertos sectores de la población rural y principalmente alto andina, faltando la integración de los distritos de Cañaris e Incahuasi.

La infraestructura vial de la Región Lambayeque, representa el 2.68% del total de vías existentes a nivel Nacional (78,127.0 km), a su vez del 13% del total de vías asfaltadas a nivel nacional, solo el 0.97% se encuentran en el ámbito de la Región, 0.26% de vía afirmada, 0.28% de vía sin afirmar y 1.17% de trocha carrozable, siendo no muy significativo.

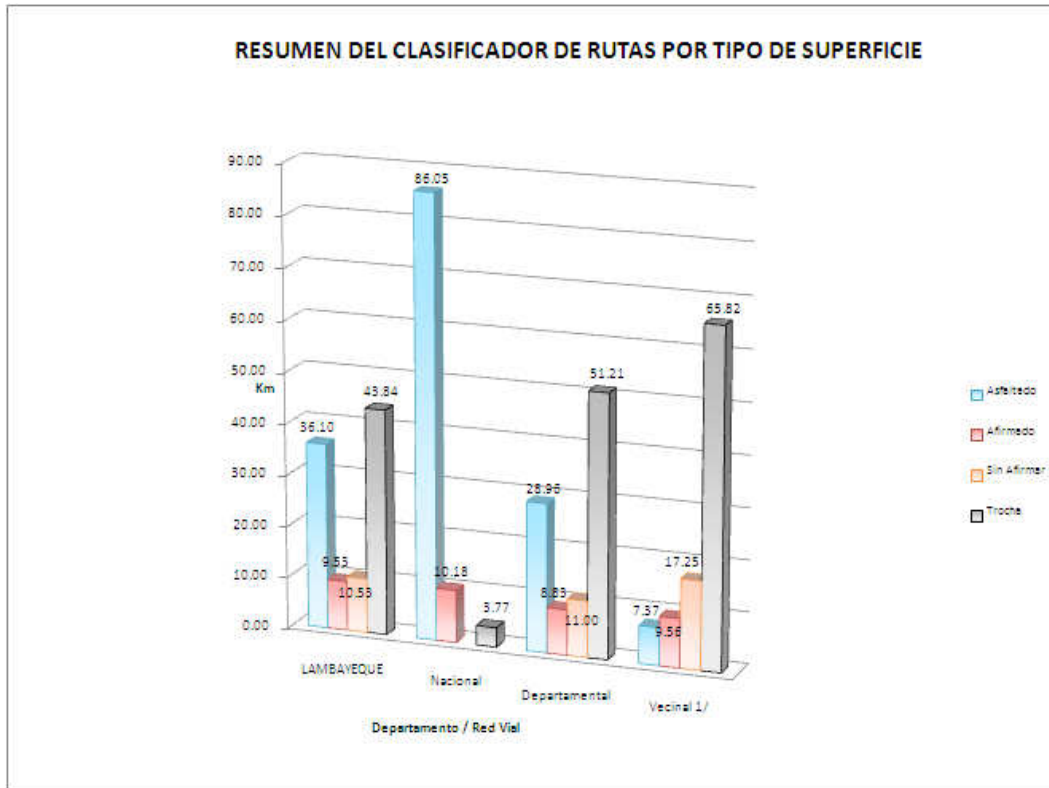
**CUADRO Nº 46:
CLASIFICADOR DE LA RED VIAL SEGÚN TIPO DE SUPERFICIE, POR REGIÓN Y
PROVINCIAS**

Ambito / Red Vial	Longitud (Km)	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura							
		Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha	
		Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
PERÚ	78,127.00	10,189.00	13.0%	18,533.00	23.7%	13,809.00	17.7%	35,596.00	45.5%
Nacional	16,967.00	8,141.00	10.4%	6,640.00	8.5%	1,860.00	2.4%	326.00	0.4%
Departamental	14,251.00	1,106.00	1.4%	6,015.00	7.7%	4,291.00	5.5%	2,839.00	3.6%
Vecinal	46,909.00	942.00	1.2%	5,878.00	7.5%	7,658.00	9.8%	32,431.00	41.5%
REGIÓN DE LAMBAYEQUE									
LAMBAYEQUE	2,090.83	754.71	36.1%	199.34	9.5%	220.17	10.5%	916.61	43.8%
Nacional	603.65	519.44	24.8%	61.45	2.9%			22.76	1.1%
Departamental	582.03	168.57	8.1%	51.39	2.5%	64.02	3.1%	298.05	14.3%
Vecinal	905.15	66.70	3.2%	86.50	4.1%	156.15	7.5%	595.80	28.5%
PROVINCIAS									
Lambayeque	824.56	273.88	47.1%	33.08	5.7%	86.60	14.9%	389.70	67.0%
Nacional	286.91	243.06	41.8%	43.85	7.5%				
Departamental	227.35	30.82	5.3%	15.83	2.7%	33.60	5.8%	147.10	25.3%
Vecinal	310.30	0.00	0.0%	14.70	2.5%	53.00	9.1%	242.60	41.7%
Ferreñafe	384.28	61.85	10.6%	40.91	7.0%	62.55	10.7%	218.97	37.6%
Nacional	0.00								
Departamental	221.93	55.85	9.6%	15.91	2.7%	27.80	4.8%	122.37	21.0%
Vecinal	162.35	6.00	1.0%	25.00	4.3%	34.75	6.0%	96.60	16.6%
Chiclayo	881.99	407.08	69.9%	95.95	16.5%	71.02	12.2%	307.94	52.9%
Nacional	316.74	264.48	45.4%	29.20	5.0%			22.76	
Departamental	132.75	81.90	14.1%	19.65	3.4%	2.62	0.5%	28.58	4.9%
Vecinal	432.50	60.70	10.4%	46.80	8.0%	68.40	11.8%	256.60	44.1%

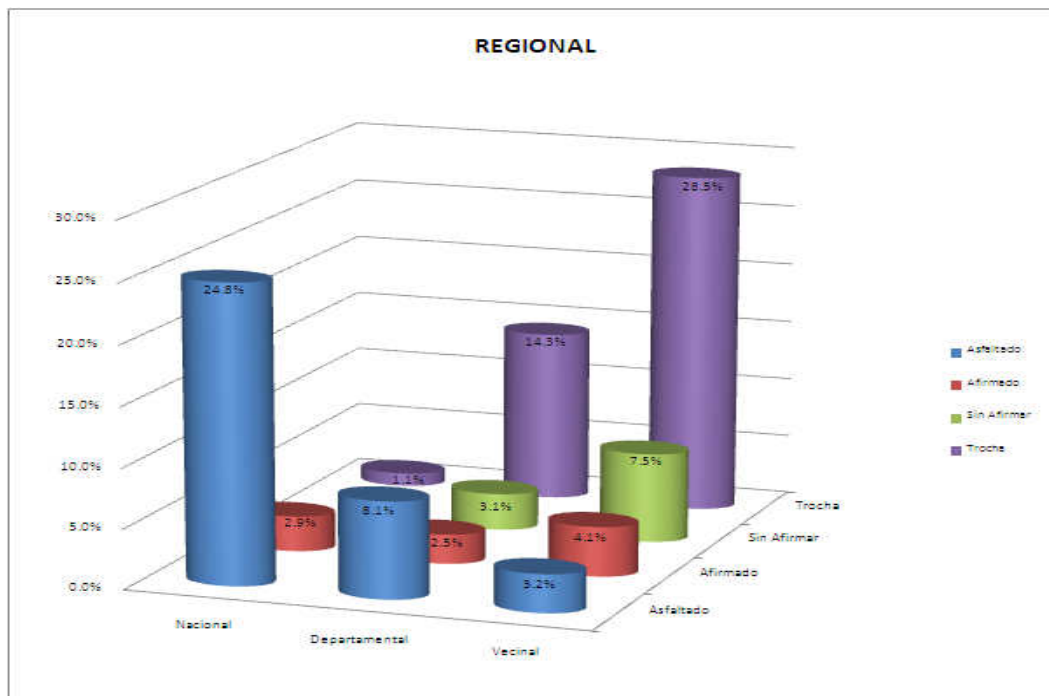
Fuente: DRTC - Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Grafica N° 12:



Grafica N° 13:
PORCENTAJE DE TIPO DE SUPERFICIE POR RED VIAL



La red vial en la Región Lambayeque se distribuyen según extensión territorial, potencialidad de producción, más que todo agrícola y la centralización de zonas de mayor auge comercial, siendo la extensión vial de la provincia de Lambayeque 824.56 km., de Ferreñafe 384.28 km. y de Chiclayo 881.99 km.; considerando que Lambayeque tiene mayor extensión territorial y Ferreñafe con menor superficie.

Por provincias tenemos, que la provincia de Lambayeque cuenta con 315.18 km. de vía asfaltada, 33.08 km. de vía afirmada, 86.6 km. de vía sin afirmar y 389.70 km. de trocha; Ferreñafe está conformada por 61.85 km. de vía asfaltada, 40.91 km. de vía afirmada, 62.55 km. de vía sin afirmar y 218.97 km. de trochas y la provincia de Chiclayo cuenta con 407.08 km. de vía asfaltada, 95.95 km. de vía afirmada, 71.02 km. de vía sin afirmar y 307.94 km. de trochas. (Cuadro 46 y 47)

Así mismo se indica que la región Lambayeque cuenta con mayor porcentaje de trochas carrozables con el 43.8% (916.61 km.), y sólo el 36.1% (754.71 km.) de vías asfaltadas, siendo las provincias de Lambayeque y Chiclayo las más beneficiadas con vías asfaltadas, y presentándose las trochas en mayor porcentaje en la provincia de Lambayeque.

En relación a vías de la Región la red vial asfaltado, afirmado, sin afirmar y trochas en comparación a las vías nacionales representan 7.4%, 1.1%, 1.6% y 2.6% respectivamente.

En relación a las trochas de la red vial vecinal, se indica que en Lambayeque se cuenta con 40.7%, Ferreñafe 16.2% y Chiclayo 43.1%, agrupando nada menos que 916.61 km, estas vías están a cargo de los gobiernos locales, las mismas que se encuentran en mal estado de transitabilidad, por lo que a partir del clasificador de rutas, se evaluará la jerarquización de ruta vecinal a ruta departamental.

**CUADRO Nº 47:
PARTICIPACIÓN VIAL SEGÚN SUPERFICIE Y CATEGORÍA DE LA RED A
NIVEL NACIONAL**

Ambito / Red Vial	Longitud (%)	Longitudes por Tipo de Superficie de Rodadura			
		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha
		%	%	%	%
LAMBAYEQUE	2.67	7.41	1.20	1.59	2.57
Nacional	3.55	6.38	1.27	0.00	6.98
Departamental	4.08	15.24	0.85	1.49	10.50
Vecinal	1.93	7.08	1.47	2.04	1.84

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Diciembre del 2010.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVRP - GR Lambayeque - 2010

c) Transporte Marítimo

Puerto del balneario de Pimentel a 3 msnm y 11 km de la ciudad de Chiclayo, el cual fue elevado a categoría de puerto mayor el año 1929, logrando un gran auge con la construcción del ferrocarril orientado hacia los complejos azucareros. Pimentel está considerado entre los mejores balnearios y puertos de mayor movimiento comercial e iguala a otros importantes puertos de nuestro litoral; indicándose que hasta 1980 producía grandes rendimientos al fisco, por concepto de derechos de importación, exportación y otros gravámenes que reportaba diariamente la aduana de Pimentel.

Puerto de Éten en su condición de puerto mayor a partir del año 1874, fue centro importante de la red ferroviaria en la costa norte, era el punto de llegada de los ferrocarriles que transportaban productos para exportación desde distintos puntos de producción de la Región, actividad que termina en 1978, en que se realiza el ultimo embarque en el muelle.

Fueron nueve las locomotoras de fabricación inglesa y americana que prestaron servicios a la empresa de ferrocarril y muelle de puerto Éten. En la actualidad se puede apreciar la locomotora N°2 por su valor histórico la más antigua del mundo.

De este modo el transporte marítimo se ha desarrollado sobre la base de la infraestructura portuaria, constituida por los puertos de Éten y Pimentel, donde se concentraba la mayor proporción de las importaciones y exportaciones de productos generados por grandes complejos azucareros de la Región.

Las últimas acciones ponen nuevamente en ventaja a la Región, toda vez que se requiere de una infraestructura portuaria adecuada, que permita el desarrollo de actividades económicas y productivas a nivel de exportación e importación.

Sobre todo cuando a la vista se describe las ventajas del Eje Multimodal del Amazonas IIRSA NORTE, no solo por sus ventajas comparativas que relieves frente a otros proyectos, sino incluyendo a la selva amazónica de Loreto, sumando las propuestas de Brasil, la convierten en un futuro inmediato con más viabilidad técnica y ventaja económica que otras; específicamente para el impulso de la producción, industria y competitividad se requiere de servicios portuarios.

**CUADRO N° 48:
CARACTERÍSTICA DE LOS PUERTOS – LAMBAYEQUE**

Nombre y Localización del Puerto	Tipo de Puerto	Tipo de embarc. máximo permisible	Tipo de carga que movilizaba	Tipo de actividad actual	Frec. de viajes mensual	Distrito
Eten	Marítimo menor	Lancha	General Azúcar Pesca industrial	Pesca artesanal	-	Eten Puerto
Pimentel	Marítimo menor	Lancha	Azúcar Pesca industrial	Pesca artesanal	-	Pimentel
San José	Caleta	Lancha	Servicios de pesca	Pesca artesanal		San José
Chepen	Caleta	Lancha		Pesca artesanal		Lagunas
Lagunas	Caleta	Lancha		Pesca artesanal		Lagunas
Santa Rosa	Caleta	Lancha		Pesca artesanal		Santa Rosa

Fuente: DRTC - Lambayeque.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

d) Transporte Ferroviario

Los ferrocarriles se construyeron después de la guerra con Chile y estuvieron ligados a la modernización de las haciendas cañeras, cuyo objetivo fue bajar los costos de transporte y agilizar éste servicio.

La línea ferroviaria del norte contaba con una extensión total de 141 Km, siendo las siguientes:

Nº	Descripción	Km
1	De la Empresa de Ferrocarril y Muelle de Éten Éten – Chiclayo – Lambayeque – Ferreñafe (Rama) Samán – Pomalca – Tumán	43 24
2	De la Negociación Cayaltí Éten – Cayaltí	37
3	De la Compañía F. y M. Pimentel Pimentel-Chiclayo-Pucalá	37

Las haciendas azucareras también instalaron líneas ferroviarias internas de vía angosta, para el transporte de caña de los campos a las fábricas, eran también usadas para el personal.

El carácter agro-exportador de la economía se revelaba en que cada ferrocarril estaba conectado a un puerto, sirviendo por tanto para la exportación e importación. En los primeros años del siglo pasado, el ferrocarril de Éten movilizaba entre 200 a 300 mil pasajeros, así como entre 50 y 90 mil Tn de carga por año. Con la masiva construcción de carreteras y la falta de renovación y modernización de los ferrocarriles, éstos fueron desplazados, hasta desaparecer.

En la actualidad existen dos grandes proyectos ferroviarios los cuales incluyen el paso de algunos tramos por nuestro territorio regional; escenarios viales que propenden a una integración Macro Regional, ellos son:

- Proyecto vía férrea Cajamarca – Bambamarca – Chota – Cochabamba – Llama – Chongoyape – Chiclayo – Bayovar
- Estudio de factibilidad de vía férrea Yurimaguas – Tarapoto – Moyobamba – Rioja – Pómacochas – Pedro Ruiz – Utcubamba – Chamaya – Olmos – Puerto de Eten.

e) Sistema de comunicaciones

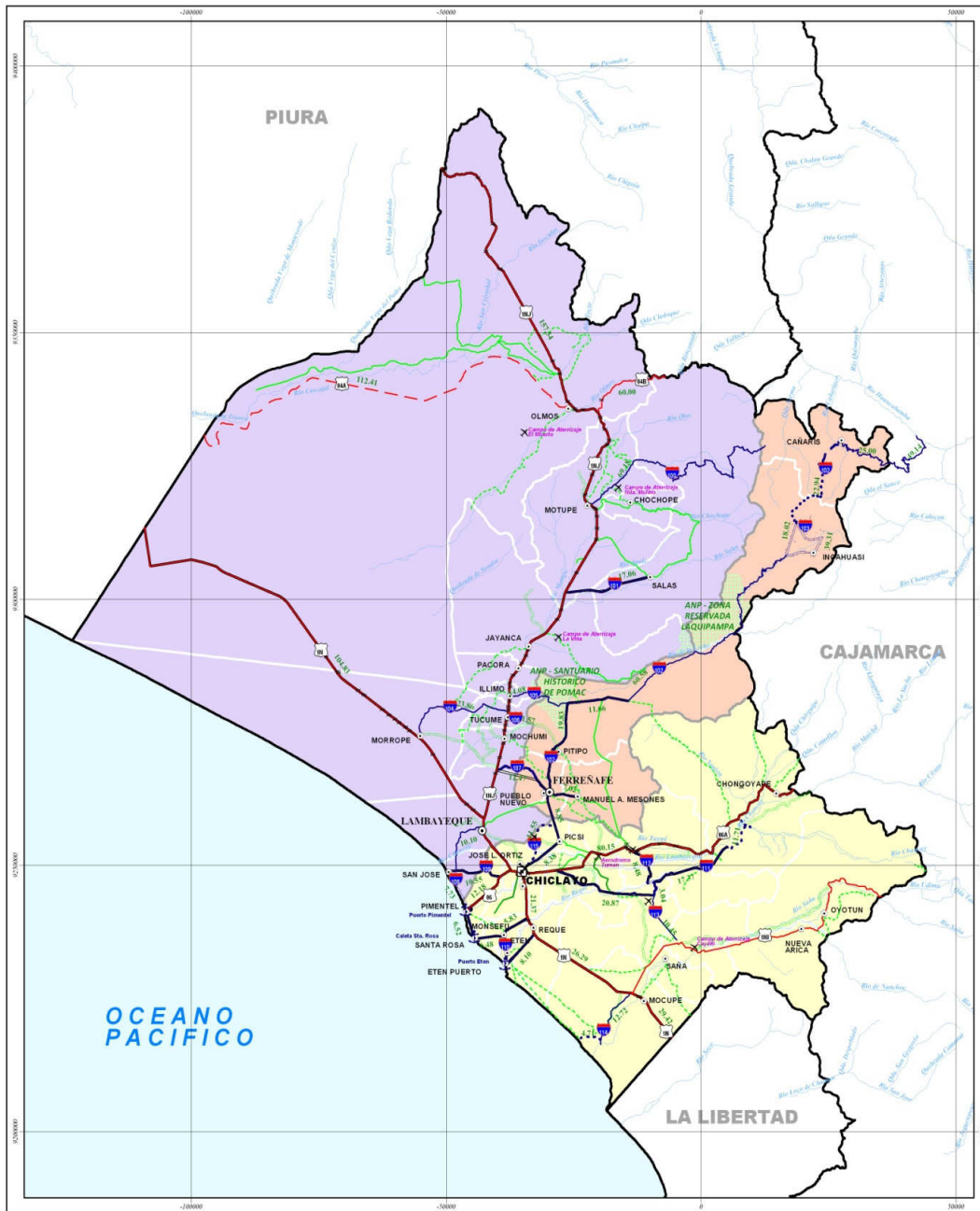
El sistema de comunicaciones en la Región Lambayeque se ha incrementado significativamente, especialmente en los dos últimos años permitiendo al usuario un mayor acceso a la comunicación vía: celular, teléfono, TV cable, internet y otros medios dentro y fuera del territorio nacional.

Así, según información del VI Censo Nacional de Vivienda del 2007, se contabilizaron 71,737 líneas telefónicas instaladas; es decir, 28.2% de la población cuenta con instalación telefónica; de las cuales 81,0% corresponden a la categoría de abonados, manifestándose que se cuenta con 6,5 líneas de abonados por cada 100 habitantes y 3.8 líneas distribuidas por cada kilómetro cuadrado.

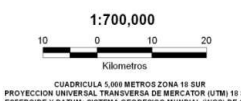
Mientras que el número de telefonía celular, a este año alcanzaba a 128,528 habitantes (50.5%) de la población, la interconexión de internet llegaba a 13,228 (5.2%).

El número de clientes del servicio de televisión por cable se ha incrementado de 6,418 a 29,900 usuarios entre los años 2000 y 2007.

MAPA N° 18: CONECTIVIDAD BÁSICA DE TRANSPORTE



SIGNOS CONVENCIONALES	
Código de la Red Vial Nacional	Camino Asfaltado
Código de la Red Vial Departamental	Camino Altramosado
Código de la Red Vial Vicinal	Camino Sin Altramos
Límite Departamental	Trocha Carrocable
Límite Provincial	Proyectado
Límite Distrital	Minas
Capital de Departamento	Hidroeléctrica
Capital de Provincia	Aeródromo - Campo Aterrizaje
Capital de Distrito	Balios Terminales
Cenozo Poblado	Área Arqueológica
Vía Nacional	Lugar de Recreo
Vía Departamental	Turismo Paisajístico
Vía Vicinal (Con Registro MTC)	Volcanes
Vía Vicinal (Sin Registro MTC)	Nevarios
Camino de Herradura	Cataratas
Puente	Ríos
Puentes	Quebradas
Baldes	





DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE
GOBIERNO REGIONAL
DE LAMBAYEQUE

PLAN VIAL REGIONAL PARTICIPATIVO

CONECTIVIDAD BÁSICA DE TRANSPORTE

PROFESIONAL RESPONSABLE	SUPERVISOR	MAPA N°
ING. O. ESPINOZA T.		18
ESCALA	PROYECCION DATUM	FECHA
1:700,000	UTM-WGS84 ZONA 18 S	SEPTIEMBRE 2009
FUENTES	ING. INE, INRENA, INC.MTC	

III.1.2. Descripción de la oferta vial de la región

La Región Lambayeque tiene una extensión de 14,231.30 km², se encuentra conformada política y administrativamente por tres provincias: Chiclayo con 20 distritos (3,161.48 km²), Ferreñafe con 6 distritos (1,705.19 km²) y Lambayeque por 12 distritos (9,364.63 km²); conforman también una superficie insular de 18 km², las Islas de Lobos de Tierra y Lobos de Afuera. Siendo la provincia de Lambayeque la más grande ocupando 66% del ámbito regional.

La Región tiene una población de 1'112,868 habitantes⁹, con una tasa de crecimiento promedio de 1.3% anual; con una densidad poblacional de 78.2 hab/km². Resultando la provincia de Chiclayo con mayor número de población 757,452 habitantes, Lambayeque 259,274 habitantes y Ferreñafe 92,142 habitantes; de donde se puede determinar las diferencias de densidad poblacional en relación a la extensión provincial de 239.6, 54.0% y 27.7 hab/km² respectivamente.

La infraestructura vial según superficie de rodadura, al interior de la Región; 36.1% corresponde a vías asfaltadas, vías afirmadas 9.50%, quedando las trochas y vías sin afirmar, con 43.8% y 10.5% respectivamente. Sobre el estado de la superficie vial, se generaliza¹⁰ en conceptos de regular y buen estado de la vía entre 23.1% y 25.6% del total de vías, seguido con 29.0% y 22.3% de vías en mal y muy mal estado de transitabilidad.

Según el Decreto Supremo N° 044-2008-MTC, que aprueba el Clasificador de Rutas del SINAC; y los aportes del inventario vial Georeferenciado (IVG) de la Región, la red vial departamental está comprendida por:

- Siete (07) rutas nacionales (03 longitudinales y 04 transversales), con la nomenclatura de PE-1N, son carreteras que unen las fronteras Regionales.
- Diecisiete (17) rutas departamentales (11 transversales y 06 longitudinales), que constituyen la vías complementarias o alimentadoras de la red vial nacional y sirven como elemento receptor de los caminos de la red vial vecinal o rural, con la nomenclatura de LA-100 para adelante y,
- Setenta y siete (77) rutas de red vial vecinal o rural, las mismas que tienen como objetivo principal servir de elemento de unión y comunicación entre los principales centros poblados y los centros de producción y consumo,

⁹ INEI – Resultados de Censos Nacionales 2007, XI de Población y VI de Vivienda.

¹⁰ La situación de la superficie de rodadura, en la mayoría de los casos está sujeta a la poca o mucha circulación de vehículos, los resultados de una evaluación, en muchos casos, sirve para un determinado momento.

¹¹ (D.S. N° 044-2008 MTC .- Art. 3° numeral 4.2). Aparte de 16 rutas se incluye a una ruta, con lo que suman 17 rutas.

articulándose con la red vial departamental o Regional y/o la red vial nacional. Su nomenclatura para Lambayeque comienza con LA-500.

De acuerdo a la extensión de vías, la red vial nacional PE-1N (Lambayeque hasta el empalme PE-04A) tiene mayor representatividad con 188.38 km.

Otra vía de importancia, es la ruta en proyecto PE-04A, que inicia en Olmos, Emp. PE-1N hasta Bayovar, con una extensión de 112.4 km; esta vía tiene mucha significancia para la Región, primero, junto con los proyectos Central Hidroeléctrica de Carhuaqueros II Etapa y el proyecto Hidroenergético y de Irrigación Olmos, tienden a ofertar en mejores condiciones los servicios de energía y aprovechar las extensas zonas desérticas de la provincia de Lambayeque, ampliando la frontera agrícola y productiva; y, segundo por el Eje Multimodal del amazonas IIRSA NORTE que integra a los departamentos de Piura, Lambayeque, Amazonas, San Martín, Loreto con el vecino país del Brasil, indicándose que en las negociaciones intraregionales tiene que primar la experiencia productiva y comercial, incluyendo las mejores expectativas ventajosas de servicios de puertos y carreteras.

En la red departamental el de mayor extensión al interior de la Región es la ruta LA-102 (iniciando en PE-06A Chiclayo) - Ferreñafe – Mamagpampa - Cañaris, hasta empalmar en el departamento de Cajamarca con la ruta PE-3N(Pucará) y pasar por las zonas de Áreas Naturales Protegidas.

Las rutas LA-111, LA-112 y LA-113, pasan por los centros poblados y potenciales productores agrarios que se encuentran en los valles de Reque y Lambayeque.

Las rutas LA-108, LA-109, LA-110 y LA-114 son las que circundan el litoral, por los balnearios y puertos de la Región.

**CUADRO N° 49:
PRINCIPALES INDICADORES DE TRANSPORTE VIAL, SEGÚN REGIÓN Y
PROVINCIAS**

Indicadores		Perú	Región	Chiclayo	Ferreñafe	Lambayeque
(Km. / Km ²) Superficie		0.06	0.15	0.28	0.23	0.09
(Km. / Hab.) por cada 100		0.29	0.19	0.12	0.40	0.32
Superficie	Km ²	1,285,215.60	14,231.30	3,161.48	1,705.19	9,364.63
Población 2007	Habitantes	27,412,157	1,112,868	757,452	96,142	259,274
Densidad Poblacional	Hab./Km ²	21.33	78.20	239.59	56.38	27.69
Red Vial 2009	Km.	78,127.00	2,090.83	881.99	384.28	824.56

Fuente: DRTC - Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2009

La densidad vial de la Región Lambayeque, es de 0.15 km./km², teniendo en cuenta que la superficie del departamento es de 14,231.3 km²; y el nivel de accesibilidad vial a la población 0.19 km/hab, considerando que la población total regional es de 1'112,868 habitantes; indicándose que la densidad vial de la región es mayor a la que corresponde al país, que es de 0.06 km/km².

Así mismo el índice a nivel provincial, es el siguiente: Chiclayo, 0.28 km/km²; Ferreñafe, 0.23 km/km² y Lambayeque 0.09 km/km²; considerando que Lambayeque es la provincia con mayor superficie de 9,364.6 km².

La población regional con acceso a la red vial (Cuadro 50), corresponden a Chiclayo con 757,452 habitantes, Ferreñafe con 96,142 habitantes y Lambayeque con 259,274 habitantes; en porcentajes corresponden 63.58% a centros poblados y localidades con vocación productiva conectados a la red vial, el restante 36.42% de poblados alejados o sus vías tienen carácter de trocha sin mantenimiento, quedando al margen de la conexión; definiéndose según Norma, 17 rutas de la red vial departamental y 08 rutas nacionales.

II.1.3. Principales ejes viales nacionales y Regionales

a) Red Vial Nacional

La Red Vial Nacional en el ámbito Regional está conformada por 603.65 km de carreteras, que corresponde al 28.9% del total de la red Regional, de las cuales 519.44 km. (86.0%) corresponden a carreteras asfaltadas, 61.45 km. (10.2%) a carreteras afirmadas, y 22.76 km. (3.8%) a trocha, siendo estas vías el soporte más importante de la economía de la Región, ubicándose en el sub espacio costero, y constituyendo los ejes más dinámicos de la Región, concentrando a más del 90% del movimiento económico regional. Asimismo, a través de estas

vías se permite la comunicación con los mercados regionales, nacionales e internacionales.

- **Carretera Longitudinal Variante Panamericana Sur “PE-1N”**

Vía asfaltada, que abarca desde el kilómetro 713.285 (límite Regional con La Libertad) PE-1N hasta la capital provincial de Lambayeque, con una longitud total de 77.08 km, cuenta con mantenimiento vial permanente por niveles de servicio a través de una concesionaria, situación que permite su buen estado, indicándose además que forma parte de la Ruta del sol, que en un futuro constituirá la autopista más grande del norte.

Asimismo, esta vía cumple un rol fundamental en el flujo de carga y pasajeros provenientes de las Regiones: Lima, La Libertad, Cajamarca, Piura, Tumbes, Amazonas y San Martín; así como de otras Regiones del País y del interior, fortaleciendo diversas actividades económicas, productivas y financieras de la Región.

- **Carretera Longitudinal Variante Panamericana Norte “PE-1N”**

Vía asfaltada, que abarca desde el PE-1NJ (Km 783.40) al kilómetro 886.6 km (Piura cruce Bayovar), con una longitud total de 173.35 Km, cuenta con mantenimiento vial permanente de tal suerte que presenta un buen estado. El mantenimiento es por niveles de servicio a través de una concesionaria.

Esta vía que, al interior de la Región representa el 39.5% de vía asfaltada, cumple un rol fundamental en el flujo de carga y pasajeros provenientes de la Región de Piura, como también de los Regiones de Cajamarca (Jaén, San Ignacio), Amazonas, San Martín, fortaleciendo las actividades económicas y financieras de la Región, indicándose que gran parte de esta vía conforma el Eje Multimodal Amazonas Norte (IIRSA NORTE) de trascendental importancia para el desarrollo de la Región, por su conexión a mercados internacionales.

- **Carretera Longitudinal Lambayeque–Motupe–Olmos–Chulucanas (Piura) “PE-1NJ”**

Vía asfaltada, que abarca desde el PE-1N Div. Mochumí - Illimo - (Km 790.47) al kilómetro 938.5 km (Piura cruce Virrey), con una longitud total de 157.34 Km, esta vía mantiene una transitabilidad de regular a malo y por la importancia que tiene en la interconexión interregional es necesario que se ejecute su mantenimiento periódico. La vía viene siendo atendida por una concesionaria con trabajos de mantenimiento por niveles de servicio.

Esta vía cumple un rol fundamental en el flujo de carga y pasajeros provenientes de la Región de Piura, como también de los Regiones de Cajamarca (Jaén, San Ignacio), Amazonas, San Martín, fortaleciendo las actividades económicas y financieras de la Región.

Gran parte de esta vía conforma el Eje Multimodal Amazonas Norte (IIRSA NORTE) de trascendental importancia para el desarrollo de la Región, por su conexión a mercados internacionales.

- **Carretera Longitudinal Nuevo Mocupe–Zaña–Cayaltí–Oyotún-Las Delicias - Espinal – Niepos – San Miguel (Cajamarca) “PE-1NI”**

Vía, que abarca desde el empalme PE-1N (Nvo. Mocupe) Zaña, Cayaltí, Nueva Arica, Oyotún, Las Delicias, Bebederos, La florida. Carretera de integración con los distritos (Niepos, Florida, Nanchoc, Bolívar) de la Provincia de San Miguel de Cajamarca, conecta a los distritos de Mocupe, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún de la provincia de Chiclayo, con una longitud en el ámbito regional de 69.76 km, de los cuales, 7 km. se encuentran asfaltados, 40 km. afirmados y 22.76km. como trocha.

El estado de transitabilidad de la vía es en un 90% malo y 10% en estado regular, indicándose que del tramo Cruce Nuevo Mocupe a Zaña se cuenta con sólo siete km. en estado regular y de Zaña hasta Oyotún en mal estado, debido principalmente a la falta de mantenimiento oportuno, sin embargo dentro del Plan Piloto del Programa Costa - Sierra se ha considerado la atención de esta vía a través de la concesionaria Obras de Ingeniería S.A.C. (OBRAINSA), la misma que comprende la la construcción y mantenimiento de la carretera , por un período de 15 años, comprometiéndose una inversión de S/. 48'450,000 y contando con un presupuesto para el año 2010 de S/. 43'170,624.

Esta vía constituye uno de los ejes de integración con la Región Cajamarca, que por sus vinculaciones naturales y la permanente fluidez en los aspectos de comercialización y en el uso del recurso hídrico se constituye en corredor económico básico para el desarrollo de estas zonas andinas como también para Lambayeque.

- **Carretera Nacional Transversal Olmos – Cruce a Bayovar “PE-04A”**

La vía en proyecto, que inicia en el PE-1NJ cruce de Olmos hasta PE-1N en Bayovar en la Región de Piura, con una extensión de 112.40 km, la ejecución de esta vía traería hacia la Región ingentes inversiones, tanto públicas como privadas.

La construcción de esta vía tiene mucha significancia para la Región, primero, junto con los proyectos Central Hidroeléctrica de Carhuaquero II Etapa y el Proyecto Hidroenergético y de Irrigación Olmos, tienden a ofertar en mejores condiciones los servicios de energía y aprovechar las extensas zonas del distrito de Olmos en la provincia de Lambayeque ampliando la frontera agrícola y productiva.

El Eje Multimodal Amazonas Norte (IIRSA Norte), en sí tiene un efecto multiplicador en varias esferas, no solo financieras, comerciales; sino en la inserción y supremacía de la economía del Nor oriente peruano; para este fin, es imprescindible la ejecución del Proyecto “PE-04A”, la sola decisión de su implementación pone de relieve a la Región de Lambayeque entre las Regiones de mayor relevancia nacional.

- **Carretera Transversal de penetración a la Sierra Pomalca – Tumán – Chongoyape – Puente El Cumbil – Catache – Santa Cruz (Cajamarca) “PE-O6A”**

Carretera asfaltada, esta vía se inicia en PE-1N (Larán) pasando por Pomalca, Pátapo, Tumán, Chongoyape, Llama, Huambos, Emp. PE-3N Cochabamba, con una longitud total de 80.15 km en la jurisdicción regional, actualmente se encuentra rehabilitada a nivel de carpeta asfáltica en caliente hasta Chongoyape, faltando el tramo Chongoyape – Puente Cumbil.

Esta vía constituye uno de los ejes de integración con la Región Cajamarca (Chota, Cutervo, Santa Cruz), que por sus vinculaciones naturales y la permanente fluidez en los aspectos de comercialización y en el uso del recurso hídrico se constituye en corredor económico básico para el desarrollo de estas zonas andinas como también para la Región Lambayeque.

- **Carretera Transversal de penetración a la Sierra Olmos – Pucará – Jaén (Cajamarca) “PE-O4B”**

Empalme PE-1NJ (Div Jaén) – Limón abra de Porculla a 2,144 msnm; con una longitud total de 18.7 km¹², actualmente se encuentra rehabilitada a nivel de carpeta asfáltica en caliente, constituyendo parte del Eje Multimodal Amazonas Norte (IIRSA NORTE), que permite la integración con las regiones de Cajamarca (Pucará, Jaén), Región de Amazonas, San Martín, que por sus vinculaciones naturales y la permanente fluidez en los aspectos de comercialización, se

¹² Longitud vial sólo en la parte Regional.

constituye en el eje de integración económica y territorial básico para el desarrollo de la región y del país.

Es importante también señalar la ruta transversal PE-06 Chiclayo - Pimentel, que completa la configuración vial nacional en la Región, constituyendo en el pasado un eje atractivo de desarrollo portuario y comercial, y en la actualidad con grandes posibilidades de integrarse nuevamente a la dinámica de circulación comercial y económica.

- **Propuesta de Vía Nacional Transversal.-**

Vía de la Inclusión Social y Económica de los Pueblos Originarios Andinos más desplazados de la Región Lambayeque: Chiclayo – Picsi – Ferreñafe – Pítipo – Batangrande – Mayascong – Incahuasi – Cañaris – Pucará – Jaén (Cajamarca) “PE-O5”.

La propuesta efectuada se sustenta en que la determinación de los Nodos de desarrollo presentada en la parte concerniente a la Caracterización Regional (Cuadros 40 y 80), enfoca el problema de las zonas diferenciadas, medidas desde el concepto de desarrollo y volumen poblacional, manifestándose que los nodos de importancia se han afirmado, quedando como nodo las ciudades de mayor relevancia regional, en tal sentido su determinación no ha sido un problema; el problema es, cómo quedamos con las poblaciones, que no han sido incluidas en los espacios de crecimiento económico, a partir de su población y otros indicadores de crecimiento económico, ya que por lógica diremos han quedado al margen de los efectos del desarrollo, como es el caso de INCAHUASI, CAÑARIS y parte de SALAS.

A esto se suma que, analizando los recorridos de cada eje vial, planteados por el D.S. 044-2008 y del mismo Equipo Técnico de IVG de Provias Descentralizado; la conectividad e integración vial deficiente y en mal estado de la zona alto andina de la Región, viene contribuyendo al problema de la pobreza en los distritos alto andinos de Incahuasi y Cañaris en la Provincia de Ferreñafe, así como de la zona alto andina del distrito de Salas en la Provincia de Lambayeque, lo que no ha permitido generar para ellos un espacio de inclusión social y económica, situación que debe revertirse con la propuesta efectuada, denominada Vía de la Inclusión Social y Económica de los Pueblos Originarios Andinos más desplazados de la Región Lambayeque.

b) Nuevo dimensionamiento de la Red Vial Nacional

De acuerdo a las disposiciones del Decreto Supremo N° 044-2008-MTC, que aprueba el clasificador de rutas, en la Región, tenemos siete (07) rutas nacionales (03 longitudinales y 04 transversales), con la nomenclatura de PE-1, y constituyen carreteras que unen las fronteras Regionales.

Las rutas nacionales son los siguientes:

Ruta PE-1N.- Longitudinal de la costa Norte

Pte. Chamán - Mócupe - Nuevo Mócupe (PE-1NI) - Pte. Ucupe - Reque - Pte. Reque (PE-06A) - Chiclayo - Dv. Pimentel (PE-06) – Lambayeque - Dv. Mochumí (PE-1NJ) - Mórrope - El Cruce (PE- 04 y PE - 04A). Esta es la principal vía del departamento que pasa longitudinalmente, y que comunica con los departamentos de Piura, La Libertad.

Ruta PE-1NJ.- Chiclayo – Olmos - El Virrey

Emp. PE-1N (Dv. Mochumí) – Mochumí – Illimo - Pte. La Leche - Pte. Salas -Pte. Anchoyira - Pte. Chicoma - Pte. Motupe – Motupe - Dv. Jaén - Pte. Olmos -Pte. Cascajal - Pte. Insculas – Olmos – Insculas - Las Animas - Dv. Huancabamba - Dv. Chulucanas. También esta vía tiene un recorrido longitudinal, se inicia en la provincia de Lambayeque hacia Piura.

Ruta PE-1NI.- Mócupe - Oyotún - Las Delicias

Emp. PE-1N (Nvo. Mócupe) - Zaña - Cayaltí - Nueva Arica - Oyotún - Las Delicias - Bebederos - La Florida - Niepos – Bolívar. Ruta longitudinal que comunica con La provincia de San Miguel de la Región Cajamarca.

Ruta N° PE-04A.- Olmos – Cruce Bayovar (En Proyecto)

Trayectoria: Emp. PE-1N (El Cruce) - Olmos. Vía en estado de Proyecto para su construcción de trayectoria transversal.

Ruta N° PE-04B.- Empalme Dv. Jaén - Abra de Porculla (Piura - Cajamarca)

Trayectoria: Emp. PE-1N J (Dv. Jaén) - Limón - Abra de Porculla - Emp. PE-3N (El Tambo). Vía importante de transporte de pasajeros y mercancías con el nor oriente del Perú, de trayectoria transversal.

Ruta N° PE-06.- Puerto Pimentel - Chiclayo

Trayectoria: Emp. PE-1N (Dv. Pimentel) - Pimentel. Vía en perfecto esta como destino el balneario de Pimentel, de recorrido transversal.

Ruta N° PE-06A.- Chiclayo - Larán - Pátapo - Chongoyape – Puente El Cumbil

Trayectoria: Emp. PE-1N (Larán) - Pomalca - Pátapo - Chongoyape - Pte. El Cumbil - Llama - Huambos - Emp. PE-3N (Cochabamba). Esta vía importante que permite conectar a la región con las provincias de Santa Cruz, Cutervo y Chota de la Región Cajamarca.

En el PVRP se considera como Proyecto la vía de inclusión social y económica de los pueblos originarios andinos, la vía comprendida entre Chiclayo - Ferreñafe - Batangrande - Incahuasi – Cañaris-Pucara (Limite. Regional con Cajamarca), como una de las vías de carácter nacional; sustentándose como la quinta vía de integración económica y territorial. En el corto plazo se debe concluir con las obras de asfaltado del tramo Batangrande – Mayascón y a nivel de afirmado del tramo Mayascón – Moyán.

**CUADRO N° 50:
PRINCIPALES EJES VIALES DE ARTICULACIÓN NACIONAL, RUTAS,
EXTENSIÓN VIAL Y SITUACIÓN**

Tipo de eje	Tramos	Extensión (Km.)	Situación de la vía	
			Superficie	Pavimento

RED VIAL NACIONAL

LONGITUDINAL	PE-1N	Pte. Chamán - Mocupe - Nuevo Mocupe (PE-1NI) - Pte. Ucupe - Reque - Pte. Reque (PE-06A) - Chiclayo - Dv. Pimentel (PE-06) - Lambayeque.	265,46	Asfaltado	Bueno
LONGITUDINAL	PE-1N	Lambayeque - Dv. Mochumí (PE-1NJ) - Mórrope - El Cruce (PE-04 y PE-04A)		Asfaltado	Bueno
LONGITUDINAL	PE-1NJ	Emp. PE-1N (Dv. Mochumí)-Mochumí-Illimo-Pte. La Leche-Pte. Salas-Pte. Anchovira-Pte. Chicoma-Pte. Motupe-Motupe-Dv. Jaén-Pte. Olmos-Pte. Cascajal-Pte. Insculas-Olmos-Insculas-Las Animas-Dv. Huancabamba-Dv. Chulucanas-Emp. PE-1N (Dv. Catacaos)	157,40	Asfaltado	Regular / malo
LONGITUDINAL	PE-1NI	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Zaña - Cayaltí - Nueva Arica - Oytún - Las Delicias - Bebederos - La Florida - Niepos - Bolívar.	69,76	Afirmado, Trocha, Asfaltado	Malo / Regular
TRANSVERSAL	PE-06	Emp. PE-1N (Dv. Pimentel) - Pimentel.	12,18	Asfaltado	Bueno
TRANSVERSAL	PE-06A	Emp. PE-1N (Larán) - Pomalca - Pátapo - Chongoyape - Pte. El Cumbil - Llama - Huambos - Emp. PE-3N (Cochabamba)	80,15	Asfaltado, afirmado	Bueno / Regular
TRANSVERSAL	PE-04A	Emp. PE-1N (El Cruce) - Olmos - Bayovar.	112,40	Proyectado	
TRANSVERSAL	PE-04B	Emp. PE-1NJ (Dv. Jaén) - Limón - Abra de Porculla - Emp. PE-3N (El Tambo)	18,70	Asfaltado	Bueno / Regular

Fuente: DRTC - Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

**CUADRO Nº 51:
CARRETERAS NACIONALES, LONGITUD DENTRO DEL DEPARTAMENTO Y
SUPERFICIE DE RODADURA**

Trayecto		Long. Sobre el Depto. (Km)	Tipo de Superficie			Ancho vía (m)	Superficie de Rodadura	
Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Trocha		Tipo	Estado
PE-1N Pte. Chamán	El Cruce	265,46	265,46			9,80	Asfaltado	Bueno
Emp. PE-1NJ(Dv. Mochumi)	Las Animas	157,40	157,40			9,80	Asfaltado	Regular / Malo
Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe)	Las Delicias	69,76	7,00	40,00	22,76	9,80	Asfaltado, afirmado	Malo / regular
Emp. PE-1N (Dv. Pimentel)	Pimentel.	12,18	12,18			9,80	Asfaltado	Bueno
Emp. PE-1N (Larán)	Puente Cumbil	80,15	58,70	21,45		9,80	Asfaltado, afirmado	Bueno / Regular
Emp. PE-1N (El Cruce) 1/	Bayovar	112,40					Proyectado	
Emp. PE-1NJ (Dv. Jaén)	Hualapampa	18,70	18,70			9,80	Asfaltado	Bueno, regular
TOTAL		603,65	519,44	61,45	22,76			

1/ Esta vía está en la etapa de Proyecto, paralelo al trazo existe vías afirmadas, las que no están consideradas como vía nacional.

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PUDP - GR Lambayeque - 2010

**CUADRO Nº 52:
LISTADO DE CARRETERAS NACIONALES, LONGITUD, TIPOS DE SUPERFICIE, CIUDADES QUE ARTICULA Y CÓDIGO DE EMPALME**

Nº	Código SINAC	Carreteras Nacionales	Long. Sobre el Dpto. (Km)	Tipo de Superficie			Ancho de la vía	Ciudades que articula	Código de Empalme de Vías Departam.	Origen / Destino Vías Departamentales
				Asfalt.	Afirm.	Trocha				
1	PE-1N	Panamericana Norte: Pte. Chamán - Mocupe - Nvo. Mocupe (PE-1N I) - Pte. Ucupe - Reque - Pte. Reque (PE-06 A) - Chiclayo - Dv. Pimentel (PE-06) - Lambayeque - Dv. Mochumí (PE-1N J) - Mórrope - El Cruce (PE-04 y PE-04 A)	265.46	265.46			9.80		LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumí Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuérón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)
									LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).
									LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegones) - Bodegones - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)
								Mocupe, Reque	LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)
								Chiclayo, Lambayeque	LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán)
								Morrope, Bayobar	LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.
									LA-116	Emp. PE-1N (KM 789) - Emp. LA-102
2	PE-1NJ (variante)	Emp. PE-1N (Dv. Mochumí)-Mochumí-Ililimo-Pte. La Leche-Pte. Salas-Pte. Anchovira-Pte. Chicoma-Pte. Motupe-Motupe-Dv. Jaén-Pte. Olmos-Pte. Cascajal-Pte. Insculas-Olmos-Insculas-Las Animas-Dv. Huancabamba.	157.40	157.40			9.80		LA-107	Emp. PE-1NJ (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Mesones Muro
								Mochumí, Tucume,	LA-106	Emp. PE-1NJ (Tucume) - Museo.
								Pacora, Ililimo, Jayanca,	LA-105	Emp. PE-1N J (Ililimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).
								Motupe, Olmos, Ñaupe,	LA-101	Emp. PE-1NJ (El Lindero) - Salas.
								El Virrey	LA-100	Emp. PE-1 NJ (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba.
3	PE-1NI	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Zaña - Cayalti - Nueva Arica - Oyotún - Las Delicias - LR Cajamarca	69.76	7.00	40.00	22.76	9.80	Zaña, Cayalti, Nueva Arica, Oyotun.	LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán).
4	PE-06	Emp. PE-1N (Dv. Pimentel) - Chiclayo.	12.18	12.18			9.80	Chiclayo, Pimentel		
5	PE-06A	Emp. PE-1N (Larán) - Pomalca - Tumán - Pátapo - Chongoyape - Pte. El Cumbil - Llama.	80.15	58.70	21.45		9.80	Chiclayo, Pomalca, Tumán, Patapo, Chongoyape, Carniche.	LA-111	Emp. PE-06A (Pomalca) - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampa grande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06A (Dv. Tablazos).
									LA-112	Emp. PE-06A (Pátapo) - Pucala - Puican - Emp. LA-110 (Huaca Rajada).
6	PE-04A	Emp. PE-1N (El Cruce) - Olmos. (PROYECTO)	112.40							1/
7	PE-04B	Emp. PE-1NJ (Dv. Jaén) - Limón - Abra de Porculla.	18.70	18.70			9.80	Olmos, Limón		Vía a Cajamarca
TOTAL			603.65	519.44	61.45	22.76				

1/ Esta vía está en la etapa de Proyecto, paralelo al trazo existe vías afirmadas, los que no están consideradas como vía nacional. En el total no está incluido como vía construida.

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVD/P - GR Lambayeque - 2010

c)Nuevo dimensionamiento de la Red Vial Departamental

La red vial departamental ó regional con 582.03 km de carreteras; constituye el 27.8% de la red total y comprenden las rutas o ejes regionales de importancia para la región.

Del total de red vial departamental existente en la Región, 28.9% (168.57 km) corresponden a carreteras asfaltadas, 8.8% (51.39 km) a carreteras afirmadas, 11.0% (64.02 km) corresponden a vías sin afirmar y, 51.2% (298.05 km) a trochas carrozables. (Cuadro 45).

De acuerdo al Clasificador de Rutas aprobado mediante D.S. N°044-2008-MTC, se cuenta con diecisiete (17) rutas las cuales conectan los distritos con la Red Vial Nacional, indicándose que once (11) son transversales y seis (6) son longitudinales, según el siguiente detalle:

Ruta N° LA-100.- Trayectoria: Emp. PE-1N J (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba.

Vía de trayectoria transversal; asfaltada en 1.87 km., hasta la cervecería Motupe, afirmada hasta Marripón y trocha hasta Huallabamba. Presenta problemas de interrupción de vías, debido a las condiciones topográficas(presencia de huaycos y derrumbes), así como las condiciones climatológicas, requiriendo de mantenimiento vial permanente. Esta vía de trayectoria transversal comunica los centros poblados ubicados en la zona andina de la región.

Ruta N°LA-101.- Trayectoria: Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas.

Vía asfaltada de trayectoria transversal, que permite comunicar a la capital de Salas y los centros poblados productores hacia la red vial nacional.

Ruta N° LA-102.- Trayectoria: Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumí Viejo - Laquipampa - Moyán - Riopampa - Higerón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L.D. Cajamarca).

Se constituye en la vía de trayectoria longitudinal más extensa de la región, la cual pasa por las tres provincias que conforman la Región, especialmente con la zona andina(Cañaris, Incahuasi) y por las Áreas Naturales Protegidas del

Bosque de Pómac y Zona Reservada de Laquipampa. Presenta superficie de rodadura entre asfaltado, sin afirmar y trocha.

Ruta N° LA-103.- Trayectoria: Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa - Incahuasi.

Vía departamental en condiciones de trocha que comunica al distrito de Incahuasi y sus anexos con la ruta LA-102 de trayectoria transversal.

Ruta N° LA-104.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Mórrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape – Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).

Vía transversal que comunica a los centros poblados de Túcume y Mórrope, cuya superficie de rodadura en el tramo Pte el Pavo(Túcume) – Positos se encuentra asfaltada y en condiciones de trocha Positos – Mórrope.

Ruta N° LA-105.- Trayectoria: Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).

Vía afirmada de de trayectoria transversal, que cruza el Bosque de Pómac, de importancia por el turismo y la producción.

Ruta N° LA-106.- Trayectoria: Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo.

Vía asfaltada que parte de Túcume hacia el Museo, de trayectoria transversal.

Ruta N° LA-107.- Trayectoria: Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe – Manuel Antonio Mesones Muro.

Vía de trayectoria transversal que comunica a los distritos de Manuel Antonio Mesones Muro, Ferreñafe, Pueblo Nuevo y Mochumí, con superficie de rodadura afirmada desde Punto Cuatro hasta Ferreñafe y asfaltada desde Ferreñafe hacia Mesones, en buenas condiciones de transitabilidad, constituye una vía de suma importancia para el turismo y el sector productivo.

Ruta N° LA-108.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Dv. Bodegones) - Bodegones - Dv. San José - San José - Petro Perú - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefù).

Vía de trayectoria transversal; la cual se encuentra en la parte del litoral, con superficie de rodadura afirmada, sin afirmar y asfaltada, faltando la interconexión vial de San José a Pimentel.

Ruta N° LA-109.- Trayectoria: Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José). Vía asfaltada de trayectoria transversal.

Vía asfaltada de trayectoria transversal, con una longitud total de 10.55 Km., siendo en general su estado de transitabilidad bueno, así mismo esta vía cumple un rol fundamental en el traslado de productos hidrobiológicos hacia la ciudad de Chiclayo y otras ciudades de la Región y el País, generando otras actividades económicas y financieras.

Ruta N° LA-110.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Dv. Pto. Éten) - Pto. Éten - Éten - Monsefù - Emp. PE-1N (Larán). Vía transversal que comunica los centros poblados de los distritos de Reque, Éten Puerto, Éten y Monsefù.

Vía que conecta los distritos de Monsefù, Ciudad Éten, Puerto Éten y Reque de la provincia de Chiclayo, constituyendo el Circuito Mochica, con 19.45 Km. De longitud total, de los cuales 17.56 Km. se encuentran asfaltados y 1.89 Km. afirmadas. Cuenta con un buen estado de transitabilidad en el tramo Reque – Puerto Eten – Eten y Larán – Monsefù, encontrándose en mal estado el tramo Eten – Monsefù, donde se requiere el asfaltado respectivo. En este tramo se construyó el nuevo puente Eten; es de trayectoria transversal.

Ruta N° LA-111.- Trayectoria: Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán-Huaca Rajada-Pampagrande-Boca de Tigre-Tablazos-Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos).

Vía de trayectoria longitudinal, de suma importancia para el turismo y la producción, su estado es de regular a malo, encontrándose asfaltado el sector Pomalca- Saltur-Sipán, y en condiciones de afirmado y trocha el tramo Sipán – Dv. Tablazos.

Ruta N° LA-112.- Trayectoria: Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucalá - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).

Vía de trayectoria longitudinal de importancia para el turismo y la producción, conecta los circuitos turísticos de Sipán, Huaca Rajada; de trayectoria longitudinal, encontrándose asfaltado el tramo Pátapo – Pucalá, y de Pucalá a Huaca Rajada en condiciones de trocha, en este tramo se requiere la construcción de un puente en el río Reque.

Ruta N° LA-113.- Trayectoria: Emp. PE-1N I (Cayaltí) - Emp. LA-111 (Sipán).

Vía de trayectoria transversal que permite la conexión con Huaca Rajada y el Museo de sitio del señor de Sipán, de suma importancia para el desarrollo del turismo, así como del sector productivo; se encuentra a nivel de afirmado y asfaltado en 10.40 y 4.07 Km respectivamente.

Ruta N° LA-114.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Nvo. Mocu pe) - Rafán - San Luis – Lagunas.

Vía de trayectoria longitudinal, en buenas condiciones de transitabilidad el tramo Nuevo Mocupe – Rafán(12.260 km.), toda vez que la superficie de rodadura se encuentra asfaltada, faltando el tramo Rafán – Lagunas, el cual se encuentra a nivel de trocha en mal estado.

Ruta N° LA-115.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-102. - Capote con una longitud de 10.9 Km.

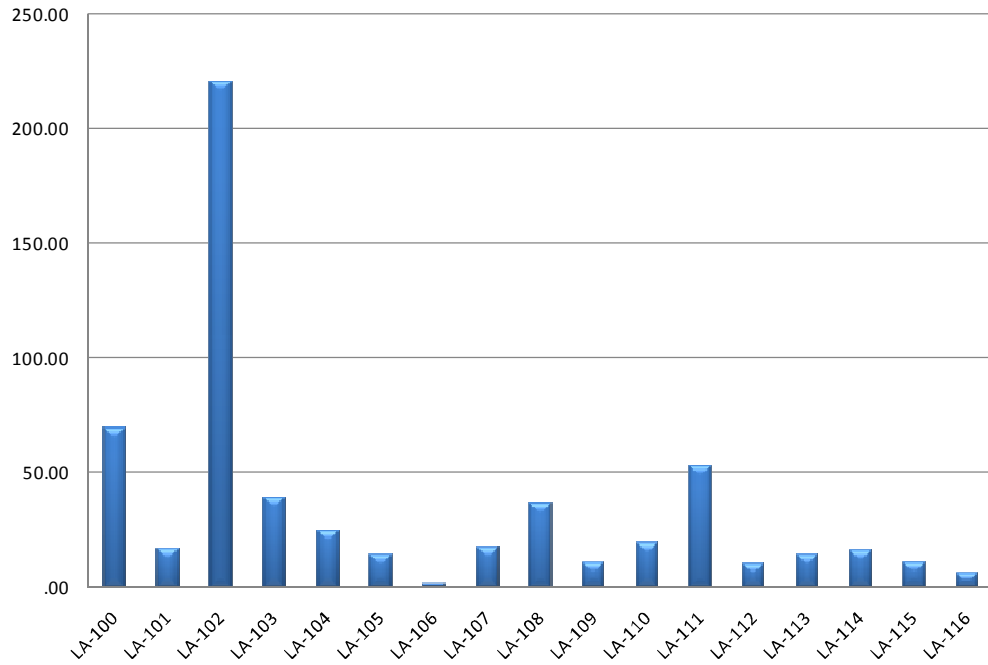
Vía de trayectoria longitudinal, en malas condiciones de transitabilidad, pues se constituye en trocha, la misma que facilita la comunicación de centros poblados productivos.

Ruta N° LA-116.- Trayectoria: Emp. PE-1N (Km. 789) - Emp. LA-102.

Esta ruta constituye el soporte del desarrollo socio económico de la región, permitiendo la vinculación con los mercados internos de la región, especialmente con la ciudad metropolitana de Chiclayo, es una vía de 6.35 Km; es de trayectoria longitudinal.

Empieza en la Av. Agricultura en el distrito de José Leonardo Ortiz y se prolonga hasta el Dren 3700, con salida a la Panamericana Norte. El diseño de la obra ha sido planteado como vía canal, con la finalidad de evacuar aguas pluviales, producto de las lluvias normales o ante la eventualidad del fenómeno de El Niño. Una de las justificaciones de hacer vía canal, es que el 80% del agua de lluvia que cae sobre la ciudad termina en esta vía, la cual se denomina como Avenida Chiclayo. Se resalta que esta vía forma parte del eje de integración Chiclayo – Ferreñafe – Batangrande - Incahuasi - Cañaris, de vital importancia para el desarrollo de esta zona marginal de la región.

Grafica Nº 14:
EXTENSIÓN VIAL EN LOS PRINCIPALES EJES DE ARTICULACIÓN



**CUADRO Nº 53:
PRINCIPALES EJES VIALES DE ARTICULACIÓN DEPARTAMENTAL, RUTAS,
EXTENSIÓN VIAL Y SITUACIÓN ACTUAL**

Tipo de eje	Tramos	Extensión (Km)	Situación de la vía		
			Superficie	Pavimento	
RED VIAL DEPARTAMENTAL					
TRANSVERSAL	LA-100	Emp. PE-1 NJ (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba.	69.18	Afirmado Trocha	Regular / Malo
TRANSVERSAL	LA-101	Emp. PE-1NJ (El Lindero) - Salas.	17.06	Asfaltado	Bueno
LONGITUDINAL	LA-102	Emp. PE-O6A (Chiclayo) -Pisci -Ferreñafe -Pitipo -La Saranda -Tambo Real -Batangrande -El Papayo -Mochumi -Laquipampa -Moyan -Incahuasi -La Tranca -Congana -Magmapampa -Cañaris.	220.63	Asfaltado - Afirmado Sin afirmar	Bueno Regular
TRANSVERSAL	LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa - Incahuasi	39.31	Sin Afirmar	Regular
TRANSVERSAL	LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	24.96	Sin Afirmar Afirmado	Bueno Regular
TRANSVERSAL	LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	14.18	Afirmado	Bueno
TRANSVERSAL	LA-106	Emp. PE-1NJ (Tucume) - Museo.	1.57	Asfaltado	Bueno
TRANSVERSAL	LA-107	Emp. PE-1NJ (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Mesones Muro	17.50	Afirmado	Regular
TRANSVERSAL	LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) -Bodegonos -Dv. San José - San José - Pimentel -Santa Rosa -Emp. LA-110 (Monsefú).	36.62	Afirmado Asfaltado	Regular / Bueno
TRANSVERSAL	LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José).	10.55	Asfaltado	Bueno
TRANSVERSAL	LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	19.45	Asfaltada Sin afirmar	Regular Malo
LONGITUDINAL	LA-111	Emp. PE-O6A (Pomalca) - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampa grande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-O6A (Dv. Tablazos).	52.74	Asfaltada Afirmado	Bueno / Malo
LONGITUDINAL	LA-112	Emp. PE-O6A (Pátapo) - Pucala - Puican - Emp. LA-110 (Huaca Rajada).	10.47	Asfaltada Sin afirmar	Bueno
TRANSVERSAL	LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán).	14.47	Afirmado	Bueno
LONGITUDINAL	LA-114	Emp. PE-1N (Nuevo Mocupe) - Rafán - Lagunas.	16.09	Afirmado trocha	Bueno
LONGITUDINAL	LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-102.	10.90	Trocha	Malo
LONGITUDINAL	LA-116	Emp. PE-1N (km 789) - Emp. LA-102.	6.35	Sin afirmar	Regular

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

**CUADRO Nº 54:
LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD CIUDADES QUE ARTICULA Y CÓDIGOS DE EMPALME**

Código SINAC	Origen / Destino	Longitud (Kms)	Tipo de superficie				Ciudades o centros poblados que articula	Código empalmes de vías rurales	Origen / Destino de Caminos Rurales	Km total de caminos rurales que articula
			Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha carrozable				
LA-100	Emp. PE-1N J (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	69.18	1.87			67.31	Motupe, Marripón, Colaya, Huallabamba	LA-520 LA-522 LA-523	Emp. PE-1NJ - Tongorrape - Emp. LA-100 (Marripón). Emp. LA-100 - El Arrozal - Emp. 520 (Tongorrape). Emp. 503 - Emp. LA-100.	8.40 14.00 5.60
LA-101	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	17.06	17.06				Salas	LA-507	Salas - La Ramada.	30.05
LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuerón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	220.63	48.72		45.20	126.71	Chiclayo, Pisci, Ferreñafe, Pitipo, Batangrande, Cañaris	LA-509 LA-516 LA-518 LA-525 LA-532 LA-535	Emp. PE-1NJ - Emp. LA-102 (Las Astillas). Emp. PE-1NJ (Mochumi) - Emp. LA-102. Emp. PE-1N - Emp. LA-102. Emp. PE-1NJ (Pte. Mochumi) - Emp. LA-102. Emp. LA-102 - Tres Tomas - Emp. LA-106. Emp. LA-102 - Emp. 536 (Hda. Capote).	18.30 16.00 11.80 14.00 15.30 4.00
LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa - Incahuasi - Emp. LA-102 ()	39.31				39.31	Incahuasi			
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	24.96	8.85			16.11	Morrope, Positos, Granja Sasape, Tucume	LA-512	Emp. PE-1N (Morrope) - Emp. PE-1NJ.	26.50
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	14.18	2.43	11.75			Illimo, Pitipo			
LA-106	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	1.57	1.57				Tucume, Museos			
LA-107	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	17.50	5.03		12.47		Pto. Cuatro, Ferreñafe, M. A. Mesones Muro			
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonas) - Bodegonas - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	36.62	11.50			25.12	Lambayeque, San Jose, Pimentel, Santa Rosa, Monsefú			
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	10.55	10.55				Chiclayo, San José			
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	19.45	17.56	1.89			Reque, Pto. Eten, C. Eten, Monsefú.	LA-538 LA-541 LA-542	Emp. LA-110 - Playa Los Lobos. Emp. PE-06A (Pomalca) - Emp. PE-01N. Emp. LA-110 (Villa Eten) - Emp. LA-110.	4.00 13.00 2.00
LA-111	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	52.74	21.00	27.35		4.39	Pomalca, Saltur, Sipán, Pampagrande, Tablazos	LA-541 LA-550 LA-552 LA-565	Emp. PE-06A (Pomalca) - Emp. PE-01N. Emp. PE-1N (San Nicolás) - Saltur. Tablazos - La Ramada. Emp. LA-111 - Pacherez	13.00 17.00 18.00 1.30
LA-112	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	10.47	6.10			4.37	Pátapo, Pucala, Sipán			
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayaltí) - Emp. LA-111 (Sipán)	14.47	4.07	10.40			Cayaltí, Sipán			
LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.	16.09	12.26			3.83	N. Mocupe, Rafán, Lagunas	LA-543 LA-545	Emp. 538 - Emp. LA-113 (Rafan). Emp. 538 - Lagunas - Emp. LA-113.	26.00 25.00
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-102	10.90				10.90	C.P. Capote	LA-535	Emp. LA-102 - Emp. 536 (Hda. Capote).	4.00
LA-116	Emp. PE-1N (KM 789) - Emp. LA-102	6.35			6.35		Av. Chiclayo			
TOTAL		582.03	168.57	51.39	64.02	298.05				

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Diciembre del 2009.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO Nº 55:
RED DEPARTAMENTAL, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD, TIPO DE VÍA, ANCHO DE LA BERMA Y SUPERFICIE DE RODADURA**

Nº	Codigo	Trayecto		Longitud (Km)	Tipo de Superficie				Ancho via (m)	Superficie de Rodadura	
		Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha		Tipo	Estado
1	LA-100	Emp. PE-1 NJ (Motupe)	Huallabamba	69.18	1.87			67.31	4.50	As, T.	Regular, malo
2	LA-101	Emp. PE-1NJ (El Lindero)	Salas	17.06	17.06				7.40	As.	Bueno
3	LA-102	Emp. PE-06A (Chiclayo)	Kañaris.	220.63	48.72		45.20	126.71	7.20	As,SA, T.	Bueno, regular
4	LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón)	Emp. LA-102 (Dv. Mamagpampa)	39.31				39.31	4.50	T.	Regular, malo
5	LA-104	Emp. PE-1N (Morrope)	Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo)	24.96	8.85			16.11	4.50	As,T.	Bueno,malo
6	LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo)	Emp. LA-102 (La Zaranda)	14.18	2.43	11.75			4.20	As. Af.	Bueno, regular
7	LA-106	Emp. PE-1NK (Tucume)	Museo.	1.57	1.57				7.70	As.	Malo, bueno
8	LA-107	Emp. PE-1NK (Punto Cuatro)	Mesones Muro	17.50	5.03		12.47		6.00	As, SA	Bueno, regular,
9	LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegones)	Emp. LA-110 (Monsefú)	36.62	11.50			25.12	4.50	As, T.	Bueno, regular, malo
10	LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios)	Emp. LA-108 (Dv. San José)	10.55	10.55				8.20	As.	Bueno
11	LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten)	Emp. PE-1N (Larán)	19.45	17.56	1.89			6.00	As, Af.	Bueno, malo
12	LA-111	Emp. PE-06A (Pomalca)	Emp. PE-06A (Dv. Tablazos)	52.74	21.00	27.35		4.39	5.50	As. Af. T.	Malo
13	LA-112	Emp. PE-06A (Pátapo)	Emp. LA-110 (Huaca Rajada)	10.47	6.10			4.37	7.20	As. T.	Bueno, malo
14	LA-113	Emp. PE-1N I (Cayaltí)	Emp. LA-111 (Sipán)	14.47	4.07	10.40			5.50	As, Af.	Regular
15	LA-114	Emp. PE-1N (Nuevo Mocupe)	Lagunas.	16.09	12.26			3.83	9.60	As, T.	Bueno, malo
16	LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo)	Emp. LA-102.	10.90				10.90	6.50	T.	Malo
17	LA-116	Emp. PE-1N (KM 789) – Emp. LA-102	Emp. LA-102.	6.35			6.35		6.50	SA.	Malo
TOTAL				582.03	168.57	51.39	64.02	298.05			

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

As: Asfaltado

Af: Afirmado

SA: sin afirmar

T: Trocha

d) Red Vial Vecinal de la Región

La red vial vecinal en Lambayeque está conformada por 905.15 km de carreteras, la cual vincula a los distritos y caseríos con la red regional y nacional, como también con las capitales provinciales y distritales.

Del total de vías vecinales, 66.7 km. se encuentran asfaltadas, 86.5 km afirmadas, 156.15 km sin afirmar y 595.8 km son trochas carrozables (Cuadro 46).

La Incidencia de caminos vecinales por Provincia, se refleja en un mayor número de kilómetros de caminos rurales en la provincia de Chiclayo 256.6 km, la provincia de Lambayeque 242.6 km y menor extensión de vías en la provincia de Ferreñafe representando 96.6 km.

Las vías responden a mayores extensiones de territorio provincial, como en el caso de Lambayeque y Chiclayo, quedando con menor extensión Ferreñafe, variables que al relacionarse determinan un indicador de cobertura, que explica cuánto de cobertura existe en cada provincia por cada kilómetro de camino rural existente.

La Densidad vial en la provincia de Ferreñafe muestra un valor relativamente menor al resto de provincias, es así que cuenta con un índice de 0.10 km/km²; presentándose una situación inversa en la provincia de Chiclayo, en la cual se presenta un índice mayor de 0.14 km/km².

La Densidad poblacional refleja, que la provincia de Chiclayo alcanza el mayor valor con 240 hab./Km², y Lambayeque con el menor valor con 28 hab./km², esta relación hasta cierto punto es razonable considerando el espacio territorial de cada provincia (Cuadro 57).

**CUADRO N° 56:
INCIDENCIA DE LA POBLACIÓN Y RED VECINAL EN EL SOPORTE (Km/Hab)**

Provincias	Extensión Territorial		Poblacion 2007 Habitantes	Densidad Poblacional Hab/Km2	Red Vial Vecinal Km	Densidad Vial Rural Km/Km2	Respecto a la Poblacion (Km/Hab)
	Km2	%					
LAMBAYEQUE	14,231.30	100.00	1,112,868	78	905.15	0.06	0.0008
1. Chiclayo	3,161.48	22.21	757,452	240	432.50	0.14	0.0006
2. Ferreñafe	1,705.19	11.98	96,142	56	162.35	0.10	0.0017
3. Lambayeque	9,364.63	65.80	259,274	28	310.30	0.03	0.0012

Fuente: DRTC - Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

El estado de transitabilidad de la red vial vecinal, por lo general se encuentra en regular a malo, siendo este último el mayor porcentaje, debido al insuficiente o nulo mantenimiento rutinario y/o periódico ejecutado, que sumado a las características geográficas y climatológicas de la región, contribuyen a su deterioro significativo, lo que origina mayores costos de transporte tanto de pasajeros y mercancías.

Cabe precisar, que la única vía que conecta la costa con la zona andina de la Región es la carretera Ferreñafe - Batangrande - Oxapampa – Incahuasi – Cañaris; que viene a ser la prolongación de la vía Chiclayo-Ferreñafe, constituyéndose en un eje estratégico para el desarrollo socio económico de esta zona marginada. La situación descrita, refuerza la propuesta efectuada, en reacción a que se debe constituir el Eje Nacional Transversal PE-05, conformado por esta vía, lo que permitirá que Provias nacional asigne mayores presupuestos para el mejoramiento y/o el asfaltado de la vía propuesta, la misma que permite la interrelación con otros ejes de la Región Cajamarca y Amazonas.

**CUADRO Nº 57:
RED VECINAL, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD, TIPO DE VÍA, ANCHO DE
LA BERMA Y ESTADO SUPERFICIE DE RODADURA**

Trayecto		Longitud (Km)	Tipo de Superficie				Ancho via (m)	Superficie de Rodadura	
Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha		Tipo	Estado
Emp. PE-1N J (Cascajal)	L. Departamental	23.00			23.00		6.00	Sin afirmar	Regular
Emp. LA-500 (La Estancia)	Ficuar	30.00			30.00		4.00	Sin afirmar	Regular
Emp. PE-1N J (Olmos)	Monte Maravillas	31.00	1.00			30.00	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N J	Pta. Carretera	33.00		9.50		23.50	6.00	Afirmado, trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J	Zapote	5.20		5.20			5.00	Afirmado	Regular
Emp. PE-1N J	Cholocal	2.00				2.00	5.00	Sin afirmar	Mal
Salas	La Ramada.	30.05	5.00		12.35	12.70	6.00	Asfal. Sin Afirm. Trocha	Regular
Emp. PE-1N J	Sancarranco	2.00				2.00	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J	Emp. LA-102 (Las Astillas)	18.30				18.30	6.00	Trocha	Muy mal
Emp. LA-509	Magdalena	14.00				14.00	6.00	Trocha	Muy mal
Caracucho	Emp. PE-1N J (Jayanca)	13.50				13.50	6.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N (Morrope)	Emp. PE-1N J	26.50				26.50	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N J	Emp. LA-512	18.00				18.00	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N J (Mochumi)	Sasape	6.00				6.00	4.00	Trocha	Mal
Emp. LA-513 (Sasape)	Emp. LA-512	5.30				5.30	5.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N J (Mochumi)	Emp. LA-102	16.00				16.00	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N J	Casa Rosada	1.50				1.50	4.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N	Emp. LA-102	11.80		11.80			6.00	Afirmado	Regular
Emp. PE-1N J	Emp. LA-520	5.00				5.00	4.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N J	Emp. LA-100 (Marripon)	8.40			8.40		5.00	Sin afirmar	Muy mal
Emp. LA-520	Yacape	2.10				2.10	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. LA-100	Emp. LA-520 (Tongorrape)	14.00			14.00		6.00	Sin afirmar	Mal
Emp. LA-503	Emp. LA-100.	5.60				5.60	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. LA-500 (Cascajal)	Ninchipo	6.00				6.00	4.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J (Pte. Mochumi)	Emp. LA-102.	14.00				14.00	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N (Pte. Lambayeque)	Yencala	4.00				4.00	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. LA-500 (San Isidro) - Emp	Emp. LA-501 (Corral Arena)	4.00				4.00	6.00	Trocha	Muy mal
Emp. LA-531 (El Pueblito)	Sincape	3.30				3.30	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J	Emp. LA-522	1.00				1.00	4.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J	La Estancia	10.00				10.00	6.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J	Emp. PE-1N J.	26.00				26.00	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. LA-102	Emp. LA-107.	15.30				15.30	4.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N J (Lambayeque)	Emp. LA-102.	25.00		25.00			6.00	Afirmado	Regular
Emp. PE-06 A (Hda. Tuman)	Picsi	9.50	9.50				4.00	Asfaltado	Regular
Emp. LA-102	Emp. LA-538 (Hda. Capote).	4.00	4.00				5.00	Asfaltado	Regular
Emp. PE-1N (Chiclayo)	Emp. PE-1N (Lambayeque).	13.00				13.00	6.00	Trocha	Regular
Emp. LA-110	Playa Los Lobos.	4.00		4.00			4.00	Afirmado	Regular
Emp. PE-1N (Chiclayo)	Chacupe	5.00				5.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. PE-06 (Pimentel)	Emp. LA-110 (Monsefu)	9.00				9.00	4.00	Trocha	Mal
Emp. LA-106 (Mesones Muro)	Luzfaque.	13.00	4.30			8.70	6.00	Asfal. Trocha	Regular
Emp. LA-110 (Villa Eten)	Emp. LA-110	2.00				2.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-538	Emp. LA-114 (Rafan).	26.00				26.00	6.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N	Emp. LA-110	12.00				12.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-538	Emp. LA-114.	25.00				25.00	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N (Mocupe).	Emp. LA-547.	16.00				16.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N I (Zaña)	L. Departamental	20.00				20.00	6.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N I (San Nicolás)	Cayalti.	6.00			6.00		4.00	Sin afirmar	Regular
Emp. PE-1N	Saltur.	12.00				12.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-532 (Huanabal)	Emp. LA-102 (Ferreñafe)	17.00				17.00	4.00	Trocha	Mal
Emp. PE-1N I (San Nicolás)	Saltur	4.00	4.00				5.00	Asfaltado	Regular
Emp. LA-532 (Huanabal)	Emp. LA-102 (Ferreñafe).	18.00				18.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. PE-06 A	Emp. LA-502 (Tambo Real)	31.00		31.00			4.00	Afirmado	Regular
Emp. PE-1N I	Emp. LA-559.	4.00				4.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. PE-06 A	Emp. LA-111 (Pampa Grande)	2.60				2.60	4.00	Trocha	Mal
Emp. PE-06 A	Batan Grande.	35.00				35.00	6.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-06 A (Chongoyape)	L.D. (Taxpon).	12.00			12.00		5.50	Sin afirmar	Regular
Emp. PE-06 A (Chongoyape)	Lim. Dptal.	15.00				15.00	4.00	Trocha	Mal
Cayalti	Bebederos.	50.40			50.40		6.00	Sin afirmar	Muy mal
Emp. PE-1N I	Sintupaya (L.D.).	10.00				10.00	4.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-1N I	Sintupaya.	2.30				2.30	5.00	Trocha	Muy mal
Pucala	Emp. PE-06 A (La Cria)	11.00	11.00				4.00	Asfaltado	Regular
Emp. LA-370 (Luya)	Ferreñafe	12.00	7.50			4.50	6.00	Asfaltado	Regular
Emp. LA-560 (Oyotun)	L. V. (Viru).	14.00				14.00	6.00	Trocha	Regular
Emp. LA-111	Pacherrez.	1.30				1.30	5.00	Trocha	Regular
Emp. LA-370 (Luya)	Emp. PE-06 A (Tuman).	7.80	7.80				5.00	Asfaltado	Regular
Saltur	Emp. LA-111.	4.60	4.60				4.00	Asfaltado	Regular
Emp. LA-111 (Rinconazo)	Tuman.	8.00	8.00				5.00	Asfaltado	Regular
Emp. PE-06 A	Emp. LA-111.	5.00				5.00	4.00	Trocha	Mal
Emp. LA-107	Emp. LA-553.	6.60				6.60	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-111 (Dv. Collud)	Ventarron.	6.00				6.00	5.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-06 A (Pomalca)	Chescope.	4.00				4.00	4.00	Trocha	Muy mal
Emp. PE-06 A (Pomalca)	Emp. PE-06 A (Dv. Tutumo).	3.00				3.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-107 (Mesones Muro)	Las Canteras	6.00				6.00	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-563 (Mamape)	Emp. LA-570 (La Pared).	2.20				2.20	5.00	Trocha	Mal
Emp. LA-106 (Mesones Muro)	El Triunfo.	5.00				5.00	5.50	Trocha	Mal
TOTAL		905.15	66.70	86.50	156.15	595.80			

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque

En relación a los caminos vecinales, se hace necesario la recategorización a red vial departamental ó regional, a partir de la definición de los Nodos de Desarrollo y Jerarquización Urbana, volumen poblacional, tasas de crecimiento intercensales y transitabilidad, explícitos en el presente documento, así como la solución al problema central, que es la integración de la quinta vía transversal nacional (PE-05) en la Región, propuesta que responde a la situación de exclusión, inequidad y pobreza de las poblaciones de Incahuasi y Cañaris.

Para ello hay más de una justificación socioeconómica, como es, zona productiva, el aprovechamiento de extensas zonas cultivables y ganaderas, con altos niveles de riqueza y con atractivos turísticos como Bosque de Pómac, Complejo Arqueológico de Batangrande, Jagüeyes de Mayascón, Reserva Forestal de Laquipampa, el cual constituye un nuevo eje económico de la Región.

En resumen, podemos indicar que siendo la red vial vecinal el soporte de las zonas de producción y comercialización, se requiere su atención prioritaria, a efectos de que se complemente en forma adecuada con la red vial departamental y nacional.

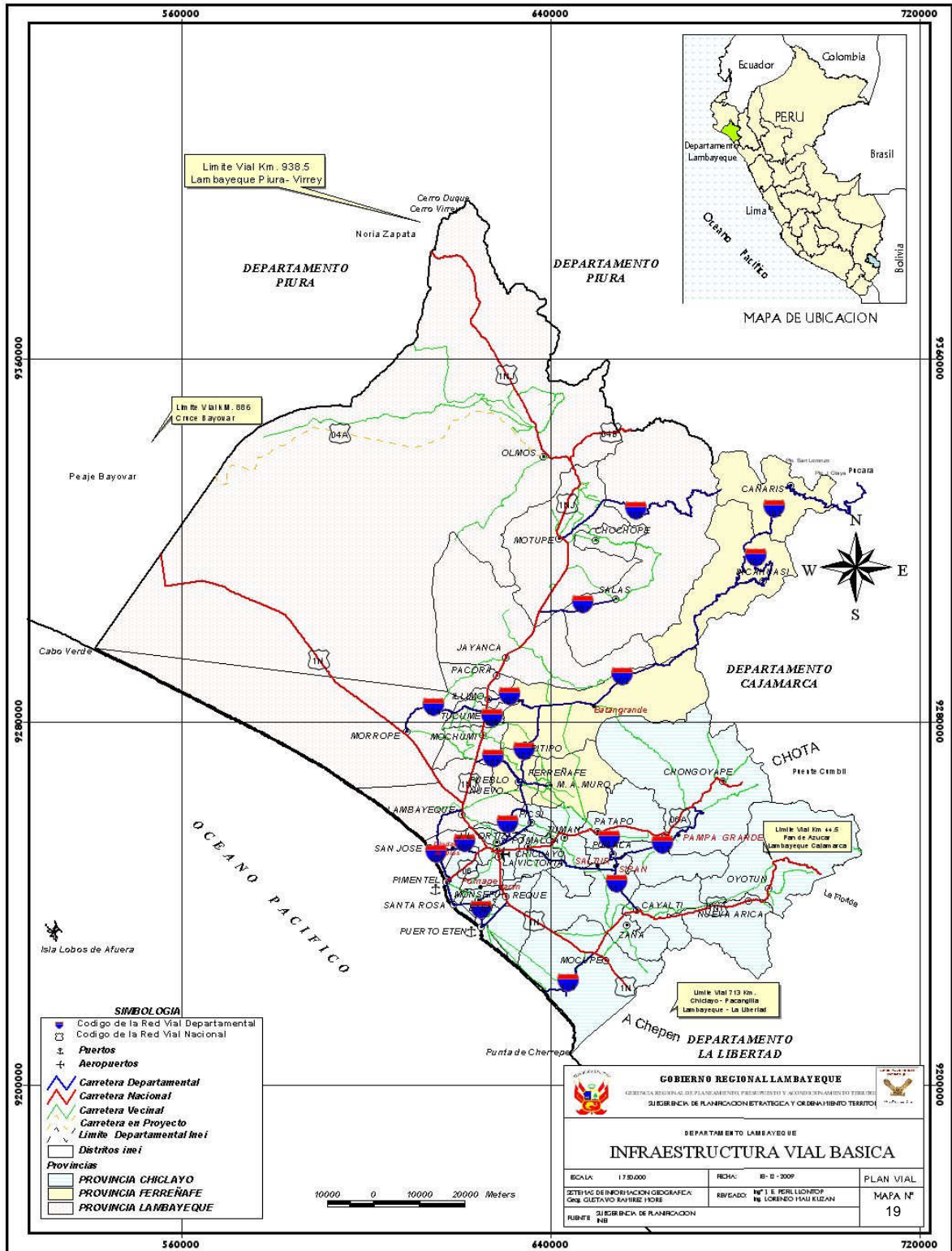
Según el Decreto Supremo Nº 044-2008-MTC, mediante el cual se aprueba el Clasificador de Rutas del SINAC; la red vial vecinal está conformada por setenta y siete (77) rutas, las mismas que tienen como objetivo principal servir de elemento de unión y comunicación entre los principales centros poblados, así como de los centros de producción y comercialización, de la región, los mismos que se encuentran articulados con la red vial departamental o regional y/o de la red vial nacional.

Su nomenclatura para Lambayeque comienza con LA-500. Indicándose que la provincia de Lambayeque cuenta 32 rutas vecinales(LA-500 hasta LA-531), la provincia de Ferreñafe con dos rutas vecinales(LA-532 y LA-533) y la provincia de Chiclayo con 43 rutas vecinales (LA-534 hasta LA-576).

Si bien se busca la integración económica y territorial, el primer problema que debe resolverse es la conectividad vial dentro las zonas de producción y su integración a los principales mercados¹³; teniendo en cuenta además que los precios del mercado, realmente dependen del estado de la red vial de la región, que se traduce en la competitividad regional.

¹³ Corresponde a los Gobiernos Locales a través de IVP revisen el dominio vial local en sus jurisdicciones, algunos, por supuesto deberían ser elevados a la categoría departamental.

MAPA N° 19: INFRAESTRUCTURA VIAL BÁSICA



III.2. Estado de la red vial y su incidencia en el desarrollo Regional

a) Estado de la red vial Regional

El transporte por carretera, es la principal forma de transporte regional, por su versatilidad permite el transporte de carga (bienes y materiales) y el de pasajeros (nacionales y extranjeros); con mucha significancia en diferentes rubros, sobre todo en servicios de transporte, que mucha incidencia en el VBP Regional.

**CUADRO N° 58:
RESUMEN DE LA RED SEGÚN TIPO DE SUPERFICIE, E IMPORTANCIA
NACIONAL, REGIONAL Y VECINAL**

Tipo de Red	Total	Asfaltado		Afirmada		Sin afirmar		Trocha	
	Km	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Región Lambayeque	2,090.83	754.71	36.10	199.34	9.53	220.17	10.53	916.61	43.84
1. Red Nacional	603.65	519.44	86.05	61.45	10.18	0.00		22.76	3.77
2. Red Departamental	582.03	168.57	28.96	51.39	8.83	64.02	11.00	298.05	51.21
3. Red Vecinal	905.15	66.70	7.37	86.50	9.56	156.15	17.25	595.80	65.82

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

La longitud de la red vial en la Región es de 2,090.83 Km, y representa apenas el 2.67% del total nacional (78,127 Km.); de los cuales 754.71 Km. se encuentran asfaltadas (36.1%), 199.34 Km. afirmadas (9.5%), 220.17 Km. sin afirmar (10.5%) y 916.61 Km. a nivel de trocha (43.8%), contando está última con mayores problemas de conectividad.

Teniendo en cuenta que la red vial vecinal constituye la red vial de mayor extensión en el ámbito regional, se requiere diseñar políticas, que permitan revertir su situación, traduciéndose en las siguientes:

- Intervención para la recategorización a red vial departamental.
- Concertación política entre el Gobierno Regional y los Gobiernos Locales, para la asignación de recursos en los procesos de presupuesto participativo.
- Los distritos con menor volumen de población, reciben partidas de inversión irrisorios, que teniendo que atender otras necesidades no satisfechas obligan a la autoridad priorizar su gasto, manteniendo las vías como alternativas no preferibles en el gasto social.

Un conjunto de indicadores dependen de los costos de transporte, tanto de mercancías como de personas, es así que los costos de los productos son elevados por efectos de la poca accesibilidad a las zonas de producción ocasionando que la relación productor y mercados afronten dificultades y riesgos, haciendo evidente uno de los problemas que es la escasez de insumos en los mercados de consumo. La relación flete/precio de los productos en las vías departamentales se muestran en el cuadro siguiente.

**CUADRO Nº 59:
CAMINOS DEPARTAMENTALES, SEGÚN ORIGEN Y DESTINO, LONGITUD,
SUPERFICIE DE RODADURA TRANSITABILIDAD Y RELACIÓN FLETE/PRECIO**

Código	Carretera departamental (desde - hasta)	Longitud (Km)	Características	Ancho promedio del camino En mts.	Estado de superficie de rodadura	Nº de días (al año) el camino permanece intransitable	Promedio de las relaciones FLETE/PRECIO 1/
LA-100	Emp. PE-1 NJ (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Ilimón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba.	69.18	Afirmada Trocha	4.50	Regular Malo	5	0.5500
							0.5600
LA-101	Emp. PE-1NJ (El Lindero) - Salas.	17.06	Asfaltado	7.40	Bueno		0.4500
LA-102	Emp. PE-06A (Chiclayo) -Pisci -Ferreñafe -Pitipo -La Saranda -Tambo Real -Batangrande -El Papayo -Mochumi -Laquipampa -Moyan -Incahuasi -La Tranca -Congana -Magmapampa -Cañaris.	220.63	Asfaltado Afirmada Sin afirmar	7.20	Bueno Regular	3	0.4520
							0.4630
LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa - Incahuasi	39.31	Sin afirmar Trocha	4.50	Regular Malo	3	0.4630
							0.4630
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	24.96	Asfaltado Afirmado Sin afirmar	4.50	Bueno Regular Malo		0.0450
							0.0450
							0.0450
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	14.18	Asfaltado Afirmado Trocha	4.20	Bueno		0.0125
							0.0128
							0.0140
LA-106	Emp. PE-1NJ (Tucume) - Museo.	1.57	Asfaltado	7.70	Bueno		0.0560
LA-107	Emp. PE-1NJ (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Mesones Muro	17.50	Asfaltado	6.00	Bueno Regular		0.0560
							0.0560
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegones) -Bodegones -Dv. San José - San José - Pimentel -Santa Rosa -Emp. LA-110 (Monsefú).	36.62	Asfaltado Afirmado Sin afirmar	4.50	Bueno Regular Malo		0.0560
							0.0560
							0.0560
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José).	10.55	Asfaltado	8.20	Bueno		0.0105
							0.0105
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	19.45	Asfaltado Afirmado	6.00	Bueno Malo		0.0105
							0.0105
LA-111	Emp. PE-06A (Pomalca) - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampa grande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06A (Dv. Tablazos).	52.74	Asfaltado Afirmado, trocha	5.50	Regular Malo		0.5800
							0.5800
LA-112	Emp. PE-06A (Pátapo) - Pucala - Puican - Emp. LA-110 (Huaca Rajada).	10.47	Asfaltado Trocha	7.2.	Bueno Regular		0.0250
							0.0250
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán).	14.47	Afirmado	5.50	Bueno		0.0150
LA-114	Emp. PE-1N (Nuevo Mocupe) - Rafán - Lagunas.	16.09	Asfaltado Afirmado	9.60	Bueno Malo		0.0450
							0.0450
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-102.	10.90	Trocha	6.50	Malo		0.0450
LA-116	Emp. PE-1N (KM 789) - Emp. LA-102	6.35	Afirmado	6.50	Regular		0.0450

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

En las vías departamentales de competencia del Gobierno Regional de Lambayeque, tenemos que el 23.12% se encuentra en buen estado de transitabilidad (483.30 Km.), en regular estado de transitabilidad el 26.82 % (560.75 Km.), y en mal estado de transitabilidad el 50.06 % (1,046.68 Km.); situación que debe revertirse para contar con una adecuada conectividad vial.

**CUADRO Nº 60:
LONGITUD DE VÍA REGIONAL SEGÚN ESTADO DE SUPERFICIE DE RODADURA:**

Ambito / Red Vial	No. de Rutas	Total vías (km)	Longitudes por Estado de la Superficie de Rodadura					
			Bueno		Regular		Malo	
			Km	%	Km	%	Km	%
Total Vía Regional	101	2,090.83	483.40	23.12%	560.75	26.82%	1,046.68	50.06%
Vía Nacional	7	603.65	343.34	56.88%	230.55	38.19%	29.76	4.93%
Vía Departamental	17	582.03	140.06	24.06%	208.00	35.74%	233.97	40.20%
Vía Vecinal 1/	77	905.15	0.00		122.20	13.50%	782.95	86.50%

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

1/ La red vecinal según el D.S. Nº 044-2008, es de 77 rutas, IVG en su informe final identifica 74. Consideramos que las apreciaciones de considerar o no algunas rutas es interés de cada estudio.

b) Red vial departamental.- Sus características

La red vial de la región en su mayoría se localiza en terreno plano, constituyendo la principal característica de la costa norte del país, donde solo se presentan pequeñas ondulaciones o colinas; estas vías en tiempo de lluvias extraordinarias presentan inundaciones, ocasionando el deterioro de las mismas.

También se presenta áreas de topografía montañosa, en la zona alto andina, siendo 04 rutas las que se caracterizan por encontrarse en estas zonas (LA-100, LA-101, LA-102, LA-103), donde tenemos zonas críticas con deslizamientos (derrumbes y huaycos), por lo que se requiere de mantenimiento permanente y trabajos de rehabilitación. Estas vías son afirmadas, sin afirmar y trochas.

La Red Vial departamental, está identificada de la siguiente manera:

Vía troncal arterial.- Permite acceso permanente a las capitales distritales y a los centros poblados mayores; tiene conectividad hacia una red vial de mayor jerarquía (nacional) cuya longitud sea mayor a 25 km. y con un flujo de vehículos promedio mayor a 50 unidades/día.

Vía alimentador local.- Permite acceso permanente con los centros poblados mayores y tiene conectividad a un camino troncal o red vial de mayor jerarquía. Su longitud se ubica entre los 5 a 25 km y un flujo entre 15 a 50 vehículos/día.

Vía de acceso.- Permite acceso permanente a un poblado o localidad y tiene conectividad a un camino troncal o red vial de mayor jerarquía. Su extensión es menor o igual a 5 km y con una circulación o flujo menor de 15 unidades/día.

**CUADRO N° 61:
CRITERIOS QUE IDENTIFICAN LOS CAMINOS VECINALES**

TIPO DE CAMINOS	LONGITUD (KM.)	TRAFICO (VEHÍCULOS X DÍA)	CARACTERÍSTICAS
Troncal Arterial	Mayor a 25	Mayor de 50	Conecta a las capitales distritales con los centros poblados mayores, y articula a una red vial de mayor jerarquía.
Alimentador Local	Entre 5 a 25	Entre 15 a 50	Conecta con los centros poblados mayores, y se articula a un camino troncal o red vial de mayor jerarquía.
Acceso	Menor de 5	Menor a 15	Conecta generalmente a un solo poblado o localidad.

Fuente: IVG -PROVIAS Noviembre del 2009.

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

**CUADRO Nº 62:
CARACTERÍSTICAS DE VÍAS DEPARTAMENTALES, CONECTIVIDAD, BENEFICIARIOS, TRANSITABILIDAD Y MEDIOS DE
TRANSPORTE SEGÚN SINAC-MTC**

Nº	Código de Ruta	Provincia	Nombre de los caminos vecinales	Características				Conectividad		Beneficiarios		Transitabilidad			Transporte 1/		
				Longitud (Km.)	Ancho (m)	Superficie	Estado	Centros Poblados	Población Atendida	Tipo de camino	Ambito de influencia	Conexión vial	Ligero	Pasajero	Carga		
RED VIAL DEPARTAMENTAL REGISTRADA																	
1	LA-100	Lambayeque	Emp. PE-1 NJ (Motupe) hasta Huallabamba	69.180	4.50	As. Af. SA. T.	Regular, malo	Marripon, Huallabamba	42,580	Troncal	Provincial	Nacional	VL	IP	LI		
2	LA-101	Lambayeque	Emp. PE-1NJ (El Lindero) hasta Salas	17.060	7.40	As.	Bueno	Salas	12,998	Local	Provincial	Nacional	VL	IP	LI		
3	LA-102	Chiclayo	Emp. PE-O6A (Chiclayo) hasta Cañaris.	220.630	4.50	As. Af. SA. T.	Bueno, regular	Picsi, Pitipo, Batangrande	156,200	Troncal	Interprovincial	Nacional	VL	IP	LI		
4	LA-103	Ferreñafe	Emp. . LA-102 (Higuerón) hasta Incahuasi	39.310	4.50	As. Af. SA. T.	Regular, malo	Cañaris, Incahuasi	24,530	Troncal	Provincial	Dptal.	VL	LO	LI		
5	LA-104	Lambayeque	Emp. PE-1N (Morrope) hasta Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo)	24.960	4.50	As. Af. SA.	Bueno, regular	Morrope, Tucume	39,174	Local	Provincial	Nacional	VL	LO	LI		
6	LA-105	Lambayeque	Emp. PE-1N J (Illimo) hasta Emp. LA-102 (La Zaranda)	14.180	4.20	As. Af. T.	Bueno	Illimo, Pitipo	29,187	Local	Interprovincial	Nacional	VL	LO	LI		
7	LA-106	Lambayeque	Emp. PE-1NJ (Tucume) hasta Museo.	1.570	7.70	As.	Bueno	Tucume, Museos	20,840	Acceso	Provincial	Nacional	VL	LO	LI		
8	LA-107	Lambayeque	Emp. PE-1NJ (Punto Cuatro) hasta Mesones Muro	17.500	6.00	As.	Bueno, regular	Ferreñafe, Mesones M.	36,683	Local	Interprovincial	Nacional	VL	LO	LI		
9	LA-108	Lambayeque	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) hasta Emp. LA-110 (Monsefú)	36.620	4.50	As. Af. SA. T.	Bueno, regular, malo	Pimentel, Santa Rosa, Monsefú	73,400	Troncal	Interprovincial	Nacional	VL	LO	LI		
10	LA-109	Chiclayo	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) hasta Emp. LA-108 (Dv. San	10.550	8.20	As.	Bueno	Chiclayo, San José	273,000	Local	Interprovincial	Nacional	VL	LO	LI		
11	LA-110	Chiclayo	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) hasta Emp. PE-1N (Larán)	19.450	6.00	As. Af.	Bueno, malo	Reque, Eten, Monsefú	55,632	Local	Provincial	Nacional	VL	LO	LI		
12	LA-111	Chiclayo	Emp. PE-O6A (Pomalca) hasta Emp. PE-O6A (Dv. Tablazos)	52.740	5.50	As. Af. T.	Bueno, malo	Pomalca, Sipan, Tablazos	80,568	Troncal	Provincial	Nacional	VL	IP	PE		
13	LA-112	Chiclayo	Emp. PE-06A (Pátapo) hasta Emp. LA-110 (Huaca Rajada)	10.470	7.20	As. T.	Bueno, regular	Pátapo, Pucala, Sipán	74,580	Local	Provincial	Nacional	VL	LO	PE		
14	LA-113	Chiclayo	Emp. PE-1N I (Cayaltí) hasta Emp. LA-111 (Sipán)-Saltur	14.470	5.50	Af.	Bueno	Cayaltí, Sipán	24,500	Local	Provincial	Nacional	VL	LO	PE		
15	LA-114	Chiclayo	Emp. PE-1N (Nuevo Mocupe) hasta Lagunas.	16.090	9.60	As. Af.	Bueno, malo	Mocupe, Rafán, Lagunas	78,250	Local	Provincial	Nacional	VL	LO	LI		
16	LA-115	Chiclayo	Emp. PE-1N (Chiclayo)	10.900	6.50	T.	Malo	C.P. Capote	12,580	Local	Provincial	Dptal.					
17	LA-116	Chiclayo	Emp. PE-1N (Chiclayo) hasta Emp. LA-102.	6.350	9.50	SA.	Regular		6,650	Local	Provincial	Dptal.	VL	LO	LI		

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010
1/. Ver en el cuadro Nº 55

As: Asfaltado
Af: Afirmando
SA: sin afirmar
T: Trocha

c) Estado de la red vial Vecinal.- Sus características

En relación a las vías vecinales, la Región cuenta con 905.15 km.(Cuadro 58), cuya situación de transitabilidad es de regular a mala, toda vez que están constituidas en su mayor porcentaje por trochas carrozables y, cuya atención no ha sido la adecuada; requiriendo de mantenimiento permanente, así mismo el mayor número de los tramos corresponden a espacios de manejo distrital, la poca atención con el mantenimiento de esta vías podría deberse a:

- La población no transita por estas vías.
- El uso de la vía es relativamente temporal.
- Hay vías alternas o medios para la movilización de recursos.
- Los distritos con menor volumen de población reciben presupuestos irrisorios, que condiciona a que frente a otras necesidades más apremiantes, prefieran estas, manteniendo las vías como alternativas no preferibles en el gasto social.

La atención de las vías vecinales lo realizan bajo las modalidades, de convenio entre municipalidades con aporte de maquinaria y mano de obra no calificada; sobre todo para fechas importantes; por lo que, estas vías tienden a deteriorarse con mayor facilidad.

Es muy preocupante, cuando analizamos que las vías vecinales, a pesar de ser el soporte de los centros de producción, así como de los centros poblados y distritos, orientados hacia nodos comerciales, así como a los mercados de consumo y abastecimiento de insumos, su estado de transitabilidad no sean las más adecuadas; es así que el 86.50% se encuentran en mal estado, esto significa que el mantenimiento y rehabilitación vial no está siendo debidamente asumido por la autoridad competente, de tal suerte que estas autoridades, en vez de atender la red vial vecinal que acerca la producción a los mercados, destinan recursos a otros rubros distintos a la infraestructura vial.

Es necesario precisar que la mayoría, de Gobiernos Locales distritales, en sus Planes Operativos, deberían considerar rubros de presupuesto para el mantenimiento de la red vial vecinal de tal suerte que se logre atender por lo menos al 50% del total de vías vecinales, así mismo la construcción, rehabilitación y mejoramiento se debe priorizar en los presupuestos participativos anuales, con el objeto de consolidar los espacios de producción y mercados, que hagan competitivos los precios del pequeño productor significando mejorar sus condiciones de vida y por ende la reducción de los indicadores de pobreza.

Es necesario precisar que en los últimos seis años, no se ha tenido un avance importante en la red vial vecinal, por parte de las autoridades locales, más bien el Gobierno Regional viene efectuado un gran inversión de más de S/. 41'000,000, para atender obras de rehabilitación y mejoramiento de carreteras y puentes de la red vial vecinal.

**CUADRO N° 63:
ESTADO DE LA SUPERFICIE DE RODADURA DE LA RED VECINAL, POR PROVINCIAS**

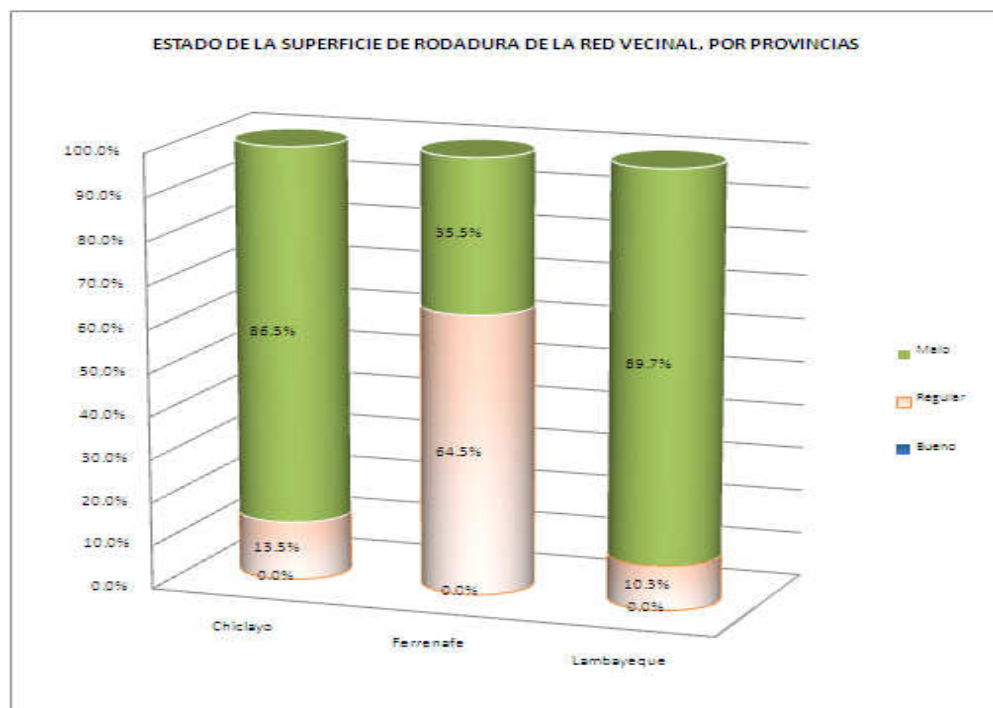
Distritos	N° Rutas	Longitudes por Estado de la Superficie de Rodadura			Total
		Bueno	Regular	Malo	
Chiclayo	43	0.00	68.24	437.23	505.47
Ferrenafe	2	0.00	15.18	8.34	23.52
Lambayeque	32	0.00	38.78	337.38	376.16
TOTAL 1/	77	0.00	122.20	782.95	905.15
REPRESENTACIÓN EN (%)		0.00%	13.50%	86.50%	100.00%

1/ La red vecinal según el D.S. N° 044-2008, es de 77 rutas, IVG en su informe final identifica 74. Consideramos que las apreciaciones de considerar o no algunas rutas es interés de cada estudio.

Fuente: DRTC - Lambayeque. IVG Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

Grafica N° 15



Es necesario indicar que algunas vías¹⁴, vecinales requieren ser recategorizadas como carreteras departamentales, y a partir de éstas a nacionales, teniendo en cuenta la siguiente justificación:

- Potencial económico, productivo y/o turístico de la zona.
- Integración de capitales de distritos y centros de producción o turísticos de gran impacto regional.
- Integración de los distritos alto andinos de Cañaris, Incahuasi, y parte de Salas con la costa de Lambayeque, contemplados en el Plan Concertado Regional.

d) Tipología de vehículos según tipo de transporte

La información primaria y secundaria, especialmente de la DRTC, nos proporciona datos recientes sobre el tránsito de vehículos en las diferentes vías de la Región. La vía más saturada PE-1N de norte a sur y viceversa, conjugan en sí la circulación de vehículos de menor a mayor tonelaje, además de la circulación de vehículos de transporte de personas. Al interior de la Región las vías se especializan, teniendo en cuenta el transporte interprovincial de personas de ámbito regional y transporte de mercancías, así como en el transporte urbano e interurbano de personas que se realiza dentro de cada provincia, indicándose que los flujos de transporte de carga se condicionan de acuerdo a las zonas de mayor producción.

En las rutas LA-111, LA-112, LA-113, LA-115 Y LA-106 el transporte de carga en época de cosecha, se acentúa, teniendo como punto final los mercados y las plantas de procesamiento (caña de azúcar).

**CUADRO N° 64:
TIPOLOGÍA DE VEHÍCULOS SEGÚN TIPO DE TRANSPORTE**

Transporte Privado	Transporte de Pasajeros (o Público)		Transporte de carga	
Vehículo ligero	Local	Interprovincial	Liviano	Pesado
VL	LO	IP	LI	PE
Automóvil, Pickup 4x4	Colectivos, Camioneta Rural, Station Wagon, Microbus	Buses de 2 ejes a más	Camión de 2 ejes	Camiones de 3 ejes a más

Fuente: IVG -PROVIAS Noviembre del 2009.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

¹⁴ La principal vía que requiere recategorizar: PE-05: Chiclayo – Ferreñafe – Picsi – Incahuasi – Cañaris.

III.3. Análisis de la accesibilidad vial en el espacio territorial

La configuración vial de la Región Lambayeque, así como el estado de su conservación, asociada con el potencial productivo, la jerarquía urbana y nivel de poblamiento, han definido los siguientes niveles de accesibilidad en los sub espacios diferenciados de su territorio:

III.4. En el Sub espacio Costero

Se presentan zonas accesibles, medianamente accesibles y poco accesibles, ésta última zona de producción atendidas por trochas carrozables, se constituyen en redes de interrelación de las vías departamentales y/o nacionales hacia los centros de producción y generación de recursos.

El soporte de la zona de costa es básicamente la red vial Nacional, Regional y Vecinal. Indicándose que es en esta zona donde prioritariamente se ubican las actividades económicas, comerciales, financieras y de servicios de la Región; requiriendo la atención de la red vial vecinal, y departamental que son el soporte de las zonas de producción hacia los espacios de acopio y comercialización.

La fortaleza e importancia de la trama vial regional, está en directa relación a la vocación productiva de cada espacio económico, en este caso, el sub espacio costero presenta la mejor infraestructura vial, cuyo estado de transitabilidad en el caso de la red vial nacional y Regional es de bueno a regular, existiendo un menor porcentaje en estado malo básicamente las trochas, y en relación a la red vial vecinal su estado es de regular a malo, debido a la falta de trabajos de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento vial.

En la zona de costa el impacto es importante en relación al potencial productivo regional, en primer lugar, destaca el proyecto Tinajones, con un potencial agrícola importante y con rápido acceso a la carretera Panamericana, permitiendo el desarrollo socio económico de la provincia de Chiclayo y Lambayeque, con gran influencia en el poblamiento de la zona y el desarrollo de la agroindustria, destacando la producción de arroz y azúcar, que tienen acceso directo a la red vial nacional y departamental.

III.5. En el Sub espacio Andino

En el sub espacio andino, no todas las áreas productivas y asentamientos poblacionales han sido integrados al sistema vial debidamente organizado y a redes de mayor relevancia, debido a que la mayor parte de su trama vial está conformada por carreteras sin afirmar y trochas carrozables, en mal estado de

transitabilidad, lo que ocasiona mayores tiempos de desplazamiento dificultando la movilización de carga y pasajeros.

En la sierra oriental (Cañaris), se distingue un bajo nivel de accesibilidad, por ejemplo, la limitada longitud de su red vial, que no permite la integración de las áreas con potencial productivo, con Ferreñafe y con el resto de la región; dándose el caso, que la relación comercial de estas áreas se manifiesta más con mercados de las Regiones de Cajamarca y Amazonas.

Así, Cañaris se relaciona más con la ciudad de Pucará - Jaén de la Región Cajamarca, cuando debería ser lo contrario relacionarse con el polo comercial más importante del Nor oriente como es Chiclayo o Lambayeque.

Definitivamente, el desarrollo regional está en función directa del estado de la red vial de la región, lo que determina el indicador de su crecimiento; así mismo los niveles de accesibilidad a las distintas zonas, que configura el sistema vial existente, en la que convergen diversas vías de comunicación en todos sus niveles, hacen que la ciudad de Chiclayo sea la de mayor concentración tanto comercial, financiera y de inversiones, facilitando un desarrollo sustentable e irreversible en el mediano y largo plazo.

Por otro lado, la poca articulación vial a los distritos de Incahuasi y Cañaris, con relación al resto de la Región, influye determinadamente en su menor crecimiento económico y en su estancamiento, expresando un limitado desarrollo en todos los niveles: Sociales, económicos, culturales, etc., apreciándose altos índices de pobreza(Cuadro 16).

Para superar las limitaciones señaladas, es necesario superar las limitaciones de la gestión vial, que implica planeamiento¹⁵, organización, ejecución y control, debiendo asumir cada nivel de gobierno la responsabilidad de sus competencias que le toca desempeñar, es decir: MTC - PROVIAS Nacional la Red Vial Nacional; el Gobierno Regional, la Red vial departamental ó regional y los Gobiernos Locales la red vial vecinal.

Así mismo, es necesario indicar, que, no obstante, las competencias se encuentran definidas, para una eficaz descentralización vial, se requiere la transferencia de recursos financieros por parte del Gobierno Nacional, que permita al Gobierno Regional y Gobierno Local, cumplir con el rol que les toca,

¹⁵ ... en el presente documento proponemos, no hay alternativa de solución a un problema central “Nivel socio económico desarticulado e incremento de los niveles de pobreza en los distritos de Cañaris e Incahuasi”. Por tanto, recategorizar la vía PE-04C como quinta vía transversal nacional (Chiclayo – Ferreñafe – Batangrande - ANP Pómac – ANP Laquipampa hasta Cañaris”.

toda vez que los presupuestos asignados anualmente son totalmente exiguos, en relación a las múltiples necesidades de la Región.

III.6. Accesibilidad Vial

Dentro de la Región se localizan importantes vías de comunicación terrestre, y significan las únicas que, articulan las ciudades de Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, con el resto de los distritos y centros poblados; asimismo, con las regiones vecinas.

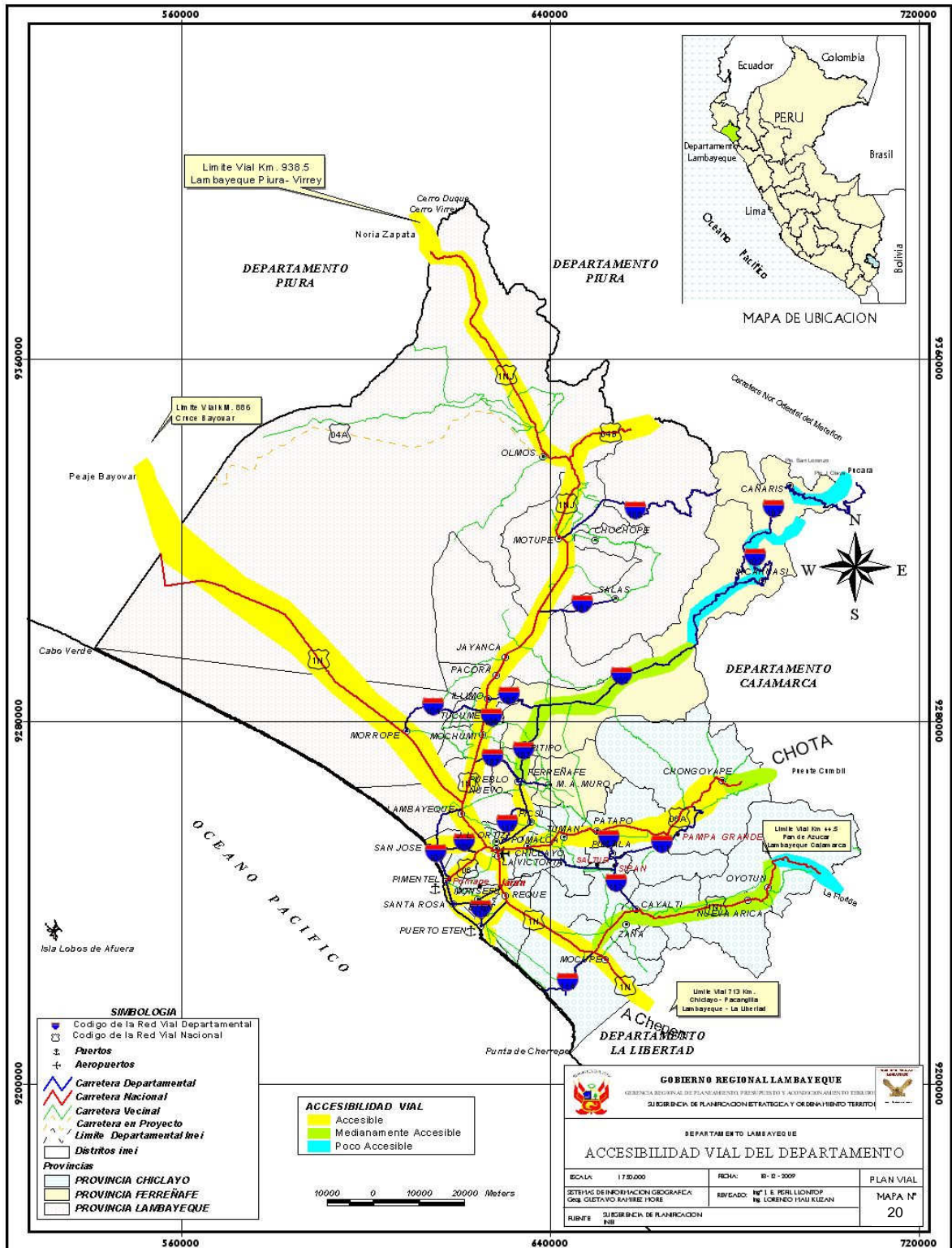
La red vial nacional de la región, se conforma por 603.65 km, de los cuales el 56.88% se encuentra en buen estado de transitabilidad, el 38.19% en regular estado y el 4.935 en mal estado. A su vez las vías departamentales que son 582.03 Km.; se encuentran en buen estado 24.60%, en regular estado de transitabilidad 34.74 y en mal estado el 40.20%. Y con relación a las vías vecinales (905.15 Km.) que se constituyen en las vertebras de interconexión con los centros de producción, tenemos que el 13.50% se encuentra en regular estado y el 86.50% en mal estado (Cuadro N° 60). Esto último nos hace comprender que, en las estrategias de mantenimiento de vías las Municipalidades no han adoptado políticas serias de intervención.

Caso especial, merece notar la situación de Cañaris e Incahuasi, que debido a los exiguos presupuestos locales asignados y a las decisiones centralistas en cuanto a los programas de rehabilitación de las vías rurales (PROGRAMA DE CAMINOS RURALES), no permitió una atención adecuada; mereciendo esta zona deprimida una preferente atención a fin de homogenizar el crecimiento económico entre todos los pueblos de la Región.

Desde luego, las políticas de acción deben reforzar la interconexión vial, dado la importancia de comunicarse con otros nodos de las Regiones vecinas como Cajamarca Piura y Amazonas. La injerencia de la carretera bioceánica Norte, trae consigo beneficios para la Región, pero sin la interconexión vial interna adecuada los resultados no serán favorables.

La región cuenta con vías accesibles, medianamente accesibles y poco accesibles; las definiciones viales en función a su accesibilidad, siempre está relacionado a un buen o mal mantenimiento de la superficie de rodadura; el mismo que se relaciona con el presupuesto que anualmente se asigna, y que permitirá la expansión (construcción de nuevas vías) e intervención (Mejoramiento, Rehabilitación y mantenimiento vial) en el mediano y largo plazo; para afirmar el crecimiento económico de la región.

MAPA N° 20: ACCESIBILIDAD VIAL



III.7. Unidades Geoeconómicas y la conceptualización de la articulación económica y territorial

III.7.1. Unidades Geoeconómicas¹⁶

La organización territorial de Lambayeque, aparentemente homogénea, se basa en la conformación de Unidades Geoeconómicas o sub espacios en los que se desarrollan sistemas urbanos jerarquizados; éstas tienen como elementos complementarios de articulación, las vías de comunicación y los circuitos energéticos; a los corredores de actividades económicas, de transformación y turísticas.

En la Región, se establecen los centros de transformación principalmente de recursos naturales generados por el esfuerzo humano y se consolidan los mercados, configurados por la jerarquía de sus ciudades y centros poblados, que distribuyen y consumen bienes y servicios.

El mayor stock de capital invertido se concentra en dichas unidades, y por lo tanto sus economías externas y productividad relativa generan nuevos procesos de inversión que actúan como catalizadores del desarrollo. Para ser más eficientes sus actividades y establecer los eslabonamientos productivos regionales, debe fortalecerse la articulación entre ellas por servicios eficientes, sobre todo por rutas nacionales longitudinales y transversales sobre las cuales se insertan las vías departamentales y los caminos vecinales.

Del mismo modo, la distribución eléctrica, el saneamiento ambiental, y los servicios de comunicaciones, salud y educación preferentemente se localizan en estas zonas que determinan la dinámica de crecimiento de estos sub espacios.

Estas Unidades Geoeconómicas, en algunos casos, trascienden el ámbito de la región y se acoplan con las de otras Regiones limítrofes propiciando la complementariedad productiva, razón que convalida como parte de la estrategia de ordenamiento territorial, la configuración de macro Regiones articuladas, donde independientemente de la delimitación política administrativa de las Regiones se prioricen acciones que permitan el fortalecimiento y evolución de estos centros neurálgicos del país denominados unidades Geoeconómicas.

De esta manera se espera alcanzar un desarrollo territorial más equilibrado y armónico, que permita utilizar con oportunidad y eficiencia las potencialidades regionales. Las cuatro unidades Geoeconómicas identificadas al interior de la región Lambayeque son:

¹⁶ La primera parte de la concepción de corredores económicos, basado en conceptos sobre unidades Geoeconómicas y zonas de producción del Plan de Desarrollo Concertado Región Lambayeque 2010.

a) Unidad Geoeconómica Chiclayo – Lambayeque

Constituye el espacio o nodo de mayor desarrollo relativo, localizada en los valles de Chancay-Lambayeque y La Leche, que se integran en la parte baja y tiene características físicas, sociales, económicas y culturales homogéneas.

Es un espacio de gran potencial económico productivo por sus tierras de alto valor agrológico (166,339 has) e indicadores pluviométricos constantes que le dan ventaja para el desarrollo de cultivos agro exportables, así mismo se evidencian marcadas zonas productivas especializadas: la zona de Chiclayo-Lambayeque con cultivos de arroz y caña de azúcar y con las más importantes plantas industriales del departamento (molinerías, azucareras de Pomalca, Pucalá y Tumán, textiles); la zona Mochumí - Muy Finca, con cultivos de menestras exportables (frijol, locoto, garbanzo, lenteja) y planta de procesamiento; la zona Chongoyape con cultivos de frutales y maíz amarillo; la zona Canal Taymi-Ferreñafe con cultivos de arroz, caña de azúcar, maíz y frutales, Reque-Monsefú-Éten con cultivos de hortalizas y verduras; todas éstas cuentan con sistema de riego regulado.

Esta unidad está fuertemente articulada a través de los ejes longitudinales y transversales que conforman la red vial nacional y red vial departamental, como es el caso de la Panamericana Norte, Pimentel-Chiclayo-Chongoyape, Chiclayo-Ferreñafe-Batangrande-Incahuasi; circuito de Playas, entre otras; así como por las carreteras de la red vial vecinal; cuenta con servicio de energía eléctrica a través del sistema interconectado.

Complementariamente, se ubican recursos naturales y culturales de gran valor turístico que permiten el desarrollo del principal Circuito Turístico, que tiene la Región (Museo Brunnig - Museo Sicán – Complejo Arqueológico de Túcume – Museo Tumbas Reales del Señor de Sipán – Playas Mochica – Chiclayo – Huaca Rajada – Complejos Azucareros – Tinajones).

El gran centro dinamizador de la unidad lo constituye la ciudad metropolitana de Chiclayo, que concentra el mayor nivel de servicios y finanzas, es distribuidora de productos industriales y mayor nodo de atracción de excedentes de productos y de mano de obra que sobre pasa los límites regionales; en este ámbito encontramos también centros poblados de menor jerarquía con los cuales se interrelaciona directamente.

b) Unidad Geoeconómica Motupe – Olmos

Tiene como unidad integradora del nodo, el sistema de las cuencas de los ríos Motupe y Olmos, en donde existe un potencial de suelos agrícolas de 86,647 has, adecuados para el desarrollo de cultivos permanentes, en su mayoría frutales (limón, maracuyá, mango, tamarindo, carambola), cultivos y crianzas. Cultivos para exportación (espárrago, vainitas, apicultura, ganado vacuno de carne y caprino), los cuales también están permitiendo la industrialización de productos de la zona (jugos de frutas, esencia de aceite, miel de abeja).

Además encontramos fuerte presencia de especies forestales como algarrobo, hualtaco, palo santo. Esta unidad tiene como principales ejes articuladoras las vías nacionales que conforman la Panamericana Norte y de penetración hacia la selva, que pasando por Olmos llega hasta Tarapoto y Yurimaguas; por un lado, y Bagua-Saremeriza por otro, como parte del Corredor Bioceánico del Norte del país.

La línea de transmisión de 70 Kv. que llega hasta Olmos; el proyecto Hidroenergético y de Irrigación Olmos forma parte de esta unidad, que juntas presentan las mejores tierras agrícolas del país; el centro poblado dinamizador es la ciudad de Motupe. Culturalmente la veneración y festividad nacional de la Cruz de Motupe y el festival del Limón, generan identidad a la población involucrada de esta zona y promueve la actividad turística.

c) Unidad Geoeconómica Zaña – Oyotún

Esta unidad está definida como nodo de desarrollo y viene representada por el valle de Zaña, la parte media y baja del valle tiene como actividad económica principal la agricultura con los cultivos predominantes la caña de azúcar y arroz, existiendo un ingenio industrial azucarero temporalmente paralizado; la parte terminal del valle se diferencia por su especialización en la producción hortícola (sector Mócupe-Lagunas-Rafán).

Complementariamente, la parte baja del valle, cuenta con un potencial cultural turístico (Murales de Ucupe, Templos Coloniales de Zaña), que se integran al circuito turístico departamental. Cuenta con recurso energético del sistema interconectado, y el eje articulador es la carretera Mócupe-Zaña-Oyotún.

d) Unidad Geoeconómica Incahuasi – Cañaris

Considerada nodo de menor desarrollo relativo, posee características fisiográficas, demográficas, culturales y económicas homogéneas. En el documento del PVRP se propone como una ruta transversal nacional PE-05,

considerando las amplias justificaciones encontradas y relacionadas a su poco desarrollo y la vulnerabilidad de la zona.

En la zona de Incahuasi, se encuentran explotando la producción y Comercialización de Hongos naturales comestibles, para los que han obtenido la certificación de calidad correspondiente con la finalidad de ofrecer en los principales supermercados de la Región, a nivel Nacional e internacional.

Es un espacio eminentemente andino, conformado por los distritos de Cañaris e Incahuasi, en la que tiene nacimiento el río La Leche (Sub cuencas Moyán y Sangana) y río Cañariaco –Tocras; el mayor potencial de la zona es el suelo para forestales y en menor magnitud para cultivos agropecuarios (andinos, frutales, caña y pastos naturales).

Contribuye a esta unidad el suministro energético de las Minicentrales Hidroeléctricas de Cañaris e Incahuasi, que se potenciará con el funcionamiento de la PSE Carhuaquero II Etapa.

Las principales vías articuladoras e integradoras lo constituyen las carreteras Batán Grande – Incahuasi y Pucará – Cañaris. La población involucrada pertenece en su mayoría a la etnia Cañaris - Cajamarca que conserva su lengua materna, tradiciones y costumbres.

En el centro de estas cuatro unidades geoeconómicas se encuentra la ciudad metropolitana de Chiclayo que forma un gran núcleo urbano con las ciudades de Lambayeque, Monsefú, Reque, Éten, Pimentel y Santa Rosa; además de Pomalca y Tumbán.

III.7.2. Vocación y Competitividad

a) Vocación Regional

Tomando en cuenta las potencialidades, posibilidades y limitaciones, así como la dinámica de sus actividades económicas, la Región Lambayeque, presenta tres principales vocaciones potenciales para consolidar los nodos de desarrollo y orientarlas a la integración económica y territorial: Producción agrícola con excelentes resultados, prestación de servicios turísticos con importante presencia a nivel nacional, y la agroindustria con visión de futuro. A ello, complementariamente viene una configuración vial adecuadas y la prestación de servicios energéticos y la propuesta de centrales de relevancia.

La ubicación geográfica estratégica de la Región Lambayeque, en base a su vocación, hace posible el fortalecimiento y reforzamiento de nodos de desarrollo y la integración económica y territorial.

Además, será directamente beneficiada con el proceso de articulación e integración que generarán el Corredor Interoceánico Nor Oriental y la Comunidad Andina de Naciones, con el Acuerdo de Paz Perú – Ecuador. Tratado de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPDEA) con el Perú, aspectos que garantizan la posibilidad de concretar proyectos regionales importantes como el Proyecto Hidroenergético y, de Irrigación Olmos, afianzamiento de la II Etapa del Proyecto Tinajones, Terminal Marítimo de Puerto Éten, entre otros.

b) Vocación Agrícola

La Región Lambayeque, se ha caracterizado por ser tradicionalmente un espacio agrario, principalmente productor de caña de azúcar y arroz; los cuales han marcado gran parte de la historia agraria de la sociedad lambayecana.

Para el primer cultivo, se proyecta una franca recuperación en los próximos años con un adecuado manejo empresarial y con la inyección de capitales privados en las empresas agro industriales; mientras que, para el cultivo de arroz existe la posibilidad de un tratamiento progresivo de cambios de cultivos hacia menestras en áreas específicas, así como de un sistema de riego tecnificado que propicie la menor utilización del recurso hídrico.

La vocación agrícola de la Región Lambayeque, se sustenta, en la existencia de un clima con estabilidad relativa a lo largo del año, al manejo de riego regulado en su principal valle Chancay - Lambayeque, el desarrollo de cultivos transitorios y permanentes en las áreas productivas de Motupe, Olmos, Zaña, Cayaltí, Oyotún, Mochumí, Muy Finca y Chongoyape. Así mismo la disponibilidad de 270,000 has de suelos aptos para la agricultura, de las cuales, sólo se utilizan 188,244 has (69.7%); la superficie para ampliación (81,755 has) depende de la ejecución de proyectos importantes, como la II Etapa del Proyecto Tinajones; Proyecto Hidroenergético y de Irrigación Olmos. En los que se propone la implantación de cultivos alternativos orientados a la exportación, en especial en las zonas de Motupe y Olmos, donde se promueve cultivos agro exportables y para su industrialización con aplicación de tecnologías modernas (mango, limón, maracuyá, naranja, espárragos, etc.)

c) Vocación Turística

En los últimos años y a raíz de los estudios y descubrimientos de Sipán y Sicán, la puesta en valor del Monumento Arqueológico de Túcume, la construcción de los Museos de SICAN y Tumbas Reales del Señor de SIPAN, la recategorización a Santuario Histórico de los Bosques de Pómac, el reconocimiento de las Reservas Forestales de Laquipampa, Racalí y Montes de la Virgen, la

modernización del circuito de playas (Puerto Éten – Santa Rosa – Pimentel – San José), así como, el Área de Conservación Privada de Chaparrí en Chongoyape; la Región de Lambayeque ha acentuando su potencial turístico.

Esta situación obliga a impulsar al sector turismo como un elemento estratégico para el desarrollo de Lambayeque, y que implica el desarrollo de actividades conexas generadoras de empleo como la artesanía, el transporte local y la prestación de servicios de hotelería y alimentación. En este sector el objetivo se centra en que Lambayeque se constituya en el segundo destino turístico del País.

d) Vocación Industrial

Esta actividad tiene directa relación con la agricultura, a variaciones depresivas de la producción agrícola, corresponden periodos de estancamiento de la industria y el comercio, en tanto que a periodos expansivos de la agricultura corresponden también expansiones en los sectores industrial y comercial.

La actividad industrial se localiza fundamentalmente en la provincia de Chiclayo, en las ciudades de Chiclayo, Pomalca, Pucalá, Tumán y Cayaltí; se viene extendiendo hacia la provincia de Lambayeque, específicamente en la zona Motupe y Olmos, con centros agroindustriales para exportación, en la zona de Ferreñafe el desarrollo de Plantas Industriales como la de Producción de Azúcar y la de Producción de Etanol, se incrementa esta actividad con la instalación de Molinos de Pilar Arroz ubicados a lo largo de la carretera Ferreñafe-Chiclayo y Chiclayo-Lambayeque, lo cual posibilita un espacio con grandes posibilidades para el desarrollo industrial.

Para lograr el desarrollo de esta vocación se requiere superar las actuales características estructurales de la actividad industrial carente de eslabonamiento y de articulación, así como de fragilidad económica.

III.8. Competitividad Regional

La competitividad de un país puede definirse como la capacidad de diseñar, producir y comercializar bienes y servicios de mejor calidad y de menor costo, que al mismo tiempo oferta la competencia en el mercado nacional e internacional; lo cual se debe reflejar en una mejora del nivel de vida de la población involucrada.

De acuerdo con estas características la competitividad no se hereda ni depende de la coyuntura económica, tampoco se puede importar como un paquete llave en mano, sino que hay que crearla con esfuerzo e iniciativa propia.

Lo que hace próspero a un país es la capacidad de sus empresas para alcanzar elevados niveles de productividad; es decir, la capacidad de usar con eficiencia y creatividad la mano de obra, los recursos naturales y el capital. Adicionalmente, los países que resultan más competitivos no son aquellos que descubren el nuevo mercado o la tecnología más adecuada; sino, los que implementan el mejor, entre los mejores cambios en forma más rápida posible¹⁷.

El nuevo orden económico mundial, la apertura de los mercados y la globalización, han hecho más evidente, que no son sólo los países los que compiten, sino las Regiones e incluso las ciudades; por lo tanto, la competitividad Regional es la nueva tarea del futuro y los ganadores serán aquellos que comprendan el cambio y logren adecuarse oportunamente a la economía del siglo XXI.

En consecuencia, resulta de trascendental importancia identificar sectores, productos y servicios con ventajas comparativas y competitivas, así como la infraestructura económica y productiva, que sirva de soporte para el desarrollo Regional¹⁸.

Consideramos que el desarrollo de la Región Lambayeque, acorde con su vocación debe basarse fundamentalmente en la transformación de productos agrícolas comerciables con las regiones vecinas; dentro de los cuales, los cultivos de caña de azúcar, arroz, algodón, frutales y menestras adquieren vital importancia a pesar de sus bajos niveles de productividad actuales.

Mención especial merece el cultivo de menestras, que por experiencias recientes como los de Procesadora S.A. ha demostrado que constituye un rubro importante en el desarrollo agrícola e industrial de la Región, puesto que genera eslabonamientos entre la agricultura y la agroindustria, desarrolla adecuadamente la cadena productiva, genera empleo productivo y divisas para el país.

En el sector turismo, Lambayeque presenta grandes ventajas comparativas y competitivas en relación a las Regiones vecinas, que se traducen en la presencia de tres museos de categoría nacional e incluso internacional, cinco áreas

¹⁷ **Peter Drucker, 1996.**- Los recursos económicos básicos ya no son el capital, los recursos naturales o el trabajo. Los recursos básicos son y serán el conocimiento. El valor es ahora creado por la productividad y la innovación, ambos generados como consecuencia de la aplicación del conocimiento al trabajo.

¹⁸ Un aspecto a ser abordado en el Plan de Competitividad Regional, conforme lo establece la Ley Marco de Descentralización y la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

naturales protegidas, circuito de playas, monumentos arqueológicos e históricos, un aeropuerto con categoría internacional y gastronomía diversa.

En el mediano plazo, la Región podrá convertirse en el segundo destino turístico del País; para ello, es necesario mejorar sustantivamente la calidad de infraestructura de apoyo turístico, referida básicamente a hotelería y restaurantes de menor categoría y sistema de transporte terrestre urbano e interprovincial, así como desarrollar la infraestructura de recreación y esparcimiento que complemente la parte arqueológica y monumental.

III.9. Ejes de Integración Económica y Territorial.- Corredores económicos una alternativa para el desarrollo Regional.

El concepto de corredores económicos es integral, entendiéndose como el espacio en el que interactúan: i) La infraestructura vial y equipos de comunicación, ii) Redes de energía y telecomunicaciones, iii) Actores económicos de las cadenas productivas y de los servicios a la producción y el comercio, y iv) Las políticas, normas y prácticas para la producción, comercio y financiamiento.

Hacer un adecuado diagnóstico de corredores económicos implica el conocimiento del conjunto de estos factores; sin embargo, el factor predominante es el trazo o configuración vial (redes nacionales, departamentales y vecinales) que condiciona el resto de factores.

Para hacer una reseña de los principales ejes de integración económica y territorial que, no es sino la conformación de corredores económicos de la Región, para efectos de desarrollo productivo, agroindustrial y turística, se hace referencia a continuación a la red vial que conforman: La red vial nacional (1º orden) y los más importantes de la red Regional (2º orden), en tanto son estos, los que permiten la articulación de los centros de producción con los mercados al interior de la región y consecuentemente con las regiones vecinas.

a) Corredor Económico: Pimentel, Chiclayo, Lambayeque, Olmos, El Mango, Ñaupe, El Virrey, Las Animas (Piura)

Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	Primer orden (PE-06) y (PE – 1NJ)
02	Tipo de superficie	Gran parte del tramo con vías asfaltadas
03	Ciudades intermedias	Mochumí, Túcume, Illimo, Pacora, Salas, Chochope, Motupe, Olmos, Cascajal, Tierra Rajada, Noria Zapata.
04	Principales productos	Agrícolas, agroindustria, ganadería, turismo.

b) Corredor Económico: Pimentel, Chiclayo, Pomalca, Tumán, Chongoyape (Cajamarca)

Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	Primer orden (PE-06) y (PE-06A)
02	Tipo de superficie	Gran parte del tramo con vías asfaltadas
03	Ciudades intermedias	Pomalca, Tumán, Pátapo, Pucalá, Chongoyape.
04	Principales productos del corredor	Agrícolas, agroindustria, ganadería, turismo.

c) Corredor Económico: Chiclayo, Reque, Mócupe (Chepén La Libertad)

Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	Primer orden (PE-1N) Sur
02	Tipo de superficie	Vías asfaltadas
03	Ciudades intermedias	Reque, Motupe
04	Principales productos	Agrícolas, turismo y servicios.

d) Corredor Económico: Chiclayo, Lambayeque, Mórrope, Cruce Bayovar (Piura)

Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	Primer orden (PE-1N) Norte
02	Tipo de superficie	Toda la vía asfaltada.
03	Ciudades intermedias	Santa Rosa, Mórrope.
04	Principales productos	Agrícolas, turismo y servicios.

e) Corredor Económico: Puerto Éten, Reque, Lagunas, Cayaltí, Zaña, Oyotún (Cajamarca)

Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	Primer orden (LA-110) (PE-1N) (PE-1NI)
02	Tipo de superficie	Gran parte del tramo con vías asfaltadas
03	Ciudades intermedias	Puerto Éten, Reque, Mócupe, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica.
04	Principales productos del corredor	Agrícolas, agroindustria, ganadería, turismo.

f) Corredor Económico: Chiclayo, Ferreñafe, Incahuasi, Cañaris (Cajamarca)

Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	Primer orden (LA-115) y (LA-102).
02	Tipo de superficie	Vías asfaltadas, afirmadas, sin afirmar y trochas.
03	Ciudades intermedias	Chiclayo, Picsi, Ferreñafe, Pitipo, Batangrande, Incahuasi, Cañaris.
04	Principales productos del corredor	Agrícolas, ganadería, turismo y servicios.

g) Corredor Económico: Olmos, Ancol Chico, Ficus, Las Pozas, Quebrada Tranca (Piura)

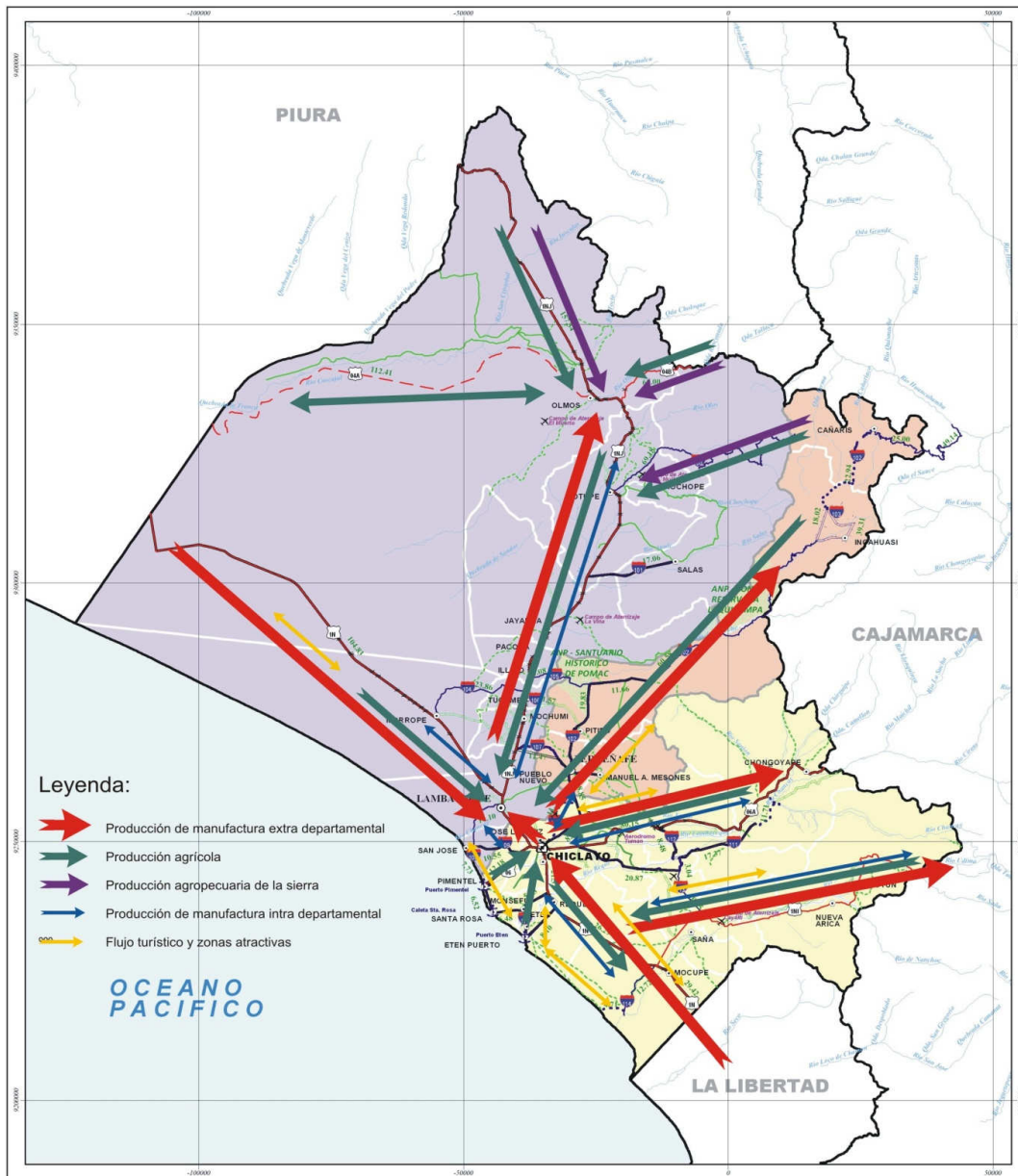
Nº	Categoría	Orden
01	Tipo de Corredor	En Proyecto.
02	Tipo de superficie	Afirmadas, sin afirmar y trochas.
03	Ciudades intermedias	Ancol Chico, Ficus, Las Pozas, Quebrada Tranca.
04	Principales productos del corredor	Agrícolas, ganadería y servicios.

Teniendo la región Lambayeque siete ejes de corredores de integración territorial y económica, todos de primer orden, y, uno que es proyecto con inicios en el mediano plazo en su operatividad; le corresponde a las ciudades intermedias impulsar su orientación y focalización, no solo en el destino de la inversión pública y privada, sino, acentuar esta inversión en infraestructura vial, infraestructura económica, urbana y de servicios.

Tendrán como eje vertebrador a las ciudades de primer nivel como: **i)** Pimentel - Chiclayo – Lambayeque - Olmos, **ii)** Chiclayo – Tután - Chongoyape, **iii)** Chiclayo – Mocupe **iv)** Chiclayo – Mórrope hasta El Cruce, **v)** Puerto Éten – Cayaltí, Zaña, Oyotún, **vi)** Chiclayo – Ferreñafe Incahuasi, Cañaris. Y, uno que está en proyecto **vii)** Olmos, Ancol, Las Pozas, Quebrada Tranca.

Para las ponderaciones que son útiles en las priorizaciones sirve tomar en cuenta al balneario de Pimentel y Puerto Éten, así como al aeropuerto comercial y de pasajeros, en torno a los cuales se articulan los corredores económicos y los sub corredores a las restantes ciudades intermedias seleccionadas, así como los recursos, insumos y mano de obra consideradas en los planes de inversión.

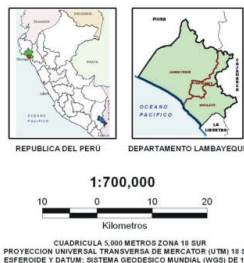
MAPA N° 21: FLUJO DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN FUNCIÓN A NODOS DE DESARROLLO



Legenda:

- ➔ Producción de manufactura extra departamental
- ➔ Producción agrícola
- ➔ Producción agropecuaria de la sierra
- ➔ Producción de manufactura intra departamental
- ➔ Flujo turístico y zonas atractivas

SIGNOS CONVENCIONALES	
Código de la Red Vial Nacional	Código de la Red Vial Departamental
Código de la Red Vecinal	Código de la Red Vecinal
Limite Departamental	Limite Provincial
Limite Distrital	Capital de Departamento
Capital de Provincia	Capital de Distrito
Centro Poblado	Via Nacional
Via Departamental	Via Vecinal (Con Registro MTC)
Via Vecinal (Sin Registro MTC)	Camino de Herradura
Puente	Ponción
Badén	
Camino Asfaltado	Camino Afanado
Camino Sin Almacar	Trocha Carrocada
Proyectado	
Minas	Hidroeléctrica
Aeródromo - Campo Aeronáutico	Baños Termales
Área Arqueológica	Lugar de Recreo
Turismo Paisajístico	Volcanes
Nevoados	Cataratas
Ríos	Quebradas



DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE
GOBIERNO REGIONAL DE LAMBAYEQUE

PLAN VIAL REGIONAL PARTICIPATIVO

FLUJO DE PRODUCTOS Y MERCADERÍAS EN FUNCIÓN A NODOS DE DESARROLLO

ING. O. ESPINOZA T.

ESCALA: 1:700,000	PROYECCION DATUM: UTM-WGS84 ZONA 18 S	FECHA: SEPTIEMBRE 2009
-------------------	---------------------------------------	------------------------

21

FUENTES: ING. INEL, INRENA, INC, MTC

**CUADRO Nº 65:
DETERMINACIÓN DE NODOS DE DESARROLLO ORIENTADO A CORREDORES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL**

NODOS	Jerarquía Urbana	Jerarquía por Volumen de Población (a)	Jerarquía por tasa de crecimiento (b)	(a+b)	Zona de desarrollo	Rol de servicio a la producción	Indicador de importancia del nodo (a) + (b)	Orden de Importancia del Nodo	Red Vial Nacional	Red Vial Departamental	Red Vial Vecinal
IMPORTANCIA ALTA	Chiclayo Central	1	5	6	Dinamica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	1	Longitudinal PE-1N	Las vías configuran alrededor de la vía nacional longitudinal PE-1N y PE-1NJ	Rutas vecinales en su mayoría accesibles
	Pimentel	6	4	10	Dinamica	Pesca, turismo y agricultura	Alta	2			
	Patapo	10	1	11	Dinamica	Agricultura y servicios	Alta	3			
	Ferreñafe	5	9	14	Dinamica	Agricultura, turismo y transformación	Alta	4			
	Lambayeque	4	13	17	Dinamica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	5			
	Cayalti	11	10	21	Dinamica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	6			
	San José	16	6	22	Dinamica	Pesca, agricultura y servicios	Alta	7	PE-06	Todas las vías departamentales interconectan con las vías nacionales y vecinales	
	Morrope	21	2	23	Dinamica	Agricultura y servicios	Alta	8			
	Picsi	23	3	26	Dinamica	Agricultura y servicios	Media	9			
	Tuman	7	21	28	Dinamica	Transformación y agricultura	Alta	10			
Pomalca	9	15	24	Dinamica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	11	PE-1NJ			
IMPORTANCIA MEDIA	Mochumi	26	23	49	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Media	11	Longitudinal PE-1NJ	Las vías configuran alrededor de la vía nacional longitudinal PE-1NJ	Rutas vecinales en regular estado de mantenimiento
	Olmos	18	16	34	Dinamica	Agricultura, turístico y servicios	Alta	12			
	Tucume	22	8	30	Dinamica	Agricultura, turismo y servicios	Alta	13			
	Motupe	13	19	32	Dinamica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	14			
	Jayanca	24	29	53	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	15			
	Pacora	31	24	55	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	16			
	Chochope	38	39	77	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	17			
	Pueblo Nuevo	14	27	41	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	18	Transversal PE-06A	Las vías configuran alrededor de la vía nacional transversal PE-06A	Rutas vecinales en regular estado de conservación
	Santa Rosa	15	14	29	Dinamica	Agricultura y transformación	Alta	19			
	Chongoyape	12	18	30	Dinamica	Agricultura, turismo y transformación	Media	20			
	Zaña	20	12	32	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	21			
	Pucala	25	7	32	Dinámica	Agricultura, turismo, transformación y servicios	Media	22			
	Monsefu	8	25	33	Dinamica	Agricultura, turístico y servicios	Media	23			
	Lagunas	27	22	49	Estancada	Agricultura y servicios	Media	24			
Reque	19	17	36	Dinamica	Agricultura y servicios	Media	27	Longitudinal PE-1N	Vías alrededor de PE-1N		
IMPORTANCIA BAJA	Nueva Arica	34	37	71	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	25	Longitudinal PE-1NI	Las vías configuran alrededor de la vía nacional longitudinal PE-1NI	Rutas vecinales en mal estado de conservación
	Oyotun	29	28	57	Dinámica	Agricultura y turístico	Media	26			
	Puerto Eten	33	33	66	Estancada	Pesca, turismo y servicios	Baja	28			
	Eten	17	32	49	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	29			
	Manuel A. Mesones	35	35	70	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	30			
	Pitipo	28	36	64	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	31	Propuesta Transversal PE-04C	Algunas vías en estos distritos departamentales son	Rutas vecinales en pésimo estado de accesibilidad
	Salas	32	37	69	Estancada	Turismo, agricultura y servicios	Baja	32			
	Incahuasi	36	31	67	Estancada	Turismo, agricultura y servicios	Baja	33			
	Cañaris	37	34	71	Estancada	Turismo, agricultura y servicios	Baja	34			

Fuente: Referencia Cuadros 39 al 41 de determinación de nodos de desarrollo Cap. II.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

III.10. Descripción de los servicios de transporte terrestre de mercancías y pasajeros

III.10.1. Servicio de Transporte de Pasajeros

a) De la Región con el Ámbito Nacional

El servicio se realiza a través de las carreteras de categoría nacional y en mínimo porcentaje incluye a carreteras de categoría Regional; como es el caso de la movilización, en la carretera LA-102 Chiclayo-Ferreñafe, indicándose que, a través de 18 empresas legalmente establecidas han efectuado rutas semanales de 19,110 viajes y movilizado a 229,320 pasajeros.

Para la movilización de pasajeros desde la Región se han establecido 113 empresas, el mayor número corresponde a la ruta Chiclayo – Lima con 32 empresas, que realizan 565 viajes por semana, movilizan a 28,250 pasajeros, seguido de 10 empresas cuyas terminales están en Chiclayo – Jaén cuyos turnos por semana alcanzan a 152 transportando a 6,840 pasajeros.

Las empresas en la ruta Chiclayo – Trujillo realizan aproximadamente 735 viajes por semana, movilizan a 36,750 pasajeros; hay otro grupo de transportistas que interrelacionan el comercio entre Chiclayo – Tarapoto, Santa Cruz, Cutervo y Chota, formando el grupo de transportistas con viajes regulares a otras Regiones.

La movilización de pasajeros desde la Región y de las otras Regiones, representan una frecuencia de 2,515 viajes/semana y una movilización de 121,040 pasajeros, presentando el de mayor flujo la ruta Chiclayo - Trujillo, con 36,750 pasajeros / semana, Chiclayo - Lima 28,250 pasajeros/semana y Chiclayo - Piura 21,000 pasajeros/semana, y en menor medida las rutas a Jaén, Bagua, Chachapoyas, Cajamarca, Tarapoto, Tumbes, con flujos de entre 1,000 a 1,750 pasajeros/semana, y entre 300 a 700 las rutas a Niepos, San Ignacio y Motupe.

Al interior de la Región, un número importante de empresas contribuyen a la movilización de pasajeros entre PE-1N y las transversales, la ruta Chiclayo – Ferreñafe, Chiclayo – Mórrope y Chiclayo - Motupe, con 19 110, 3 696 y 4 585 viajes por semana respectivamente, movilizan a 229 320, 51 320 y 32 095 pasajeros por semana; debido a que constituyen zonas de abastecimiento de productos y por su vinculación con el tramo nacional de importancia para la Región. Vale indicar, las relaciones entre Chiclayo y Lambayeque son más comerciales, lo que muestra la circulación de 444,528 pasajeros por semana en 31,752 viajes.

En resumen, notamos que los ejes de integración comercial son los siguientes:

- Eje Pimentel, Chiclayo, Lambayeque, Mochumí, Pacora, Olmos, El Virrey.
- Eje Pimentel, Chiclayo, Pomalca, Tumán, Pucalá, Pátapo, Chongoyape, Puente El Cumbil.
- Eje Puerto Eten, Chiclayo, Reque, Mocupe, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica, Oyotún, La Florida.
- Eje Lambayeque, Mórrope, Cruce a Bayovar (Piura).
- Eje Chiclayo, Pícsi, Ferreñafe, Pítipo, Batangrande, Incahuasi, Cañaris, Pucará. Considerado un eje estancada.

**CUADRO Nº 66:
RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO INTERPROVINCIAL DE
PASAJEROS Y FRECUENCIA DE VIAJES**

Nº	Rutas	Nº de Empresas	Número de Viajes / Semana	Nº de Pasajeros / Viaje	Pasajeros / Semana	Orden de Importancia
Interdepartamentales (Nacionales)		114	2,522		121,355	
1	Chiclayo - Trujillo	9	735	50	36,750	1
2	Chiclayo - Lima	32	565	50	28,250	2
3	Chiclayo - Piura	8	420	50	21,000	3
4	Chiclayo - Jaén	10	152	45	6,840	4
5	Chiclayo- Bagua	8	133	40	5,320	5
6	Chiclayo- Cajamarca	5	105	50	5,250	6
7	Chiclayo-Tarapoto	7	91	40	3,640	7
8	Chiclayo-Tumbes	7	69	45	3,105	8
9	Chiclayo-Santa Cruz	2	35	50	1,750	9
10	Chiclayo - Cutervo	4	35	45	1,575	10
11	Chiclayo - Chota	3	32	45	1,440	11
12	Chiclayo - Chimbote	2	35	40	1,400	12
13	Chiclayo- Chachapoyas	5	31	45	1,395	13
14	Ferreñafe-Lima	4	28	40	1,120	14
15	Motupe -Lima	2	14	50	700	15
16	Chiclayo-San Ignacio	2	14	45	630	16
17	Chicalyo-Yurimaguas	2	14	45	630	17
18	Chiclayo-Niepos	2	14	40	560	18
Nº	Rutas	Nº de Empresas	Número de Viajes / Semana	Nº de Pasajeros / Viaje	Pasajeros / Semana	Orden de Importancia
Intradepartamentales (Provincia)		91	78,195		1,000,331	
1	Chiclayo - Lambayeque	13	31,752	14	444,528	1
2	Chiclayo - Ferreñafe	18	19,110	12	229,320	2
3	Chiclayo - Mórrope	8	3,696	14	51,744	3
4	Chiclayo - Túcume	3	3,696	12	44,352	4
5	Chiclayo- San José	5	4,200	10	42,000	5
6	Chiclayo- Motupe	15	4,585	14	32,095	6
7	Chiclayo-Olmos	7	2,576	12	30,912	7
8	Chiclayo-Jayanca	1	1,848	15	27,720	8
9	Chiclayo-Illimo	2	1,680	15	25,200	9
10	Chiclayo - Batán Grande	7	1,652	15	24,780	10
11	Chiclayo - Mochumí	2	1,820	12	21,840	11
12	Chiclayo - Salas	3	728	20	14,560	12
13	Chiclayo- Pacora	3	840	13	10,920	13
14	Ferreñafe-Incahuasi	4	12	30	360	14

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

b) En el Ámbito Regional

El servicio se realiza a través de tramos de la red vial nacional y la red vial Regional, y en menor medida incluye la red vial vecinal, como el caso de La Ramada y Penachi, indicándose que el servicio se brinda a través de 86 Empresas, de las cuales 85 tienen su punto de origen la ciudad de Chiclayo, y 01 empresa su punto de origen en Ferreñafe y que presta servicio a Incahuasi, indicándose que el número de pasajeros por viaje condiciona las Empresas a establecerse en los centros de mayor movilización de recursos, como es el caso de Mochumí, Salas, Illimo, Túcume hacia la ciudad de Chiclayo.

Al interior de la Región, el mayor número de empresas 18 y 15 empresas establecidas corresponden a la ruta Chiclayo – Ferreñafe y Chiclayo - Motupe, con 19,110 y 4,585 viajes por semana, el caso es importante, por el vínculo de concurrir a las zonas de abastecimiento de productos y también turísticas. Vale indicar, las relaciones entre Chiclayo y Lambayeque son más comerciales, lo que muestra la circulación de 444,528 pasajeros por semana en 31,752 viajes.

Las rutas más frecuentes son las que vinculan a la provincia de Chiclayo con el resto de la zona costera y en mínimo porcentaje a la zona andina; este servicio es brindado por 86 empresas con una frecuencia de 78,189 viajes/semana, los cuales movilizan alrededor de 1'000,331 pasajeros por semana.

Al interior de la Región, en el sub espacio andino, el servicio se realiza por la red vial Regional y vecinal, constituidas por vías afirmadas y trochas carrozables, en mal estado de conservación y de diseño geométrico que sólo permiten la circulación de vehículos con un número máximo de 30 pasajeros.

Entre las rutas más importantes tenemos la ruta Chiclayo - Lambayeque con 444,528 pasajeros/semana, Chiclayo- Ferreñafe con 229,320 pasajeros / semana las rutas de Chiclayo a Túcume, Mórrope y San José entre 44,352 a 42,000 pasajeros / semana.

Las rutas de Chiclayo a Jayanca, Mochumí, Illimo, Olmos, Pacora y Batangrande, entre 24,780 a 32,095 pasajeros/semana, presentando flujos mucho menores las rutas de Chiclayo a Penachì, Colaya y La Ramada entre 700 a 10,900; esto nos confirma el flujo de pasajeros registrados, en razón a la cercanía de los lugares mencionados con Chiclayo y Lambayeque, para las atenciones administrativas y legales; como en las transferencias financieros, comerciales y mercantiles.

Las redes viales regionales conformadas por las carreteras de importancia nacional y departamental, configuran de por sí, la articulación vial de primer y segundo orden con las vecinales, requerido para fijar los nodos de desarrollo y la integración económica y territorial; este último, de ninguna manera intenta revertir el concepto de integralidad territorial entre provincias y distritos, sino es un concepto de integración económica - territorial en función a las demandas comerciales, homogeneidad productiva, incluso étnicos y sociales.

III.10.2. Servicio de Transporte de Mercancías

La Región de Lambayeque, es un espacio de gran potencial económico productivo por sus tierras de alto valor agrológico (166,339 has) e indicadores pluviométricos constantes que le dan ventaja para el desarrollo de cultivos agro exportables.

Se evidencian marcadas zonas productivas especializadas: la zona de Chiclayo-Lambayeque con cultivos de arroz y caña de azúcar y con las más importantes plantas industriales del departamento (molineras, azucareras de Pomalca, Pucalá y Tumán, textiles); la zona Mochumí - Muy Finca, con cultivos de menestras exportables (fríjol, locotao, garbanzo, lenteja) y planta de procesamiento; la zona Chongoyape con cultivos de frutales y maíz amarillo; las zonas Canal Taymi-Ferreñafe y Reque-Monsefú-Éten con cultivos de hortalizas y verduras; todas éstas cuentan con sistema de riego regulado.

El servicio público y privado de transportes de carga o mercancías en el ámbito de la Región, se transporta a través de las carreteras de jerarquía nacional, regional y vecinal, trasladando principalmente productos agrícolas y pecuarios de los centros de producción localizados al interior de la región, a los centros de transformación y/o mercados costeros; de igual forma trasladan insumos y productos manufacturados de la costa a los centros de comercialización¹⁹.

Se evidencian marcadas zonas productivas especializadas, donde concurren unidades motorizadas de mayor tonelaje:

- Zona de Chiclayo-Lambayeque con cultivos de arroz y caña de azúcar y con las más importantes plantas industriales del departamento (molineras, azucareras de Pomalca, Pucalá y Tumán, textiles).
- Zona Mochumí - Muy Finca, con cultivos de menestras exportables (fríjol, locotao, garbanzo, lenteja) y planta de procesamiento.

¹⁹ El IMD publicado por MTC para el periodo del 2008, muestra aproximadamente la cantidad de circulación diaria por las vías de la Región, lo cual es compatible con el resultado del cuadro 67 y 68.

- Zona Chongoyape con cultivos de frutales y maíz amarillo.
- Zonas Canal Taymi - Ferreñafe y Reque - Monsefù - Éten con cultivos de arroz, caña de azúcar, frutales, hortalizas y verduras; todas éstas cuentan con sistema de riego regulado.

En el Cuadro 68 se puede notar la cantidad de producción movilizada en la Región, los datos del mismo muestran la importancia de cada vía, la misma que se encuentra localizada entre las vías nacionales, departamentales y vecinales, las mismas que configuran la integración económica y comercial entre las poblaciones del entorno de la red de interconexión.

En los últimos años el intercambio comercial se ha intensificado favorablemente para la Región, resultando un movimiento importante de 168,764 Tn por semana de mercadería procedente de los centros de producción y transformación, para ello se integran en el comercio nada menos que 141 empresas.

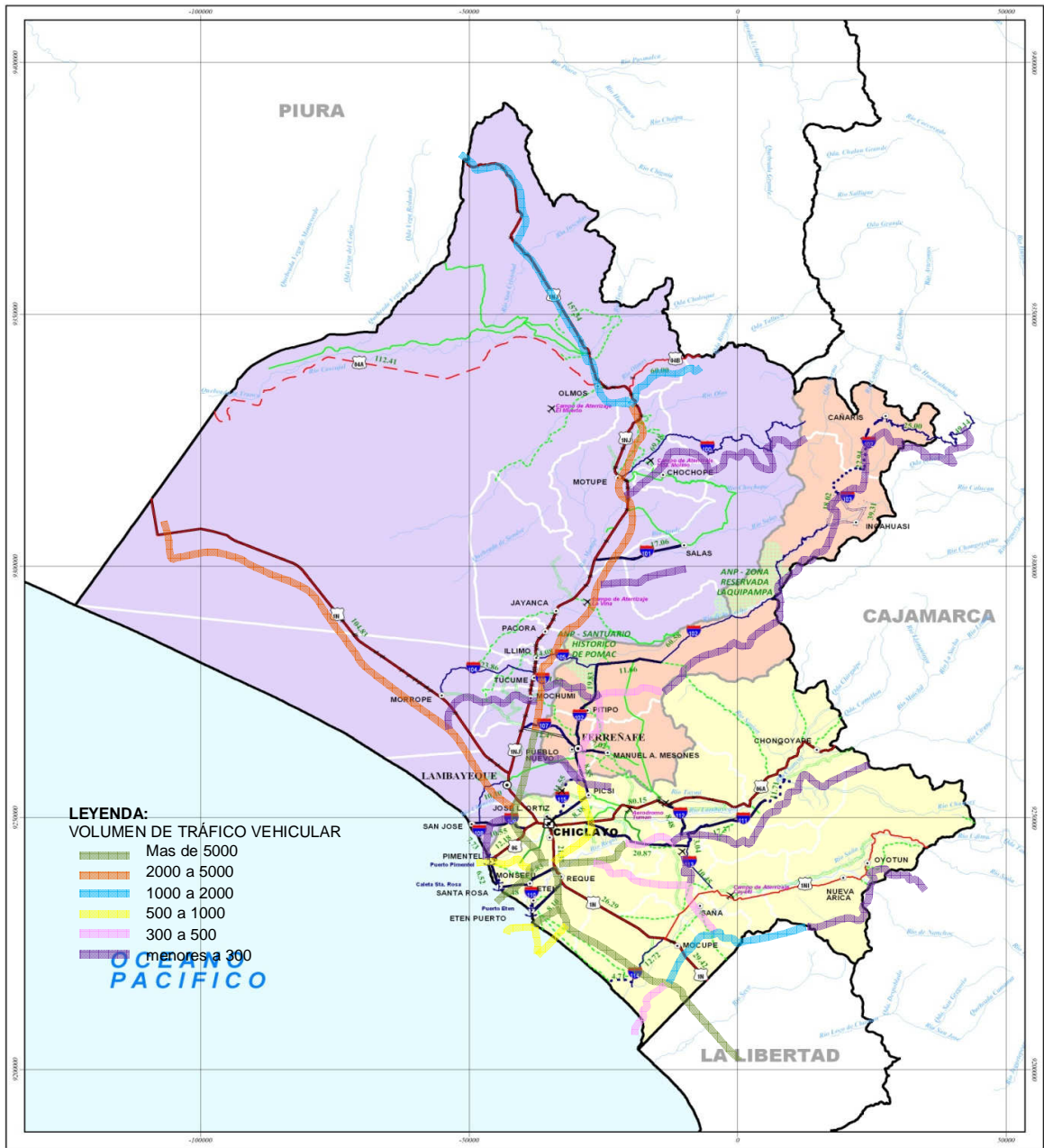
**CUADRO Nº 67:
RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCADERÍA Y FRECUENCIA DE VIAJES**

Rutas	Nº de Empresas	Frecuencia Viajes / Semana	Capacidad Promedio de Carga / Viaje (Tn)	Carga / Semana (Tn)	Orden de Importancia
REGIONAL					
Chiclayo - Lambayeque	11	686	20	13,720	1
Chiclayo - Mórrope	6	632	20	12,640	2
Chiclayo - Ferreñafe	9	596	18	10,728	3
Chiclayo - Olmos	6	536	20	10,720	4
Chiclayo - Motupe	9	632	15	9,480	5
Chiclayo - Illimo	3	532	17	9,044	6
Chiclayo - Pimentel	3	486	18	8,748	7
Chiclayo - Túcume	4	462	18	8,316	8
Chiclayo - Mochumi	5	516	15	7,740	9
Chiclayo - Monsefú	5	426	18	7,668	10
Chiclayo - Pacora	3	496	15	7,440	11
Chiclayo - Jayanca	5	382	17	6,494	12
Chiclayo - C. Eten	2	352	16	5,632	13
Chiclayo - Salas	2	360	15	5,400	14
Chiclayo - Patapo	8	262	18	4,716	15
Chiclayo - Santa Rosa	6	258	18	4,644	16
Chiclayo - Reque	3	368	12	4,416	17
Chiclayo - Batangrande	6	186	18	3,348	18
Chiclayo - Chongoyape	5	186	18	3,348	19
Chiclayo - Oyotún	5	192	17	3,264	20
Chiclayo - Pomalca	4	178	18	3,204	21
Chiclayo - Pucala	4	178	18	3,204	22
Chiclayo - Mocupe	3	166	18	2,988	23
Chiclayo - Túman	5	148	18	2,664	24
Chiclayo - San José	3	162	15	2,430	25
Chiclayo - Nueva Arica	2	152	12	1,824	26
Chiclayo - Cayalti	8	106	15	1,590	27
Chiclayo - Picsi	2	114	12	1,368	28
Chiclayo - Zaña	3	108	12	1,296	29
Chiclayo - Inkahuasi	1	50	12	600	30
TOTAL	141			168,674	

Fuente: DRMTC - División de registros y autorizaciones.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

MAPA N° 22:
 TRAFICO VEHICULAR PARA TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS



LEYENDA:
 VOLUMEN DE TRÁFICO VEHICULAR

- Mas de 5000
- 2000 a 5000
- 1000 a 2000
- 500 a 1000
- 300 a 500
- menores a 300

SIGNOS CONVENCIONALES	
Código de la Red Vial Nacional	Camino Asfaltado
Código de la Red Vial Departamental	Camino Altrizado
Código de la Red Vecinal	Camino Sin Altrizar
Límite Departamental	Trocha Carozable
Límite Provincial	Proyectado
Capital de Departamento	Minas
Capital de Provincia	Hidroeléctrica
Capital de Distrito	Aeródromo - Campo Aterrizaje
Centro Poblado	Baños Termales
Vía Nacional	Área Arqueológica
Vía Departamental	Lugar de Recreo
Vía Vecinal (Con Registro MTC)	Turismo Paratourístico
Vía Vecinal (Sin Registro MTC)	Volcanes
Cambio de Herradura	Havados
Puente	Cataratas
Porción	Ríos
Baldío	Quebradas





DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE
 GOBIERNO REGIONAL DE LAMBAYEQUE

INVENTARIO VIAL GEOREFERENCIADO

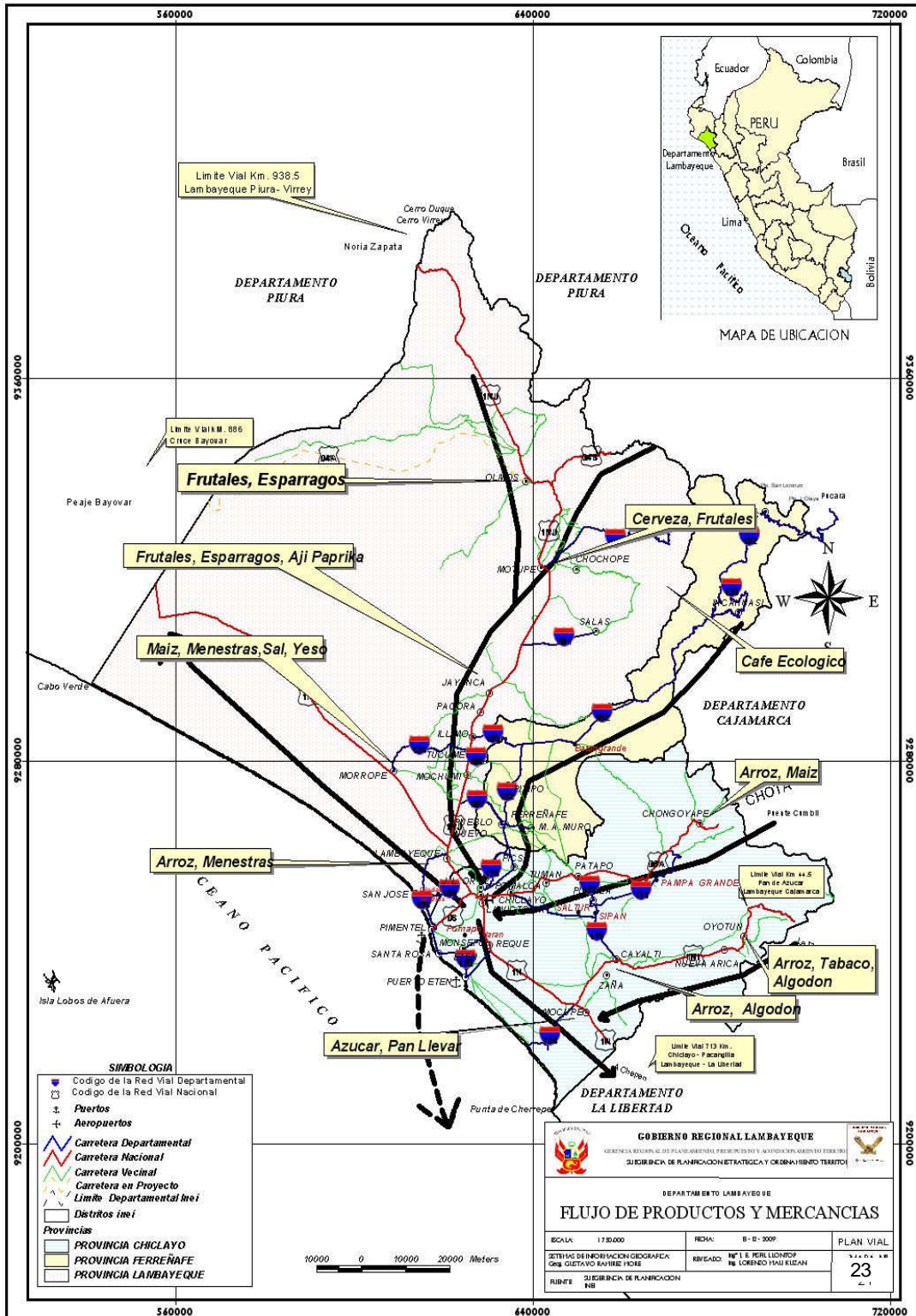
TEM: **DIAGRAMA VIAL GEOREFERENCIADO DE LA TRAFICO VEHICULAR TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS**

ESCALA: **PLAN VIAL REGIONAL PARTICIPATIVO**

PUESTO: **22**

ING, INB, INRENA, INC, MTC

MAPA N° 23: FLUJO DE PRODUCTOS Y MERCANCÍAS



CUADRO Nº 68:
MATRIZ FODA PARA EL PVRP ORIENTADO A LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL DE LA REGIÓN

<p>En la parte que corresponde a caracterización Regional, se ha resumido con el aporte concluyente, de haber identificado el desempeño en actividades vinculadas a una vocación productiva o servicios, que finalmente refleja el nodo del crecimiento económico; para nosotros llamado nodos de desarrollo, siguientes: i) nodos de producción agrícola, ii) nodos comerciales, iii) nodos de prestación de servicios turísticos, y iv) nodos de procesamiento agroindustriales. Cada actividad productiva, de proceso y servicio centrada en una provincia, distrito o zona con vocación especializada.</p> <p>En el capítulo sobre la caracterización vial en la Región, evidenciamos que, las provincias y distritos desde muchos años antes, se han especializado en diferentes rubros de la actividad económica, a este orden responde las inversiones en las vías de acceso : i) Vías al servicio de acopio y comercialización de productos, ii) Producción de frutas, arroz, caña de azúcar, papa, etc., iii) Acopio y procesamiento agroindustrial y, iv) Actividades inherentes a servicios turísticos. Luego sus vías reflejan la dinámica de cada uno de ellos, agregando el valor comercial al producto, transporte pesado en zonas de procesamiento, servicio especializado en zonas turísticas y vías de acceso a zonas de producción agrícola. Estas últimas son las vías que tienen mayores problemas de mantenimiento y de rehabilitación.</p>		
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	Disponibilidad favorable del Estado para inversión en infraestructura vial.	Injerencia política y centralismo en la asignación de recursos.
	Implementación de Proyectos Especiales orientados al mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías departamentales.	Recorte de presupuestos, transferencia de partidas que afectan la priorización de Proyectos en los PVRP de las regiones.
	Priorización de la inversión del Estado en zonas de extrema pobreza.	Asignación de mayores recursos a otros sectores, obviando prioridades en sectores vinculados a la realidad social y económica.
	Acceso a fuentes cooperantes de financiamiento nacional e internacional.	Deterioro de la red vial nacional, por la asignación insuficiente de recursos económicos para su mantenimiento.
	Ubicación geográfica referente del litoral del norte para la ejecución de obras de infraestructura vial.	Vías departamentales en regular estado de accesibilidad y, vías vecinales sin presupuestos de mantenimiento y rehabilitación.
	Implementación de la descentralización en las inversiones viales departamentales y vecinales.	Competencia por la captación y uso de recursos financieros con otras regiones.
	Puertos como Eten y Pimentel con mucho arraigo en el pasado, dispuestos en su modernización e insertarse a la economía de libre comercio.	En las zonas alto andinas, precipitaciones pluviales que afectan severamente la infraestructura vial.
	Acceso y oferta permanente a la capacitación técnica nacional.	Recorte del financiamiento por el pésimo uso de la normatividad del SNIP y sus efectos en el financiamiento interno y externo.
	Disponibilidad del Gobierno Regional en incertarse en nodos de desarrollo y corredores económicos, aprovechando su vocación productiva y acceso territorial.	Poca disposición política de priorizar proyectos regionales como: Carhuaquero, Olmos, refotamiento de puertos y la recategorización de vías hacia zonas con mayor vulnerabilidad social.
FORTALEZAS	POTENCIALIDADES	RIESGOS (h)
Disponibilidad de maquinaria y equipo mecánico para atender el mantenimiento de la red vial nacional y algunos tramos de la red departamental.	Pool de maquinaria pesada disponible; además, el sub espacio costero cuenta con buena calidad en material de cantera, para el mantenimiento de vías.	Aprobación de presupuesto programado para el mantenimiento de equipos y maquinaria pesada.
Personal profesional y técnico con experiencia y capacitados para ejecutar el mantenimiento de obras de infraestructura vial.	La Región como institución cuenta con personal capacitado en caminos, pero también puede hacerlo por convenio con operadores calificados.	Bajo nivel remunerativo para el personal que opera maquinaria de alto costo y en condiciones de presión.
DRTC concertador con entidades públicas y privadas para el mantenimiento de vías.	Ultimamente se instalaron mesas de diálogo o de concertación entre el sector público y la sociedad civil.	Continuidad de convenios y acuerdos multisectoriales.
Disposición de consolidar los nodos de desarrollo y reforzar a través de las vías los corredores económicos de la Región.	La producción regional está acondicionada a las vías y, juntas en nodos, la propuesta es a partir de ello consolidar los corredores económicos.	Estabilidad y mejoramiento de políticas de precios y comerciales.
Capacidad para atender los requerimientos de contrapartida solicitado por los Gobiernos Locales.	La Región tienen fijado su política de fortalecer el trabajo conjunto en vías, los aportes institucionales dinerarias o en maquinaria es básico.	Continuidad de convenios interinstitucionales, para fines de desarrollo de proyectos de inversión social.
DRTC en alianza con PROVIAS DESCENTRALIZADO, dispuesto a sostener los lineamientos sectoriales en los diferentes foros sobre presupuesto, a fin de viabilizar los objetivos comunes en corto y mediano plazo.	El PVRP Lambayeque 2018, es producto participativo y de deliberación, como documento forma parte sustancial del PDC Regional, por lo que los presupuestos constituyen el lado operativo del Plan Vial Regional.	Inclusión del PVRP Lambayeque 2018 dentro del PDC Regional. Y la priorización de obras en el POI 2010.
Capacidad de modernizar el servicio público y generar recursos propios.	Los RDR en la institución refuerza labores de mejoramiento de servicio al público.	Uso razonable de recursos.
DEBILIDADES	DESAFÍOS	LIMITACIONES
Coordinación inadecuada entre órganos de Dirección, Asesoramiento, Apoyo y Línea y, con otras instituciones del mismo sector.	Mejorar el TUPA y el ROF del sector.	Presupuesto para contratar equipo de profesionales con especialidad.
Ejecución, mantenimiento y rehabilitación de obras de infraestructura vial sin participación ni planificación por parte de la DRTC - MTC.	Mejorar lineamientos de política institucional, reforzando la orientación del PIA 2010 al 2018.	No se tienen actualizado o por lo menos aprobado el Plan Concertado de la Región Lambayeque a largo plazo.
Superposición de funciones, que concluye con incongruencias de acciones entre las entidades del Estado.	Mejorar el RIC (Gobiernos Regionales y en los Gobiernos Locales)	Al comienzo de cada gestión no se tiene aprobado el RIC, sino hasta después de dos a tres años.
Actualización del PVRP Lambayeque 2005.	Implementar la Comisión de Actualización del PVRP en el Consejo Regional, en coordinación con Provias Descentralizado del MTC.	Provias Descentralizado, promueve el funcionamiento de ETPV, de acuerdo al Convenio Marco.
Centralización de proyectos en Organismos Descentralizados de PROVIAS.	Alcanzar proyectos con código SNIP, aprobados y viables en el sector del MTC.	Los proyectos de alto costo (viales) generalmente quedan truncados en la fase de Preinversión.
Pocos presupuestos para el mantenimiento de vías nacionales, especialmente las vías afirmadas y sin afirmar.	Sustentar proyectos de rehabilitación de vías nacionales. Ejemplo: PE-04C con destino a Cañaris; y la construcción de la vía nacional PE-04A Olmos Bayovar.	No se tiene proyectos viales integrales; por decir, cada gobierno local encarga la formulación de un proyecto para su jurisdicción. El nuevo clasificador de rutas del SINAC, señala la integralidad de proyectos.
Accesibilidad de Red Vial Departamental en pésimo estado, especialmente en distritos alejados de polos comerciales.	Generar proyectos de recategorización, ejemplo hacia las zonas ecoturísticas de ANP de Pómac y Laquipampa.	Una vez aprobado la orientación de nodos de desarrollo y los corredores económicos, inmediatamente debería implementarse proyectos de desarrollo integrales
Vías vecinales en mal estado de transitabilidad, a las zonas de producción, acceden unidades de poca capacidad, lo que origina costos de carguío y embarque.	Proponer proyectos de mejoramiento de vías para las zonas alto andinas, y para otros distritos generadoras de producción agrícola.	A partir de las NBI y mapa de pobreza, las UF (Unidades Formuladoras) de proyectos y OPI, no estarán animados ni en formular ni en aprobar proyectos para estas zonas de exclusión social.
La Región paradójicamente se orienta a una centralización política, administrativa, presupuestal, del gasto público y otros. En desmedro de otras provincias y distritos donde las preferencias de gasto no están equilibradas.	Fijar otras ciudades como puntos nodales de crecimiento económico (Olmos, Ferreñate, Pimentel, Chongoyape, Cayalti, Oyotun). Los centros de mayor producción y potenciales en generar producto, deberían considerarse preferentes en las inversiones viales.	El desarrollo equilibrado de una Región es una fortaleza, que prima en las decisiones de inversión y, más que todo ofrece ventajas en la distribución y redistribución del ingreso.

Fuente: Tratamiento Vial en Regiones en Riesgo de Desastres, *Montagne, A. 2006*

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

III.11. Aspectos institucionales de la gestión vial

III.11.1. Capacidad del Gobierno Regional para asumir la Gestión Vial Regional

En vista al cumplimiento con la acreditación, que demostró la capacidad de gestión para recibir y ejercer las funciones en materia de transferencia, mediante R.M. N° 307-2008-MTC/01 del 09 de abril del 2008, se dio por concluido el proceso de transferencia de funciones sectoriales específicas en materia de Transportes, al Gobierno Regional de Lambayeque, quien a través de la DRTC asume en materia de Infraestructura vial las siguientes funciones y facultades:

Función:

- Planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la Infraestructura vial Regional, no comprendida en la Red vial Nacional o Rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo Regional. Asimismo, promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte.
- Supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance Regional.
- Facultades:
 - Planificar el desarrollo de la red vial en concordancia con los planes y políticas nacionales.
 - Ejecutar el desarrollo de la red vial departamental (Construcción, mejoramiento y rehabilitación).
 - Ejecutar el mantenimiento de la red vial departamental.
 - Administrar la red vial departamental
 - Promover inversión privada en carreteras de la red vial departamental.
 - Atención de las emergencias viales en la Red vial Departamental.

Así mismo en base a la transferencia de funciones sectoriales, mediante el D.S. N° 024-2006-MTC, del 22 de junio del 2006, se concretó la transferencia de Equipo Mecánico para la ejecución de obras viales, por parte del MTC al Gobierno Regional.

A su vez, la transferencia de funciones, competencias y recursos significó en el año 2008 la transferencia de S/. 1'558,289.49, para el mantenimiento de la red vial departamental, por parte del MTC – Provias descentralizado al Gobierno

Regional, gestión que viene manteniéndose actualmente, encontrándose la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones a cargo del mantenimiento rutinario y periódico de la mencionada red vial, situación que ha repercutido en la atención oportuna y por ende en una mejora sustancial del estado de transitabilidad, con la consecuente protección del patrimonio vial de la Región.

Sin embargo, teniendo en cuenta que continúa la fuerte dependencia del presupuesto del Gobierno Central, insistimos que se deben efectuar cambios sustanciales en la asignación de partidas presupuestales, para superar la inequidad en la distribución de los recursos, con los siguientes planteamientos:

- Redistribución del Canon, Sobre Canon y Regalías, teniendo en cuenta a todas las Regiones del País.
- Redistribución del Fondo de Compensación Regional FONCOR, teniendo en cuenta la situación económica de cada región del país.
- Asignación de un incentivo económico por el nivel de desempeño a cada Gobierno Regional para la ejecución de obras.
- Reorientación de las inversiones viales por parte del Gobierno Regional a la red vial departamental de su competencia; para lo cual, el Gobierno Nacional debe asignar recursos necesarios a los gobiernos locales para la red vial vecinal.
- Se debe establecer una nueva etapa del Programa de Caminos Departamentales, y considerarse dentro del nivel de intervención, también a las carreteras asfaltadas, y de esa manera las diferentes Regiones del país se vean beneficiadas.
- Se debe establecer una nueva etapa del Programa de Caminos Rurales, a fin de dar atención a la red vial vecinal del país, debiendo priorizarse en este programa a los departamentos que no fueron considerados anteriormente, como el caso de Lambayeque.

En este sentido, se puede determinar que en base a la disponibilidad de recursos, organización, personal, capacidad técnica y financiero del Gobierno Regional, sumados a los recursos que destine Provías Descentralizado y otras instituciones, van a asegurar una atención adecuada de la red vial Regional.

No obstante es necesario indicar, que la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, reforzará prácticas en esquemas participativos y de concertación entre los diferentes niveles de gobierno e instancias de la sociedad civil, así como promoverá mecanismos de coordinación con los sectores económicos y productivos, incidiendo en la tercerización del mantenimiento vial y concesión de vías a empresas con capacidad operativa.

**CUADRO N° 69:
RELACIÓN DE UNIDADES ASIGNADAS A DRTC – REGIÓN LAMBAYEQUE**

N°	Placa y/o Registro	Denominación	Marca	Valor	Año de Adq.
1	UC-2148	Minibus doble	Nissan	74,960.00	1996
2	CC-6363	Automovil sedan	Nissan	29,570.00	2009
3	OC-3419	Camioneta 4x4	Nissan	71,920.00	2009
4	PC-9010	Camioneta 4x4	Nissan	64,410.00	1995
5	BC-9776	Automovil	Hundai	26,988.00	2000
6	PC-9430	Camioneta	Nissan	42,439.00	1996
7	PC-5139	Camioneta	Datsun	650,500.00	1981
8	Reg. 1988	Volquete	Izusu	500,000.00	1972
9	EGA-295	Camioneta 4x4	Toyota	73,900.00	2009
10	EGA-296	Camioneta 4x4	Toyota	73,900.00	2009

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

III.11.2. Estructura organizativa y funciones del Gobierno Regional

El Reglamento de Organización y Funciones del Gobierno Regional de Lambayeque asigna las funciones en materia de Transportes a la Gerencia Regional de Infraestructura, conformada por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones como Órgano Desconcentrado y las Sub Gerencias de Estudios y Obras, Supervisión y Liquidación, como sus Órganos de Línea.

a) Funciones de la Gerencia de Infraestructura

- Proponer Políticas para el desarrollo de la Infraestructura en los sectores de transportes y comunicaciones.
- Planificar la infraestructura básica, pública y servicios públicos para el desarrollo de la Región.
- Gerencia la formulación de estudios de preinversión para el desarrollo de infraestructura básica pública y servicios públicos.
- Ejecutar los programas de inversión de la Región.
- Coordinar para elaborar los planes anuales de inversión.
- Emitir Resoluciones Gerenciales Regionales según le compete.

- Tomar decisiones para el logro de los objetivos y metas institucionales.

b) Funciones de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones

Son funciones de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones:

En materia de Transportes

- Formular, proponer, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la Región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.
- Planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial Regional, no comprendida en la red vial nacional o rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo Regional, así mismo, promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transportes.
- Supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance Regional.
- Autorizar, supervisar, fiscalizar y controlar la prestación de servicios de transporte interprovincial dentro del ámbito Regional en coordinación con los gobiernos locales.
- Regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la normatividad vigente.

En materia de Telecomunicaciones

- Formular, proponer, ejecutar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de telecomunicaciones de la región de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.
- Promover, ejecutar y concesionar los proyectos Regionales de Telecomunicaciones de su competencia, en concordancia con la normatividad nacional y los convenios internacionales. Así mismo promover la inversión privada en proyectos de telecomunicaciones, de acuerdo a la ley de la materia.
- Fomentar y fortalecer el desarrollo de los medios de comunicación Regional y de una red pública de comunicaciones en la región.
- Coordinar con el Gobierno Nacional las autorizaciones de las estaciones de radio y televisión Regional y el Gobierno Nacional, otorga las licencias

correspondientes, en armonía con las políticas y normatividad nacional y los convenios internacionales.

- Participar en los proyectos de comunicaciones a cargo del Gobierno Nacional.

III.11.3. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones – Gestión vial

En los últimos cinco años, la situación de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Lambayeque cambió sustancialmente, esto debido a la recuperación de la gestión vial como función propia de la Institución²⁰; es así que en base a la transferencia de funciones sectoriales, mediante el D.S. N° 024-2006-MTC, del 22 de junio del 2006, se concretizó la transferencia de Equipo Mecánico para la ejecución de obras viales, por parte del MTC al Gobierno Regional, constituyendo este hecho el primer paso del proceso de transferencia, indicándose que el Gobierno Regional asignó a la DRTC sólo el pool de maquinaria que veníamos administrando, quedando la mayor cantidad de maquinaria transferida en la Sede del Gobierno Regional.

Así mismo, habiéndose demostrado la capacidad técnico y operativa, que significó el cumplimiento por parte de la Dirección Regional con la acreditación respectiva, mediante la R.M. N° 307-2008-MTC/01 del 09 de abril del 2008, se dio por concluido el proceso de transferencia de funciones sectoriales específicas en materia de Transportes, al Gobierno Regional de Lambayeque, quien a través de la Dirección Regional asume en materia de Infraestructura vial las respectivas funciones y facultades transferidas.

Es necesario resaltar que la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Lambayeque, no sólo recuperó como función la gestión de la Infraestructura vial departamental, sino que logró que en su presupuesto Institucional sea considerado el presupuesto de inversión para el desarrollo de la infraestructura vial de su competencia, así como el presupuesto para el mantenimiento vial, con lo cual se fue ordenando el accionar de la Institución, debiendo resaltarse que esto no hubiera sido posible, si es que el Gobierno Regional no asume una política descentralista a nivel de Direcciones Regionales, como es el caso de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

Dentro de este análisis, es necesario indicar también, que en base al Plan Vial Departamental Participativo de Lambayeque, y dentro del programa de actualización del clasificador de rutas del Sistema Nacional de Carreteras –

²⁰ La versión de las tres siguientes páginas resume en sí el diagnóstico de la DRTC – Lambayeque, la realidad y proyección a futuro de un sector insertado en gestión y metas.

SINAC, mediante el D.S. 044-2008-MTC, se logró la reclasificación de las carreteras vecinales, a rutas departamentales, habiéndose pasado de 104 Km. de carreteras departamentales de competencia Regional a 582.03 Km., esto nos está permitiendo la intervención en carreteras de suma importancia para el desarrollo socio económico de la región, como es el caso de los tres ejes que interconectan la zona alto andina de la región, que tienen que ver con los distritos de Incahuasi y Cañaris, así como parte de Salas, las mismas que se encontraban en pésimas condiciones de transitabilidad y con problemas de interrupción en época de lluvias; esto ha permitido que a partir del año 2008, se de atención a las carreteras departamentales de la zona alto andina de la región, y haber mejorado sustancialmente sus condiciones de transitabilidad, así como atender el mantenimiento por emergencia y evitar la interrupción de las mismas, contribuyendo de esa forma con el desarrollo de la zona más deprimida de la región.

a) Avances en la Gestión Vial

Es necesario indicar que, el proceso de transferencia significó la asignación anual de recursos presupuestales transferidos por Provias Descentralizado al Gobierno Regional de Lambayeque, básicamente para la atención del mantenimiento de la red vial departamental, y es así que el año 2008, se transfirió el monto de S/. 1'558,289.49, presupuesto que fue incorporado a la Unidad Ejecutora de la DRTC y con cuyo monto se ejecutó el mantenimiento periódico y rutinario de la red vial de nuestra competencia, indicándose que en los años 2009 y 2010 el monto asignado para el mantenimiento vial fue incrementado por el Ministerio de Economía y finanzas; esto significó que desde el año 2008 y en forma anual, la DRTC tome competencia en la ejecución del mantenimiento de la red vial departamental, situación que ha repercutido en la atención oportuna de las mencionadas vías y por ende en una mejora sustancial del estado de transitabilidad, con la consecuente protección del patrimonio vial de la Región.

No obstante este adelanto, en lo relacionado al Programa de caminos departamentales, a cargo del ex Provias Departamental, hoy Provias Descentralizado, no se tuvo ningún avance en el proceso de transferencia, en vista que el mencionado Programa contempla la intervención de la red vial departamental sólo a nivel de afirmado; sin embargo, el nivel de intervención considerado en nuestros diferentes proyectos viales fue a nivel de carpeta asfáltica en caliente.

Esta situación, no impidió a la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones ejecutar las obras de Rehabilitación y Mejoramiento de la red vial departamental, para lo cual tuvo como socio estratégico al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien a través de Provias Descentralizado asignó el cofinanciamiento para la ejecución de dos obras importantes a nivel de carpeta asfáltica en caliente, que son la Rehabilitación y Mejoramiento de la carretera Larán – Monsefù y de la carretera Monsefù – Santa Rosa, con las cuales se viene consolidando el circuito mochica tan importante para el desarrollo socio económico de la zona.

A su vez, otro de los avances importantes en lo relacionado al desarrollo vial en la región, se ha debido a la política vial del Gobierno Regional de Lambayeque, que permitió la asignación de un importante porcentaje del presupuesto de inversión para obras de la red vial departamental, las mismas que han sido ejecutadas por Administración Directa por la DRTC, siendo algunas carreteras las siguientes:

- Con intervención a nivel de carpeta asfáltica en caliente:
Carreteras Pátapo – Pucalá
Ferreñafe - Mesones Muro.
- Con intervención a nivel de asfalto en frío:
Carretera Nuevo Mocupe – Lagunas.
- Con intervención a nivel de afirmado:
Carretera Cayaltí – Sipán.

Del mismo modo, el Gobierno Regional de Lambayeque también logró financiamiento para la ejecución de obras viales de parte de FONIPREL, como es el caso de la carretera departamental Puente El Pavo – Granja Sasape – Los Positos, obra que se ha ejecutado a nivel de asfalto en caliente, por la modalidad de contrata tanto la ejecución como la supervisión.

Es necesario resaltar que, debido a que el Presupuesto de inversión del Gobierno Regional es insuficiente para atender las múltiples necesidades de la región, específicamente en la parte vial; se ha recurrido ante diferentes Instituciones como es el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de los Concursos de FONIPREL, para lograr el cofinanciamiento necesario para la ejecución de las obras viales priorizadas.

Por otro lado el otorgamiento de fondos a través de los BONOS SOBERANOS dentro del Plan Anticrisis, ha permitido financiar en el presente año obras viales importantes, que constituyen parte de la red vial Departamental, como es el caso de la interconexión Vial Cruce Ferreñafe – Chiclayo – Cruce Lambayeque, cuyo presupuesto es de S/. 53'000,000., así mismo se viene ejecutando con los mencionados recursos obras de la red vial vecinal; que significan del total de bonos soberanos(S/. 114'000,000), que el 75.32% se dirigió a la infraestructura vial tanto departamental como vecinal, con lo cual se viene cumpliendo con la política vial del Gobierno Regional, al asignar el 25% de los gastos de inversión a la parte vial consignado en el Plan Vial Departamental Participativo.

b)Relación con otros sectores y agentes

La gestión vial de la región, no solo está a cargo de Gobierno Regional a través de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y Gerencia Regional de Infraestructura, sino que la misma está a cargo de diferentes instancias de gobierno de acuerdo a las competencias propias de cada una de ellas, y es así que en el caso de la red vial nacional a cargo de Provias Nacional se tiene el siguiente avance en nuestra Región:

- Se viene ejecutando el mantenimiento rutinario y periódico de la red vial nacional, a través de concesionarias por espacio de cinco años.
- Se Construyó los puentes definitivos de la red vial nacional de la ruta Panamericana Antigua.
- Se ejecutó el asfaltado de la carretera Chiclayo – Chongoyape.
- Se ejecutó el tramo del Cruce Olmos - Ñaupe (Piura), como parte de la Bioceánica Norte, a nivel de carpeta asfáltica en caliente.
- Se dio en concesión la denominada Autopista del Sol por 25 años, que parte desde Trujillo y conecta a las ciudades de Chiclayo, Piura y Sullana, con una extensión de 469 kilómetros, convirtiéndose en la autopista más extensa del país.
- Se dio en concesión la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, que comprende la construcción de 47.6 kilómetros y el mantenimiento de la vía durante los 15 años, la misma que debe iniciarse en el mes de junio del presente año.
- Se concluyó con los procesos respectivos para el asfaltado de la carretera Chongoyape – Llama (59.0 Km.); Llama – Cochabamba (59.20 Km.);

Cochabamba – Chota (35.90 Km.); Chota – Bambamarca – Hualgayoc (65.0 Km.); Hualgayoc – Dv. Yanacocha (La Pajuela) (51.0 Km.) que hacen un total de 270.10 Km.

Como podemos analizar la región Lambayeque ha sido una de las Regiones más beneficiadas en lo que a infraestructura vial nacional se refiere, y esto nos permite indicar que en el más breve plazo contará con una excelente conectividad e integración con las diferentes Regiones vecinas, que significará el desarrollo socio económico de nuestra región.

A esto se suma la intervención de Provias Descentralizado, quien ha venido interviniendo en la red vial departamental de la región en forma directa, y es así que ejecutó por contrata las obras de asfaltado de la carretera Cruce Panamericana Antigua – Salas y la construcción del Puente Éten de la carretera Monsefù – Ciudad Éten.

Sin embargo en lo relacionado a la red vial vecinal a cargo de los gobiernos locales, no se tiene un avance significativo, no obstante ya se cuenta con los Planes Viales Provinciales participativos y con el Instituto vial provincial, debiendo por parte de Provias Descentralizado impulsar una nueva etapa del programa de caminos rurales para dar la atención debida a este tipo de red vial, que significa la conexión de los centros de producción a los centros de consumo a través de la conexión a las carreteras departamentales o nacionales.

Debido a esta situación, el Gobierno Regional de Lambayeque ha venido apoyando con la ejecución de algunas carreteras vecinales, como es el caso de Vía Cruce Vía de Evitamiento – Monsefù, con un presupuesto de S/. 17'770,651.40, Motupe – Salitral - Sapote con un presupuesto de S/. 5'109,723, Construcción de la carretera Chilasqui – Atumpampa y Puente san Lorenzo en Cañarís con un presupuesto de S/. 9'979,906.00a nivel de asfalto en caliente, así como presupuesto de inversión del presupuesto participativo el asfaltado de la carretera Cruce Picsi – Capote, a nivel de asfalto en frío Cayaltí – Cerro León, construcción de Puentes definitivos Pay Pay, mejoramiento de carreteras vecinales del distrito de Illimo, entre otros.

Manifestándose que a fin de dar un adecuado tratamiento a la red vial vecinal se ha propuesto la jerarquización a rutas departamentales de acuerdo a una priorización en función de que sean carreteras que tienen que ver con el turismo-servicios, la producción-mercados y consolidación de ejes en la zona alto andina de la región, a efectos de darle viabilidad a los ejes de desarrollo estratégicos de

la Región, para lo cual se ha coordinado con los diferentes sectores involucrados.

De todo lo expuesto, se puede concluir que el ordenamiento en la gestión vial es una realidad en nuestra región, resumiéndose en lo siguiente:

- Participación de las autoridades Regionales en la priorización de la demanda de expansión e intervención de las diferentes redes viales de la región.
- Transferencia de competencias, funciones y recursos por parte del ex Provias departamental hoy Provias Descentralizado, lo que ha significado también la transferencia definitiva de la maquinaria y equipo.
- Reorientación de las inversiones viales por parte del Gobierno Regional a la red vial departamental de nuestra competencia, pero con una inversión importante también en la red vial vecinal y puentes, por su importancia para el desarrollo socio económico de la Región.
- La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones se ha constituido en la entidad responsable de la gestión vial en la Región, contando a la fecha con una clara asignación de competencias, funciones y recursos.

c) Análisis de los Recursos Financieros

En primer lugar indicaremos que, no contar con recursos de canon, sobre canon o regalías, ocasiona que el Gobierno Regional de Lambayeque tenga una fuerte dependencia en su presupuesto del Gobierno Central, como es el caso del financiamiento de la gestión vial, la misma que se atiende con recursos transferidos por la partida de recursos ordinarios (Incluye el FONCOR), los recursos directamente recaudados por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, y en los últimos cinco años también con los recursos donados y transferidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Ex Provias Departamental hoy Provias Descentralizado, así como a través del Fondo Nacional de Promoción a la Inversión Pública Regional y Local – Foniprel y por los Bonos Soberanos dentro del Plan anticrisis cuya fuente de financiamiento son los recursos determinados.

En segundo lugar, en los últimos cinco años la vialidad en la Región se ha visto notablemente beneficiada, es así que haciendo un análisis de la estructura del presupuesto por categoría del gasto, el mayor porcentaje anual corresponde al gasto corriente con 77.20% del año 2006, seguido de 45.09 % del año 2007, y

18.60% el año 2009, contándose con los menores porcentajes los años 2008 y 2010, cuyos porcentajes fueron del orden de 12.87% y 3.73%.

Esta situación implica que, el menor gasto en inversiones corresponde a los años 2006, 2007 y 2009; es así que, el año 2008 representa el 20.66 % (S/.703,701.00), el año 2007 representa el 50.19% (S/.3'020,269.76), y el año 2009 representa 69.32% (S/.13'417,176.20); de modo que, el mayor gasto en inversiones en vialidad corresponde a los años 2009 con 80.17% (S/.19'315,112.85) y, el 2010 presupuestado hasta con el 93.89% (95'610,475.00).

Es pertinente indicar que, a partir del año 2007 se contó con presupuesto para conservación vial, es así que se inició con un monto de S/.221,623.93 (3.68%), para los trabajos de conservación por emergencia, y es a partir del año 2008 en el marco de la transferencia de funciones sectoriales que se logra la transferencia de S/. 1'558,289.49 (6.80%) para los trabajos de mantenimiento rutinario y periódico de la red vial departamental, monto que fue incorporado al Presupuesto Institucional de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones.

En los años 2009 y 2010 se tuvo un ligero incremento, de tal suerte que el año 2009 se recibió el monto de S/.1'576,965.89 (9.61%) y el año 2010 el monto de S/. 1'576,385.00 (1.55%); concluyéndose que, ahora la Dirección Regional cuenta con un presupuesto anual para la atención del mantenimiento vial de la red vial departamental de la región.

En resumen, los recursos presupuestales asignados anualmente a la vialidad, han tenido una tendencia ascendente, esto debido a que en la formulación del presupuesto participativo anual se ha priorizado obras de infraestructura vial, además se ha logrado el financiamiento por parte del MTC, Foniprel y Bonos Soberanos; sin embargo, es necesario resaltar que la mayor inversión en vías se debe a la política de desarrollo vial del Gobierno Regional.

Indicándose que, lo planificado en el Plan Vial Departamental Participativo, se dio por cumplido, es así, que se logra la concesión de la carretera Nuevo Mocupe- Zaña –Cayaltí- Oyotún a través del Programa Costa Sierra y el cofinanciamiento de la carretera Larán – Monsefù y, Monsefù - Santa Rosa por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del ex Provías departamental hoy Provías Descentralizado.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones desde el año 2007, cuenta en su presupuesto institucional con presupuesto de inversiones; es así que, el año en mención contó con un presupuesto de S/.2'971,044.86, el año 2008 contó con un presupuesto de S/.6'735,518.00, el año 2009 con un presupuesto de S/.3'021,421.20 y el 2010 con un presupuesto de S/.2'364,870.00; indicándose que, el mismo se incrementará con el monto de S/.2'500,000 correspondiente al proyecto de mejoramiento de la carretera departamental Monsefù – Ciudad Eten, que será incorporada al presupuesto institucional de la Dirección Regional por ser nuestra competencia; concluyendo que, en lo básico hemos recuperado la gestión vial en la región y por lo tanto nos estamos avocando al desarrollo y mantenimiento de la red vial departamental de nuestra competencia.

Debemos resaltar que, el Gobierno Regional en el presente año 2010, viene apoyando la atención de la red vial vecinal y los puentes de la mencionada red vial , tanto mediante el presupuesto participativo y bonos soberanos, es así que se ha logrado una inversión de S/.35'843,070.00 (37.5% del presupuesto en inversiones), que significa la ejecución de importantes obras, como la interconexión vial (autopista) Cruce vía de Evitamiento (La Victoria) – Monsefù, con un presupuesto de S/.17'770,651.40, la carretera de interés turístico Motupe – Salitral - Sapote con un presupuesto de S/.5'109,723.00, la carretera Chilasqui – Atumpampa y construcción del puente San Lorenzo en Cañaris con un presupuesto de S/.9'979,906.00, la construcción del puente Pay Pay en el distrito de Cañaris con un presupuesto de S/.3'414,372.00; manifestándose que la modalidad de ejecución es por administración directa en algunos casos, el convenio con SIMA PERU, en otros casos a través de Empresas Privadas, como es el caso de la obra de interconexión vial (ruta departamental) de gran importancia en la región, la misma que unirá las provincias de Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe valorizada en S/.53' 000,000,00 de nuevos soles, que se encuentra en pleno proceso de licitación pública.

Finalmente, los resultados demuestran que la política seguida en materia de transportes en el Gobierno Regional ha sido el desarrollo y mantenimiento de la red vial de la región, priorizando la red vial departamental de su competencia, pero también asignando un porcentaje importante(más de 41'000,000) a la atención de la red vial y puentes de las rutas vecinales; esto obedeciendo a la necesidad de la conectividad vial y la integración de las cuencas que atraviesan la superficie del departamento de Lambayeque, procurando conectar los nodos

de desarrollo hacia las zonas productivas en el aspecto agrícola, de agro exportación, pecuaria y turística, así como la atención preferente de la zona alto andina de la región.

III.12. Determinación de la demanda vial

III.12.1. Demanda de Expansión e Intervención Vial Nacional

La zona costera presenta un importante desarrollo agrícola, en los valles de Zaña y Chancay (provincia de Chiclayo), valles de La Leche, Motupe y Olmos (provincia de Lambayeque), destacando además la industria, manufactura y la agroindustria especialmente asentada en las provincias de Chiclayo, Lambayeque y Ferreñafe, indicándose que la actividad turística, como eje estratégico de desarrollo se localiza a lo largo y ancho de toda la región.

Asimismo, es necesario mencionar a las extensas tierras eriazas para la expansión agrícola, localizadas especialmente en la provincia de Lambayeque, requiriéndose la construcción de la carretera que conecte estas zonas productivas y la construcción del proyecto Hidroenergético y de Irrigación Olmos.

Los valles productivos identificados se encuentran conectados principalmente a la carretera Nacional Panamericana Norte PE-1N, así como a la carretera Panamericana longitudinal sur PE-1N, carretera Nacional transversal PE-06 Pimentel - Chiclayo, carretera nacional PE-1NJ Lambayeque - Olmos - El Virrey – LD Piura, Carretera longitudinal Mócupe - Oyotún interconectado a la Región de Cajamarca (Provincias de Chota, Cutervo y Santa Cruz); y la transversal PE-06A Chiclayo - Tután - Chongoyape; carretera Regional Chiclayo - Ferreñafe con su proyección a la carretera vecinal Batangrande - Oxapampa - Incahuasi.

La producción agrícola de los sectores de Pomalca, Saltur, Sipán y Pampagrande de la provincia de Chiclayo, vienen siendo atendidos por las carreteras vecinales: Pomalca –Saltur – Sipán - Pampagrande y Cayaltí - Sipán, las cuales se conectan con la carretera Nacional, PE-06 Pimentel- Chiclayo y, PE-06A Chiclayo - Chongoyape - Puente Cumbil y, carretera nacional PE-1NI Nuevo Mócupe - Zaña - Cayaltí - Oyotún, con vinculación interRegional con Cajamarca (Distritos de la Provincia de San Miguel).

**CUADRO Nº 70:
DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL**

Tipo de Obra	Descripción	Longitud ml	Monto Estimado de Inversión (en miles \$)
DEMANDA DE EXPANSIÓN VIAL			
Caminos por construir	Emp. PE-04A (El Cruce) - Olmos 1/	112.40	14,050.00
Puente por Construir	Puente Las Delicias: Carretera Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Zaña - Cayaltí - Nueva Arica - Oyotún - Las Delicias - Bebederos - La Florida - Niepos - Bolívar.	95 mts.	1,300.00
	Puente Rio Reque (Ruta Del Sol): Carretera	200 mts.	8,000.00
SUB TOTAL			23,350.00

DEMANDA DE INTERVENCIÓN VIAL

Tipo de Obra	Descripción	Longitud km	Monto Estimado de Inversión (en miles \$)
Caminos por rehabilitar y mejorar	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) Cayaltí - Nueva Arica - Oyotún (Obra Concesionada)	57.00	17,500.00
SUB TOTAL			17,500.00
Puentes por rehabilitar	Puente Motupe		380.00
SUB TOTAL			380.00
TOTAL (miles de US\$)			17,880.00

1/ Propuesta de vía Nacional en Proyecto, su ejecución es planeada en el corto plazo.

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

**CUADRO N° 71
NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS POR LAS VÍAS DE CATEGORIZACIÓN NACIONAL**

Nº	Código SINAC	Carreteras	Long. Sobre el Depto. (Km)	Tramos	Estado de vías actuales	Monto Estimado de Inversión (US\$)	Nivel de intervención requerido
1	PE-1N	Pte. Chamán - Mocupe - Nvo.Mocupe (PE-1N I) - Pte. Ucupe - Reque - Pte. Reque (PE-06 A) - Chiclayo - Dv. Pimentel (PE-06) - Lambayeque - Dv. Mochumí (PE-1N J) - Mórrope - El Cruce (PE-04 y PE-04 A)	265.46	Pte. Chamán - Mocupe - Nvo.Mocupe (PE-1N I) - Pte. Ucupe - Reque - Pte. Reque (PE-06 A) - Chiclayo - Dv. Pimentel (PE-06) - Lambayeque - Dv. Mochumí (PE-1N J) - Mórrope - El Cruce (PE-04 y PE-04 A)	Asfaltado	3,467,000.00	Mantenimiento periódico y rutinario
2	PE-1NJ (variante)	Emp. PE-1N(Dv. Mochumi)-Mochumi-Illimo-Pte.La Leche-Pte.Salas-Pte.Anchovira-Pte.Chicama-Pte.Motupe-Motupe-Dv.Jaén-Pte.Olmos-Pte.Cascajal-Pte.Insculas-Olmos-Insculas-Las Animas-Dv.Huancabamba.	157.40	Emp. PE-1N(Dv. Mochumi)-Mochumi-Illimo-Pte.La Leche-Pte.Salas-Pte.Anchovira-Pte.Chicama-Pte.Motupe-Motupe-Dv.Jaén-Pte.Olmos-Pte.Cascajal-Pte.Insculas-Olmos-Insculas-Las Animas-Dv.Huancabamba.	Asfaltado	3,146,800.00	Mantenimiento periódico y rutinario
3	PE-1NI	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Zaña - Cayaltí - Nueva Arica - Oyotún.	69.76	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Zaña - Cayaltí - Nueva Arica - Oyotún.	Asfaltado, afirmado	2,543,800.00	Mantenimiento periódico y rutinario
4	PE-06	Emp. PE-1N (Dv. Pimentel) - Chiclayo.	12.18	Emp. PE-1N (Dv. Pimentel) - Chiclayo.	Asfaltado	236,000.00	Mantenimiento periódico y rutinario
5	PE-06A	Emp. PE-1N (Larán) - Pomalca - Tumán - Pátapo - Chongoyape - Pte. El Cumbil - Llama.	80.15	Emp. PE-1N (Larán) - Pomalca - Tumán - Pátapo - Chongoyape - Pte. El Cumbil -	Asfaltado, afirmado	1,603,000.00	Mantenimiento periódico y rutinario
6	PE-04A	Emp. PE-1N (El Cruce) - Olmos. (PROYECTO)	112.40				
7	PE-04B	Emp. PE-1NJ (Dv. Jaén) - Limón - Abra de Porculla.	18.70	Emp. PE-1NJ (Dv. Jaén) - Limón - Abra de Porculla.	Asfaltado	374,000.00	Mantenimiento periódico y rutinario
TOTAL:			603.65			11,370,600.00	

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

III.12.2. Demanda de expansión vial departamental

La Red Vial Nacional en el ámbito Regional está conformada por 603.65 km de carreteras, que corresponde al 28.9% del total de la red Regional, de las cuales 519.44 km. (86.0%) corresponden a carreteras asfaltadas, 61.45 km. (10.2%) a carreteras afirmadas, y 22.76 km. (3.8%) son trochas (Cuadro 45).

Estas vías son el soporte más importante de la economía de la Región, y se ubican en el sub espacio costero, los mismos se han constituido en ejes más dinámicos de la Región, concentrando a más del 90% del movimiento económico Regional. Asimismo, a través de estas vías se permite la comunicación con los mercados Regionales, nacionales e internacionales.

La red vial departamental con 582.03 km de carreteras; constituye el 27.8% de la red total y comprenden 17 rutas o ejes Regionales los cuales conectan desde los distritos con la Red Vial Nacional; conformadas por 11 Rutas son Transversales las que cruzan o cortan a la Región de Lambayeque y 6 rutas Longitudinales.

**CUADRO Nº 72:
DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL**

Tipo de Obra	Descripción	Longitud kms	Monto Estimado de Inversión (en miles \$)
CARRETERAS DEPARTAMENTALES			
Caminos por Construir	LA-102.- Chiclayo-Ferreña fe- Batangrande- Incahuasi – Cañaris Tramo: Mamagpampa – Cruce Seg Seg.	22.00	8,884.00
SUB TOTAL			8,884.00
Tipo de Obra	Descripción	Longitud ML	Monto Estimado de Inversión (en miles \$)
Puentes por Construir	Puente Tablazos: (Carretera LA-111) Emp. PE-06A (Pomalca) – Saltur – Sipán – Huaca Rajada – Pampagrande – Boca del Tigre – Tablazos – Emp. PE-06A (Dv. Tablazos)	75.00	1,120.00
	Puente Saltur: (Carretera LA-111) Emp. PE-06A (Pomalca) – Saltur – Sipán – Huaca Rajada – Pampagrande – Boca del Tigre – Tablazos – Emp. PE-06A (Dv. Tablazos)	70.00	1,050.00
	Puente Pucalá: (Carretera LA-111)Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	90.00	1,400.00
	Puente Marrisón: (Carretera LA-100) Emp. PE-1N J (Motupe) - Marrisón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras – Huallabamba	60.00	900.00
	Puente Mitobamba: (Carretera LA-102) Emp. PE-1N J (Motupe) - Marrisón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras – Huallabamba	80.00	1,200.00
Terminal marítimo Puerto Eten	Construcción e implementación del Terminal Marítimo, como parte del corredor interoceánico Nor Oriental.	(*)	59,381.00
TOTAL (miles de US\$)			14,554.00

(*) La obra del Terminal Marítimo PUERTO ETEN, se considera prioritario en el PVRP, puesto que constituye el factor de ponderación de la integración vial. En cifras de presupuesto no forma parte de la demanda de expansión, corresponde a una gestión estratégica de integración vial de carácter nacional.

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

III.12.3. Determinación de la demanda de intervención en la red vial Regional

La producción agrícola de los sectores de Pomalca, Saltur, Sipán y Pampagrande de la provincia de Chiclayo, vienen siendo atendidos por las carreteras departamentales: Pomalca - Saltur - Sipán - Pampagrande y Cayaltí - Sipán, las cuales se conectan con la carretera Nacional, PE-06 Pimentel - Chiclayo y, PE-06A Chiclayo - Chongoyape - Puente Cumbil y, carretera nacional PE-1NI Nuevo Mócupe - Zaña - Cayaltí - Oyotún, con vinculación interregional con Cajamarca (Distritos de la Provincia de San Miguel), requiriéndose su ejecución a nivel de asfalto, y se refieren a las rutas LA-111, LA113, LA114.

En la zona costera como potencial turístico, se cuenta con el circuito de playas denominado circuito Mochica, donde concurren además actividades de pesca artesanal, artesanía, turismo gastronómico y vivencial. La oferta vial en esta zona la constituyen las vías Regionales: LA-110 Santa Rosa-Pimentel, San José, Larán, Monsefú, Puerto Etén, Reque. Así como otras vías LA-114 y LA-108; como soporte del turismo en la región, indicándose que este circuito se conecta a la Panamericana Norte., requiriéndose la rehabilitación y mejoramiento del tramo Pimentel - Ciudad de Dios, Lambayeque – San José y la construcción a nivel de asfaltado del tramo San José Pimentel.

Continuando con la zona costera en el sector de Túcume y Mórrope, se requiere el asfaltado del tramo Positos – Mórrope.

En relación a los ejes que conectan a la zona alto andina de la región, la demanda de intervención significa la atención de los tramos Batangrande – Mayascón y Mayascón – Moyán a nivel de asfalto, y los tramos Moyán – Mamagpampa, Higuérón – Incahuasi y Pucará - Cañaris a nivel de afirmado, indicándose que también se requiere la construcción del tramo Mamagpampa – Cañaris; así mismo la intervención a nivel de afirmado del tramo Marripón – Colaya – Huallabamba, considerándose en este tramo la construcción de un puente en el sector el Arrozal (Cuadros 76 y 78).

III.12.4. Determinación de la demanda de expansión e intervención vial vecinal

Las vías vecinales constituyen ejes de integración entre asentamientos humanos y distritos; a efectos de desarrollar el circuito turístico interno de Playas - Gastronomía - Histórico cultural, se requiere el asfaltado de la carretera Callanca - Pomalca, que se interconecta con la carretera Pomalca - Sipán - Pampagrande y Sipán - Cayaltí, con influencia a las zonas Turísticas de Zaña y Oyotún.

Por otro lado, la única vía que conecta la zona de costa con la zona andina de la Región (distritos de Cañaris e Incahuasi) es la carretera Chiclayo - Ferreñafe - Batangrande - Oxapampa - Incahuasi – Cañaris - Pucará, constituyéndose en un eje estratégico para el desarrollo socio económico de esta zona marginada, de tal suerte que estando considerada nodo de menor desarrollo relativo, se está considerando su jerarquización como ruta transversal nacional PE-05, considerando las amplias justificaciones encontradas y relacionadas a su poco desarrollo y la vulnerabilidad de la zona.

Se hace necesario la construcción así como el afirmado y asfaltado de los tramos faltantes Batangrande – Mamagpampa, Mamagpampa- Cañaris y Cañaris - Pucará, con lo cual se potencia este corredor económico, en razón del aprovechamiento de extensas zonas productoras, con altos niveles de riqueza y con atractivos turísticos.

**CUADRO N° 73:
DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DE CATEGORÍA VECINAL –
REGIÓN LAMBAYEQUE**

Tipo de Obra	Descripción	Longitud (Km.)	Monto Estimado de Inversión (en miles US\$)
Caminos por Construir	LA- s/n Morrope - Playa San Pedro (Dos Palos)	16.0	1,920.00
	LA- 541.- Emp PE- 01N (Callanca) – Pomalca-Ventarròn	13.0	1,560.00
	LA - s/n Olmos - Morrope	75.0	9,000.00
TOTAL (miles de US\$)			12,480.00

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

**CUADRO Nº 74:
DEMANDA DE INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL VECINAL**

Tipo de Obra	Descripción	Longitud km	Monto Estimado de Inversión (en miles \$)
Caminos por mejorar	Mejoramiento a nivel de tratamiento superficial bicapa de la carretera Mórrope Cruz de Medano - Casa Blanca	18.60	773.20
	Mejoramiento a nivel de Asfalto en caliente carretera Tumán – Luya	5.84	1,570.00
	Mejoramiento a nivel de Asfalto en caliente carretera Motupe – Zapote	5.50	2,350.00
	Mejoramiento caminos vecinales provincia de Lambayeque	global	1,350.00
	Mejoramiento caminos vecinales provincia de Ferreñafe	global	978.60
	Mejoramiento caminos vecinales provincia de Chiclayo	global	1,978.60
SUB TOTAL			9,000.40
TOTAL (miles de US\$)			9,000.40

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

La red vial vecinal en Lambayeque esta conformada por 905.15 km. (Cuadros, 45, 46, 57 y 58), y son los que vinculan a los distritos y caseríos con la red regional y nacional, como también con las capitales provinciales y distritales.

No obstante las vías vecinales, son el soporte de los centros de producción, centros poblados y distritos, orientado hacia nodos comerciales, y a los mercados de consumo y abastecimiento de insumos, las características de transitabilidad de las vías no son los más adecuados; es así que el 50.06% de las vías vecinales se encuentran en mal estado de transitabilidad; esto debido a que no se asume el compromiso por parte de las autoridades competentes, como son los gobiernos locales.

Desde el punto de vista de la DRTC las prioridades de intervención se señalan en el Cuadro 75, sin embargo en los documento del Plan Vial Participativo Provincial(PVPP) consideran su propia priorización, que no ha sido debidamente coordinada con el Gobierno Regional, indicándose que en la actualidad los Institutos Viales Provinciales aparecen como órganos ajenos a un conjunto de problemas del sector transportes.

CUADRO N° 75:
NIVELES DE INTERVENCIÓN REQUERIDOS POR LAS VÍAS DE CATEGORÍA DEPARTAMENTAL

Nº	Codigo	Trayecto		Longitud (Km)	Tipo de Superficie				Monto Estimado de Inversión (US\$)	Estado de la vía	Nivel de intervención requerido
		Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha			
1	LA-100	Emp. PE-1 NJ (Motupe)	Huallabamba	69.18	1.87			67.31	832,965.00 1,421,000.00 2,019,300.00	Regular Regular Malo	Mantenimiento rutinario Mantenimiento periódico Mejoramiento
2	LA-101	Emp. PE-1NJ (El Lindero)	Salas	17.06	17.06				341,200.00 255,900.00	Bueno	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario
3	LA-102	Emp. PE-O6A (Chiclayo)	Kañaris.	220.63	48.72		45.20	126.71	2,487,670.00 4,738,954.00 5,157,300.00	Bueno Regular Regular	Mantenimiento rutinario Mantenimiento periódico Mejoramiento
4	LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón)	Emp. LA-102 (Dv. Mamagpampa)	39.31				39.31	786,200.00 530,685.00 1,179,300.00	Regular Regular Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
5	LA-104	Emp. PE-1N (Morrope)	Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo)	24.96	8.85			16.11	5,477,400.00 350,235.00 499,200.00	Bueno Malo Malo	Mejoramiento Mantenimiento rutinario Mantenimiento periódico
6	LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo)	Emp. LA-102 (La Zaranda)	14.18	2.43	11.75			567,200.00 191,430.00	Bueno Regular	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario
7	LA-106	Emp. PE-1NJ (Tucume)	Museo.	1.57	1.57				18,840.00 74,010.00	Malo Bueno	Mantenimiento rutinario Mantenimiento periódico
8	LA-107	Emp. PE-1NJ (Punto Cuatro)	Mesones Muro	17.50	5.03		12.47		350,000.00 247,276.00 4,239,800.00	Bueno Regular Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
9	LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegones)	Emp. LA-110 (Monsefú)	36.62	11.5			25.12	962,400.00 494,280.00 8,829,131.00	Bueno Regular Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
10	LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios)	Emp. LA-108 (Dv. San José)	10.55	10.55				158,250.00 211,000.00	Bueno Bueno	Mantenimiento rutinario Mantenimiento periódico
11	LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten)	Emp. PE-1N (Larán)	19.45	17.56	1.89			740,200.00 262,575.00 642,600.00	Bueno Malo Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
12	LA-111	Emp. PE-O6A (Pomalca)	Emp. PE-O6A (Dv. Tablazos)	52.74	21.00	27.35		4.39	1,054,800.00 17,931,600.00 711,990.00	Malo Malo Malo	Mantenimiento periódico Mejoramiento Mantenimiento rutinario
13	LA-112	Emp. PE-O6A (Pátapo)	Emp. LA-110 (Huaca Rajada)	10.47	6.10			4.37	209,400.00 150,495.00 3,571,430.00	Bueno Malo Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
14	LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti)	Emp. LA-111 (Sipán)-Saltur	14.47	4.07	10.40			289,400.00 195,345.00 4,919,800.00	Regular Regular Regular	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
15	LA-114	Emp. PE-1N (Nuevo Mocupe)	Lagunas.	16.09	12.26			3.83	321,800.00 217,215.00 513,220.00	Bueno Malo Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
16	LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo)	Emp. LA-102.	10.90				10.90	127,000.00 85,815.00 18,596,500.00	Malo Malo Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
17	LA-116	Emp. PE-1N (KM 789) – Emp. LA-102	Emp. LA-102.	6.35			6.35		436,000.00 130,800.00 327,000.00	Malo Malo Malo	Mantenimiento periódico Mantenimiento rutinario Mejoramiento
TOTAL				582.03	168.57	51.39	64.02	298.05	93,855,911.00		

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.
Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

As: Asfaltado
Af: Afirmado
SA: sin afirmar
T.: Trocha

**CUADRO N° 76:
RESUMEN PRESUPUESTO REQUERIDO PARA DEMANDA DE EXPANSIÓN E
INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL**

Descripción	Monto Estimado de Inversión (en miles US\$)
DEMANDA DE EXPANSIÓN	23,350.00
Caminos por construir	14,050.00
Puentes por Construir	9,300.00
DEMANDA DE INTERVENCIÓN	161,980.60
Caminos por rehabilitar	150,230.00
Puente por rehabilitar	380.00
Intervención requerida por vías nacionales	11,370.60
TOTAL (en miles de US\$)	185,330.60

Fuente: D.R.T.C. G.R - Lambayeque Enero del 2010

**CUADRO N° 77:
RESUMEN PRESUPUESTO REQUERIDO PARA DEMANDA DE EXPANSIÓN E
INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL DEPARTAMENTAL**

Descripción	Monto Estimado de Inversión (en miles US\$)
DEMANDA DE EXPANSIÓN EN VÍAS DEPARTAMENTALES	14,554.00
Caminos por construir	8,884.00
Puentes por Construir	5,670.00
DEMANDA DE INTERVENCIÓN EN VÍAS DEPARTAMENTALES	93,855.91
Intervención requerida por vías departamentales	72,777.55
TOTAL (en miles de US\$)	108,409.91

Fuente: D.R.T.C. G.R - Lambayeque Enero del 2010

**CUADRO N° 78:
RESUMEN DE PRESUPUESTO REQUERIDO PARA DEMANDAS DE
EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL VECINAL**

Descripción	Monto Estimado de Inversión (en miles US\$)
DEMANDA DE EXPANSIÓN	12,480.00
Caminos por construir	12,480.00
DEMANDA DE INTERVENCIÓN	9,000.40
Caminos por mejorar	9,000.40
TOTAL (en miles de US\$)	21,480.40

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

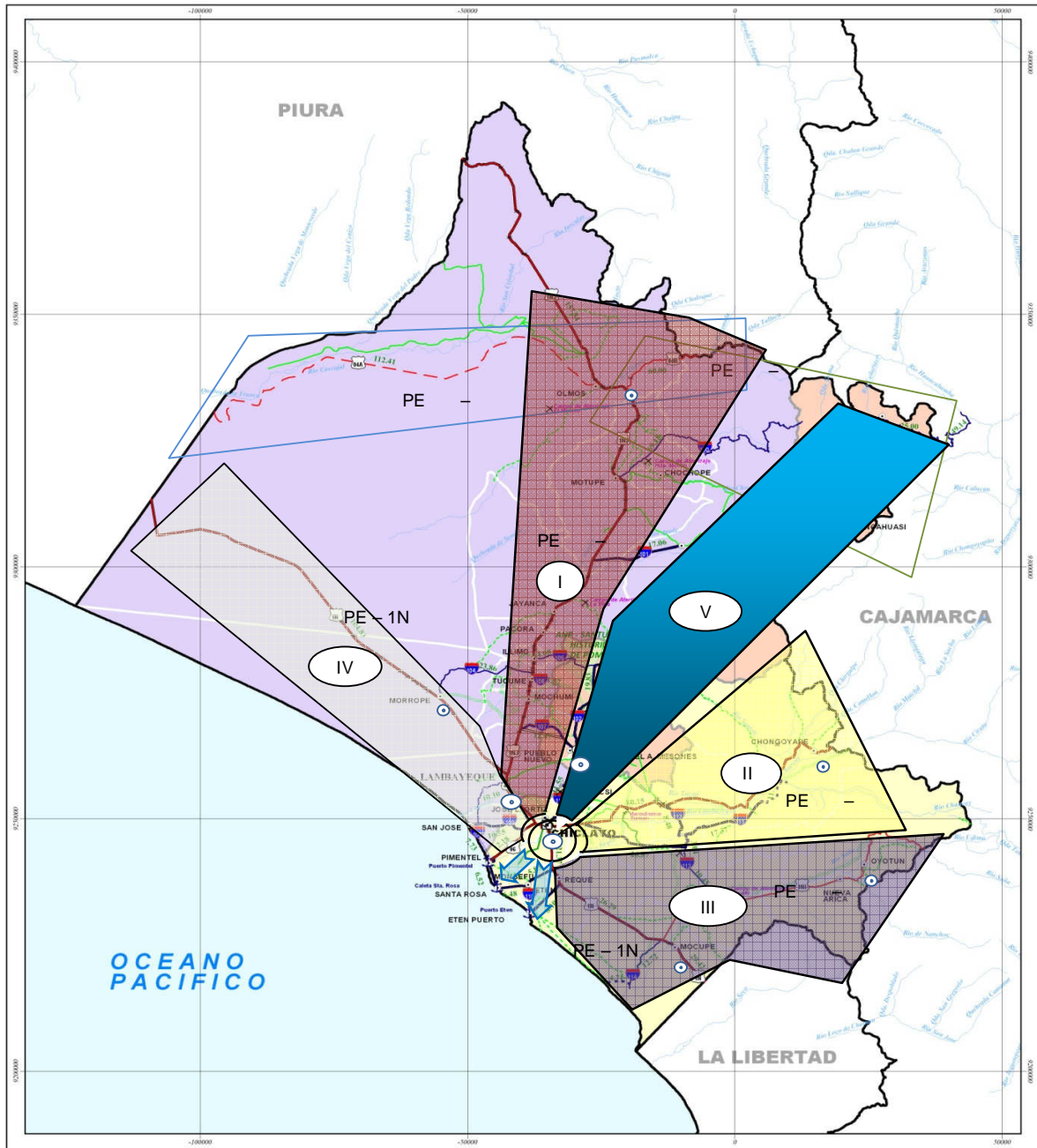
III.12.5. Identificación de Ejes de Integración Económica y Territorial

Según el análisis se determinó 06 ejes de integración económica y territorial:

- Eje de integración económica y territorial:** Puerto Pimentel, Chiclayo, Lambayeque, Mochumí, Pacora, Olmos, Virrey.
- Eje de integración económica y territorial:** Pimentel, Chiclayo, Pomalca, Tután, Pucalá, Pátapo, Chongoyape, Cumbil.
- Eje de integración económica y territorial:** Lagunas (Mocupe) Reque (La Libertad)

4. Eje de integración económica y territorial: Lambayeque, Mórrope El Cruce (Piura).
5. **Eje de integración económica y territorial:** Puerto Eten, Chiclayo, Reque, Mocupe, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica, Oyotún, La Florida.
6. **Eje de integración económica y territorial:** Chiclayo, Picsi, Ferreñafe, Pítipo, Batangrande, Incahuasi, Cañaris, Pucará. En Proyecto.

MAPA N° 24: EJES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL



SIGNOS CONVENCIONALES	
Código de la Red Vial Nacional	Camino Asfaltado
Código de la Red Vial Departamental	Camino Afirmeado
Código de la Red Vecinal	Camino Sin Afirmeado
Límite Departamental	Trocha Carretable
Límite Provincial	Proyectado
Límite Distrital	Minas
Capital de Departamento	Hidroeléctrica
Capital de Provincia	Aeródromo - Campo Aterrizaje
Capital de Distrito	Baños Termales
Centro Poblado	Área Arqueológica
Via Nacional	Lugar de Baños
Via Departamental	Turismo Paisajístico
Via Vecinal (Con Registro MTC)	Volcanes
Via Vecinal (Sin Registro MTC)	Nevoados
Carrilero de Mercadería	Carreteras
Puente	Riaca
Poniente	Quebradas
Baldío	



REPUBLICA DEL PERU DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE

1:700,000

0 10 20 Kilómetros

CUADRICULA 5,000 METROS ZONA 18 SUR
PROYECCION UNIVERSAL TRANSVERSA DE MERCATOR (UTM) 18 SUR
ESFEROIDE Y DATUM: SISTEMA GEODESICO MUNDIAL (WGS) DE 1984



DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE
GOBIERNO REGIONAL DE LAMBAYEQUE

INVENTARIO VIAL GEOREFERENCIADO
PLAN VIAL REGIONAL PARTICIPATIVO

REGION DE LAMBAYEQUE
EJES DE INTEGRACION ECONOMICA Y TERRITORIAL

TEM:	PROFES:	ESCALA:	PROYECCION DATUM:	FECHA:
		1:700,000	UTM-WGS84 ZONA 18 S	SEPTIEMBRE 2009

24

ING. INEI, INRENA, INC, MTC

**CUADRO Nº 79:
DETERMINACIÓN DE EJES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL, SEGÚN JERARQUÍA DE CIUDADES, IMPORTANCIA POBLACIONAL, ORIENTADOS A CORREDORES ECONÓMICOS (Incluye al proyecto VI – Categorización de vía a la red Nacional)**

Ejes de Integración Económica y Vial	Jerarquía Urbana	Jerarquía por Volumen de Población (a)	Jerarquía por tasa de crecimiento (b)	(a+b)	Zona de desarrollo	Rol de servicio a la producción	Indicador de importancia del nodo (a) + (b)	Orden de Importancia del Nodo	Red Vial Nacional	Red Vial Departamental
I	Chiclayo Central	1	5	6	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	1	I. Longitudinal PE-1N y PE-06 Longitudinal PE-1NJ	Las vías configuran alrededor de la vía nacional longitudinal PE-1N y PE-1NJ
	Pimentel	6	4	10	Dinámica	Pesca, turismo y agricultura	Alta	2		
	Lambayeque	4	13	17	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	5		
	Mochumi	26	23	49	Dinámica	Agricultura, turístico y servicios	Media	11		
	Olmos	18	16	34	Dinámica	Agricultura, turístico y servicios	Alta	12		
	Tucume	22	8	30	Dinámica	Agricultura, turismo y servicios	Alta	13		
	Motupe	13	19	32	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	14		
	Jayanca	24	29	53	Estancada	Agricultura, turístico y servicios	Baja	15		
	Pacora	31	24	55	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	16		
	Illimo	30	30	60	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	19		
II	Patapo	10	1	11	Dinámica	Agricultura y servicios	Alta	3	II. PE-1N Transversal PE-06A	Las vías configuran alrededor de la vía nacional transversal PE-06A.
	Pomalca	9	15	24	Dinámica	Agricultura, transformación, turismo y servicios	Alta	11		
	Tuman	7	21	28	Dinámica	Transformación y agricultura	Alta	10		
	Santa Rosa	15	14	29	Dinámica	Agricultura y transformación	Alta	19		
	Chongoyape	12	18	30	Dinámica	Agricultura, turismo y transformación	Media	20		
	Pucala	25	7	32	Dinámica	Agricultura, turismo, transformación y servicios	Alta	22		
III	Monsefu	8	25	33	Dinámica	Agricultura, turístico y servicios	Alta	23	III. Long. PE-1N	Longitudinal Sur
	Lagunas (Mocupe)	27	22	49	Estancada	Agricultura y servicios	Media	24		
IV	Reque	19	17	36	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	27	IV. Long PE-1N	Panamericana norte relación con Piura.
	San José	16	6	22	Dinámica	Pesca, agricultura y servicios	Alta	7		
V	Morrope	21	2	23	Dinámica	Agricultura, servicios y turismo.	Alta	8	V. Transversal PE-1NI	Las vías configuran alrededor de la vía nacional transversal PE-1NI
	Cayalti	11	10	21	Dinámica	Agricultura, transformación, turístico y servicios	Alta	6		
	Zaña	20	12	32	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	21		
	Eten	17	32	49	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	29		
	Oyotun	29	28	57	Dinámica	Agricultura y turístico	Media	26		
VI PROYECTO DE VIA NACIONAL	Puerto eten	33	33	66	Estancada	Pesca, turismo y servicios	Baja	28	VI. Transversal PE-06C (PROYECTO)	Las vía que configura como alternativa de integración, inicia en Chiclayo (PE-1N) hasta el límite regional con Cajamarca.
	Nueva Arica	34	37	71	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	25		
	Ferreñafe	5	9	14	Dinámica	Agricultura, turismo y transformación	Alta	4		
	Picsi	23	3	26	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	9		
	Pueblo Nuevo	14	27	41	Dinámica	Agricultura y servicios	Media	18		
	Manuel A. Mesones	35	35	70	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	30		
	Pitipo	28	36	64	Estancada	Agricultura y servicios	Baja	31		
	Incahuasi	36	31	67	Estancada	Turismo, agricultura y servicios	Baja	33		
Cañaris	37	34	71	Estancada	Turismo, agricultura y servicios	Baja	34			

Fuente: Referencia Cuadro Nº 56 de determinación de nodos para la integración económica y territorial.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque - 2010

CAPITULO IV

PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DE LA REGIÓN

IV. PROPUESTA DE SOLUCIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DE LA REGIÓN

IV.1 Estrategia de Intervención Vial de la Región

Es indudable que la oferta financiera del Gobierno Regional de Lambayeque es insuficiente para llevar al nivel de servicio esperado, a todos los caminos departamentales, por lo que es necesario llevar a cabo un proceso de priorización de dichos caminos en función de su grado de importancia en la articulación económica y territorial del departamento.

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

Identificación de los ejes de integración económica y territorial de la Región.

Definición y priorización de los ejes viales estratégicos para el desarrollo Regional, 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.

IV.1.1. Identificación de ejes de integración económica y territorial de la Región

Del análisis de las áreas diferenciadas por su dinamismo y los flujos comerciales y de productos de las zonas de producción a los mercados de consumo internos y externos del departamento²¹; definimos seis ejes viales representados por la red nacional, complementariamente se insertan a ellas las vías regionales ó departamentales, las mismas que responden a la dinámica productiva, económica, comercial y social de la Región Lambayeque.

Zona Dinámica

Eje de integración económica y territorial: (PE-06 Y PE-1NJ) Chiclayo, Lambayeque, Mochumí, Túcume, Motupe, Olmos, Señor de Los Milagros, Las

²¹ En el documento del PVDP Lambayeque 2010 – 2020, es indiferente nominar “Carretera Regional” o Carretera Departamental”, cada ruta en mención se localiza dentro los límites de la Región o Departamento.

Minas, El Virrey (Transversal PE-06 = 11.8 km y la Longitudinal PE-1NJ = 157.34 km).

Área de gran dinamismo con relaciones económicas fluidas y complementarias entre sí, cuya base productiva se sustenta en la agricultura de cultivos industriales y agroindustriales orientados al mercado nacional y externo, (cultivo de arroz, maíz amarillo duro, menestras, frutales, legumbres, miel de abeja), generando actividades agroindustriales como la elaboración de alimentos balanceados, pilado de arroz (por molinos), procesamiento de productos agrícolas, industria cervecera, producción pecuaria, turística, etc.; es un eje de integración económica de gran importancia en el desarrollo de la Región.

Chiclayo, José L. Ortiz y La Victoria, se constituyen el principal y más importante centro administrativo, financiero, comercial, de servicios, de acopio de la producción y de apoyo a las actividades productivas. Su área de influencia abarca los distritos de Lambayeque, Mochumí, Túcume, Illimo, Pacora, Jayanca, Motupe, Olmos, Salas, Chochope, y, las provincias vecinas de la Región de Cajamarca; y los centros poblados de Cascajal, Señor de Los Milagros, Los Mangos, Nichipo, San Cristóbal, Ancol Grande, centros limítrofes con la Región de Piura; constituyen zonas y poblados de mayor generación de productos y servicios orientadas al mercado, el enlace de los caminos vecinales a los regionales y éstos a los nacionales hacen visualizar la gran importancia del eje de integración económica y territorial señalada.

El distrito de Olmos, en su calidad de nodo dinámico, constituye un centro atractivo en el intercambio comercial entre tantos centros poblados localizados en la zona norte y oeste junto a la frontera con la Región Piura; y con el proyecto de Construcción de Carretera Olmos – Cruce Bayovar, se orienta a integrarse en un centro de mayor desarrollo.

Con la puesta en marcha del Proyecto Hidroenergético e Irrigación Olmos, se incrementará la frontera agrícola con la incorporación de 38,000 hectáreas de nuevas tierras y ampliará la frontera agrícola mejorando terrenos dedicados a la agroexportación, generando enormes impactos en la producción de cultivos como la caña de azúcar, el espárrago y otros cultivos de gran demanda internacional como la alcachofa y páprika.

Del mismo modo, el proyecto contribuirá en el desarrollo de la agroindustria, en base a la producción agrícola y contribuirá en la complementación de la cadena

productiva fortaleciendo la actividad comercial en la Región con las otras Regiones, mejorando de esta manera el valor de la producción de Lambayeque.

Por las razones expuestas, las ciudades de este tramo longitudinal adquieren gran dinámica en la especialización productiva, comercial, convirtiéndose en centros de mejor acopio de productos de calidad y estandarizados; por otro lado, éstas ciudades asumen por jerarquía la descentralización de organismos administrativos y financieros de apoyo a las actividades productivas, económicas y sociales.

Hay que señalar la importancia de las vías departamentales de: LA-104, LA-107, LA-106, LA-105, LA-101, LA-100. Finalmente la contribución de la vía Nacional Emp. PE-1NJ (Dv. Jaén) - Limón - Abra Porculla; carretera Nacional PE-04B de 18.7 km, el mismo por su importancia de vinculación orienta el dinamismo de intercambio comercial y flujo de pasajeros hacia la Región de Cajamarca y Amazonas.

Eje de integración económica y territorial: (PE-06, PE-06A) Chiclayo, Pomalca, Tumán, Pucalá, Pátapo, Chongoyape, Cumbil, Límite Territorial (Transversal PE-06 = 11.8 km y Transversal PE-06A = 80.15 km hacia Chota - Cajamarca)

Área dinámica cuya base productiva se sustenta en la agricultura, especialmente en el cultivo de la caña de azúcar, permitiendo su industrialización y el eslabonamiento con otras industrias, como la papelera, procesamiento de alcohol, bebidas y melaza., constituida por las ciudades de Pimentel, Chiclayo Metrópoli, Pomalca, Tumán y Chongoyape con relaciones económicas fluidas y complementarias entre sí.

Chiclayo se constituye en el principal y más importante centro administrativo, financiero, comercial, servicios y acopio de principales productos. Por otro lado, en el principal eje de apoyo a las actividades productivas (semilla, fertilizantes, maquinaria e insumos básicos para la producción), y Chongoyape constituye un centro de acopio y de servicios para el área rural.

Su área de influencia abarca los distritos de Pomalca, Tumán, Pátapo, y Pucalá; y sirve de integración con la parte central de la Región Cajamarca (Provincias de Chota, Santa Cruz y Cutervo).

Esta zona se articula al mercado Regional e interregional, por medio de la carretera nacional Transversal PE-06A = 80.15 km hacia Chota – Cajamarca.

Eje de integración económica y territorial: (PE-1N) Chiclayo, Lambayeque, Mórrope, límite territorial (Cruce Bayovar - Región Piura).

El dinamismo de este espacio, se sustenta en la agricultura especialmente en el cultivo de arroz, maíz amarillo duro, menestras, así como en la minería (sal, yeso), turismo religioso y vivencial, abarcando las ciudades de Chiclayo, Lambayeque y Mórrope.

Chiclayo se constituye en el principal y más importante centro administrativo, financiero, comercial, servicios y acopio de principales productos. Por otro lado, en el principal eje de apoyo a las actividades productivas (semilla, fertilizantes, maquinaria e insumos básicos para la producción), y sirve de integración con la Región Piura y Tumbes.

Este eje está servido por la carretera nacional PE-1N Lambayeque - Dv. Mochumí (PE-1NJ) - Mórrope - El Cruce (PE-04) y tiene una longitud aproximada de 116.64 km. Eje de integración económica y territorial: (PE-1N) Chiclayo, Reque, Chepén.

Área dinámica, cuya base productiva se sustenta en la agricultura, especialmente en el cultivo de la caña de azúcar, permitiendo su industrialización y el eslabonamiento con otras industrias, como la papelera, de alcoholes, bebidas y de melaza, constituido por las ciudades de Chiclayo Metrópoli, Reque, Mócupe, y proyectándose al nodo extra Regional Chepén, con importantes relaciones económicas fluidas y complementarias entre sí.

Esta zona se articula a sus mercados principalmente por medio de la carretera nacional PE-1N (Panamericana Norte) entre las progresivas 713,285 (Pachanguilla) y 770,000 (Chiclayo), y cuenta con una longitud aproximada de 56,715 Km.

Eje de integración económica y territorial: (PE-06A) Chiclayo, Pomalca, Cayaltí, Oyotún.

Esta zona constituye un área dinámica; la agricultura, principal actividad de esta zona, se cultiva bajo riego y en secano, y entre sus principales cultivos tenemos el arroz, tabaco, caña de azúcar, algodón, productos de pan llevar y frutales.

Su área de influencia abarca los distritos de Pomalca, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún; permitiendo el flujo de producción de estos centros poblados, así como de los distritos de La Florida, Niepos, Nanchoc y Bolívar, entre otros, de la

provincia de San Miguel en la Región Cajamarca; siendo el mercado principal, el de Chiclayo; el mismo que sirve como apoyo a su producción.

Este eje se vincula a la zona dinámica de la región a través de la carretera nacional PE-06A hasta Pomalca , luego por la carretera nacional 1NI desde Cayaltí hacia Oyotún y el límite departamental de Cajamarca; este tramo tiene una longitud aproximada de 90 Km., le resta competitividad por el mal estado del tramo Cayaltí – Oyotún, se constituye en Zona Media – Estancada.

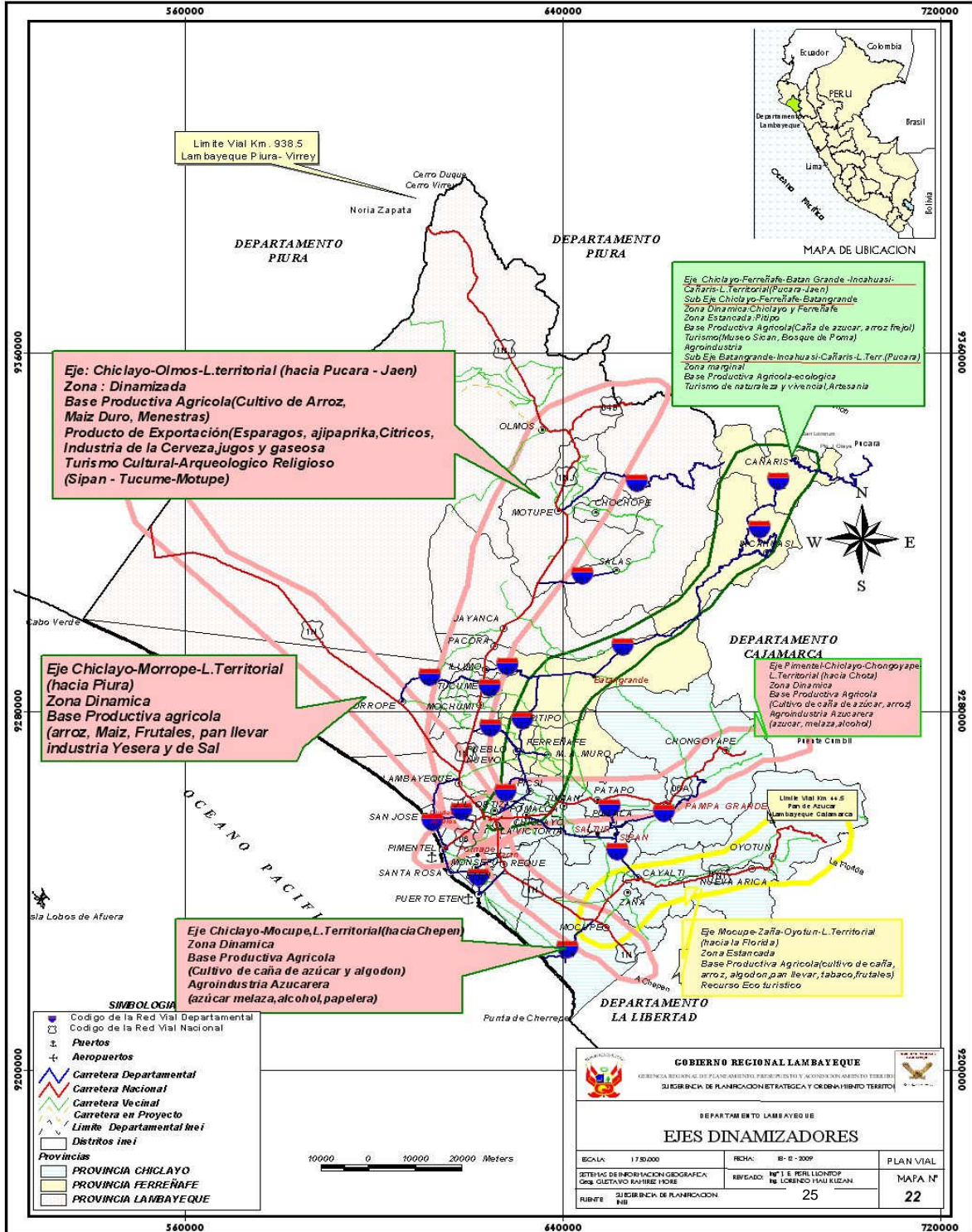
Eje de integración económica y territorial: Chiclayo, Picsi, Ferreñafe, Pitio, Batangrande, Incahuasi, Cañaris. Hacia Pucara, considerado un eje media - estancada.

Este eje es importante para los distritos de la provincia de Ferreñafe, porque los integra y conecta con los diferentes mercados regionales, propiciando el desarrollo socio económico de la zona.

Se puede distinguir dos sub ejes: i) Chiclayo - Ferreñafe – Batangrande - Mayascong y ii) Mayascón - Incahuasi – Cañaris; conectado al nodo extra Regional distrito de Pucara de la Provincia de Jaén en la Región Cajamarca.

El eje se halla servido por la vía departamental LA-102 Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Picsi - Ferreñafe - Pítipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumí Viejo - Laquipampa - Moyán - Riopampa - Higuerón - Uyurpampa - Marayhuaca - Congacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L.D. Cajamarca). Con una extensión de 224.4 km., se constituye en la vía más extensa la cual pasa por las tres provincias que conforman el departamento de Lambayeque, especialmente por la zona andina y las Áreas Naturales Protegidas del Bosque de Pómac y Zona Reservada de Laquipampa de la provincia de Ferreñafe, los Distrito de Cañaris de trayectoria longitudinal.

MAPA N° 25: EJES DINAMIZADORES DE LA ECONOMÍA REGIONAL



IV.1.2. Sub Eje Chiclayo - Ferreñafe – Batangrande – Mayascong

Zona de desarrollo medio

Esta zona constituye un espacio con relativo dinamismo por cuanto su desarrollo está basado en actividades productivas relacionadas a la producción agrícola, siendo el principal cultivo el arroz y caña de azúcar, actividades agroindustriales y servicios turísticos de mucha importancia.

Chiclayo se constituye en el principal y más importante centro administrativo, financiero, comercial, servicios y acopio de principales productos. Por otro lado, en el principal eje de apoyo a las actividades productivas (semilla, fertilizantes, maquinaria e insumos básicos para la producción); Ferreñafe y Batangrande constituye un centro de acopio y de servicios para el área rural, cuyas relaciones económicas son complementarias entre sí.

Este sub eje se encuentra servido por la carretera departamental LA-102 Chiclayo – Picsi – Ferreñafe – Pítipo – La Zaranda – Batangrande - Mayascong que tiene una longitud aproximada de 63,17 km.

IV.1.3. Sub Eje Mayascong – Incahuasi - Cañaris - Pucará

Zona Marginal

El área de influencia de este sub eje constituye una zona marginal y deficientemente vinculada al resto del departamento, su desarrollo económico gira en torno a la producción para autoconsumo, siendo su principal actividad la agricultura ancestral, mayormente en secano.

Los principales productos que se cultivan son la papa, trigo, cebada olluco, menestras, etc., indicándose que en la actualidad se viene cultivando el café ecológico en la zona de Cañaris, y los hongos en la zona de Marayhuaca en Incahuasi, productos de requerimiento a nivel internacional.

En la actualidad se viene realizando los trabajos de exploración de recursos minerales metálicos existentes en la zona de Cañariaco (Cañaris) con reservas ya mencionadas de 380 millones de Tn; lo que asegura un aumento en el tránsito vehicular de pasajeros como de mercancías hacia esta zona.

Este sub eje se conecta mediante la carretera departamental LA-102 y LA-103 y un importante tramo viene de PE-1NJ Emp. Motupe como vía Regional LA-100 hasta Corral de Piedra y Colaya, estos ejes son de penetración Costa - Sierra, iniciándose en Mayascong en la región costa y finaliza en el distrito de Cañaris

en la zona andina; sin embargo, aún falta conectar este eje en 22.00 km lo que limita la adecuada integración de Cañaris y demás centros poblados hacia las zonas más dinámicas del departamento, proyectándose al nodo extra Regional del distrito de Pucará, Provincia de Jaén de la Región Cajamarca y cuenta con una longitud aproximada de 157,46 km desde el Centro Poblado de Mayascong.

IV.2. Definición de los Ejes Viales Estratégicos para el Desarrollo Regional

Los ejes viales estratégicos para el desarrollo Regional, han sido determinados en función de los ejes de integración Económica y Territorial, teniendo en cuenta el grado de importancia de los nodos de desarrollo, de los flujos de carga que se mueven a través del mismo y la conectividad de los caminos cercanos a este eje vial.

Indicándose que, como resultado de la aplicación de la matriz basada en la clasificación por los indicadores, se cuenta con los siguientes ejes estratégicos por orden de importancia:

El Eje Chiclayo – Olmos – L. Territorial (límite con Piura), está localizado en la costa Norte del departamento y comprende a las ciudades de Chiclayo, Lambayeque, Mórrope, Mochumí, Túcume, Illimo, Pacora, Jayanca, Salas, Chochope, Motupe, Olmos, hasta Noria Zapata; se considera de importancia estratégica de primer orden por las siguientes características:

Conecta a los nodos de Chiclayo y Olmos de importancia alta, presenta mayor conectividad con caminos respecto de su longitud y con indicadores de tasa de crecimiento poblacional ponderado relativamente alto; en este eje se encuentra la metrópoli de Chiclayo considerada como centro de comercialización y de apoyo a la producción de todo el ámbito Regional.

El Eje Chiclayo – Mocupe – L.Territorial (límite con La Libertad), ocupa el segundo lugar en orden de importancia, está localizado en la costa sur de la región, abarcando las ciudades de Chiclayo, Reque y Mocupe. Este eje se articula con una alta proporcionalidad de caminos vecinales, tiene población asentada con una tasa de crecimiento poblacional ponderada positiva y con indicador de importancia del nodo de conexión de alta y media en Reque y Mocupe.

El Eje Chiclayo – Chongoyape – L. Territorial (límite con Cajamarca), ocupa el tercer orden en prioridad, localizado en la zona de costa, abarcando las ciudades de Chiclayo, Pomalca, Tumán, Pátapo, Pucalá y Chongoyape.

Este eje transversal vincula los centros de producción con los centros de comercialización de la región, especialmente con Chiclayo. Conecta a los nodos de Chiclayo, Pomalca, Tumán y Pátapo de importancia alta con los nodos de Chongoyape y Pucalá de importancia media; indicándose que presenta una media tasa de crecimiento poblacional, asimismo, su conectividad con caminos tributarios al eje son relativamente altos.

El Eje Chiclayo – Ferreñafe – Batangrande – Incahuasi – Cañaris, en este eje se comprende a las ciudades costeras de Chiclayo y Ferreñafe y las ciudades alto andinas de Incahuasi y Cañaris. La calificación de sus indicadores: tasa de crecimiento poblacional, grado de conectividad e importancia de sus nodos de desarrollo lo ubica en el cuarto orden de prioridad. Constituye eje estratégico para el desarrollo de la provincia de Ferreñafe.

El Eje Chiclayo – Mórrope – L. Territorial (hacia Piura), se ubica en el quinto lugar de conectividad debido a su mínimo nivel de conectividad, así como al grado de importancia de los nodos, teniendo que Piura se constituye en nodo extra Regional y a la importancia del nodo principal de Chiclayo.

El Eje Chiclayo – Pomalca – Cayaltí – Oyotún L. Territorial (hacia La Florida), se ubica en el sexto lugar debido a la interconexión de los nodos de Nueva Arica y Oyotún de media y baja que lo ubican con un índice de importancia en el nodo de 0,8; mientras que su grado de conectividad es considerablemente bajo, teniendo además una tasa de crecimiento poblacional relativamente bajo en comparación con el resto de ejes.

**CUADRO N° 80:
EJES VIALES ESTRATÉGICOS PRIORIZADOS – REGIÓN LAMBAYEQUE**

Eje	Conectividad		Tc. ponderada		Imp del Nodo de Conexión		Suma de Valores de g = b+d+f	Prioridad
	Valor (a)	Normaliz. (b)	Valor (c)	Normaliz. (d)	Valor (e)	Normaliz. (f)		
Chiclayo – Olmos – L. Territorial (hacia Jaén)	1.29	1.00	4.83	0.96	1.00	1.00	2.96	1
Chiclayo – Mocupe – L. Territorial (hacia Chepén)	0.60	0.46	9.73	1.00	0.80	0.80	2.26	2
Chiclayo – Chongoyape – L. Territorial (hacia el Puente Cumbil)	0.84	0.65	5.04	0.52	0.80	0.80	1.97	3
Chiclayo – Ferreñafe – Batangrande – Incahuasi – Cañaris (hacia Pucará)	0.75	0.58	4.98	0.51	0.80	0.80	1.89	4
Chiclayo – Morrope – L. Territorial (hacia Piura)	0.65	0.50	5.45	0.56	0.80	0.80	1.86	5
Chiclayo – Pomalca – Zaña – Cayalti - Oyotún (hacia La Florida)	0.28	0.21	5.11	0.52	0.80	0.80	1.54	6

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

0063

IV.2.1. Listado priorizado de Caminos Nacionales

Del cuadro N° 80 “Ejes Viales Estratégicos Priorizados”, se puede notar a la vista el listado priorizado de los caminos Nacionales cuyas competencias de ampliación de fronteras de demanda, mejoramiento, mantenimiento corresponden a Provías Nacional, institución que debe tomar en cuenta, los resultados priorizados dentro de la Planificación Vial Nacional, toda vez que constituyen ejes estratégicos para el desarrollo socio económico de Lambayeque como parte de un conjunto Nacional, y cuyo resumen se muestra en el Cuadro N° 81.

**CUADRO N° 81:
LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS NACIONALES**

Código	Camino / Tramo	Eje Vial que Integra	Prioridad del Eje Vial que integra
PE-1NJ	Chiclayo - Olmos - L. Territorial (hacia Jaén)	Panamericana	1
PE-1N	Chiclayo - Mocupe - L. Territorial (hacia Chepen)	Panamericana	2
PE-06A	Pimentel - Chiclayo - Chongoyape - L. Territorial (hacia el Puente Cumbil)	Carretera de Penetración	3
PE-1N	Chiclayo - Morrope - L. Territorial (hacia Piura)	Panamericana	5
PE-1NJ	Zaña – Cayalti – Nueva Arica – Chongoyape – L. Territorial (hacia La Florida)	Carretera de Penetración	6

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

IV.2.2. Listado de Caminos Departamentales Estratégicos

Del Cuadro N° 80 “Ejes Viales Estratégicos Priorizados”, se puede obtener el listado priorizado de los Caminos Departamentales Estratégicos, de competencia del Gobierno Regional, a través de la DRTC, para acciones de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento vial, y cuyo resumen se muestra en el Cuadro N° 82.

**CUADRO Nº 82:
LISTADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES ESTRATÉGICOS**

Código	Camino / Tramo	Eje Vial que integra	Prioridad del Eje Vial que integra
LA-100	Emp. PE-1N J (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	1.3	
LA-101	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	1	
LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pícsi - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuierón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	Chiclayo, Pícsi, Ferreñafe, Pitipo, Batangrande, Cañaris	4
LA-103	Emp. LA-102 (Higuierón) - Tayapampa - Incahuasi- Emp. LA-102 ()	4	
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	1.6	
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	1.4	
LA-106	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	1	
LA-107	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	1.4	
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) - Bodegonos - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	1.6	
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)		
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán).	3	
LA-111	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE- 06 A (Dv. Tablazos)	2	
LA-112	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	2.5	
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán)	2.5	6
LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.	3	
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	4	
LA-116	Emp. PE-1N (Km 789) -Emp. LA-102	4	
Propuesta de Recategorización de Caminos Departamentales			
Nº	Camino / Tramo	Eje Vial que integra	
1	Callanca - Pomalca - Ventarrón	6	
2	Puerto Eten - Petro Perú - Lagunas - Chérrepe	2	
3	Mórrope - Playa San Pedro	5	
4	PE- 1NJ (Motupe) - Chochope - La Ramada - Penachí - Canchachalá - Moyán	1	
5	Tumán - Luya	3	
6	Jayanca - Bosque de Pomac	1	
7	Motupe - Salitral - Zapote	1	
8	Motupe - Mitobamba .- Tramo: Huallabamba - Quirichima - Mitobamba (Cañaris)	1	
9	Olmos - CC Santo Domingo(Olmos) - CC San Pedro (Mórrope) - Km. 857 PE 1N	3	

FUENTE: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PYDP G.R.Lamabgeque 2010

IV.2.3. Priorización de Caminos Departamentales

Para la priorización de los caminos Departamentales, al listado de Caminos Estratégicos de jerarquía departamental (Cuadro N° 85) se ha aplicado el sistema de priorización matricial, teniendo en cuenta los indicadores técnicos, sociales y económicos cuyo resultado se muestra en el Cuadro N° 84 y que a continuación se describe:

1. Carretera LA-102 Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pícsi - Ferreñafe - Pítipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumí Viejo - Laquipampa - Moyán - Riopampa - Higuierón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca): Con un puntaje de 6.85, se presenta en el primer orden de prioridad, presentando el mayor flujo vehicular.
2. Carretera LA-108 Emp. PE-1N (Dv Bodegones) - Bodegones - Dv San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefù): Con un puntaje de 6.25 se ubica en el segundo orden de prioridad.
3. Carretera LA-114 Emp. PE-1N (Nvo. Mócupe) - Rafán - San Luis - Lagunas: Con un puntaje de 6.12 se ubica en el tercer orden de prioridad.
4. Carretera LA-113 Emp. PE-1N I (Cayaltí) - Emp. LA-111 (Sipán): Con un puntaje de 5.82 se ubica en el cuarto orden de prioridad.
5. Carretera LA-103 Emp. LA-102 (Higuierón) - Tayapampa - Incahuasi - Emp. LA-102: Con un puntaje de 5.71 se ubica en el quinto orden de prioridad.
6. Carretera LA-100 Emp. PE-1N J (Motupe) - Marrisón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba: Con un puntaje de 5.64 se ubica en el sexto orden de prioridad.
7. Carretera LA-109 Emp. PE-06 (Dv Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv San José): Con un puntaje de 5.48 se ubica en el séptimo orden de prioridad.
8. Carretera LA-104 Emp. PE-1N (Mórrope) - La Colorada - Fanupe - Pósitos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo): Con un puntaje de 5.44 se ubica en el octavo orden de prioridad.
9. Carretera LA-111 Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos): Con un puntaje de 5.40 se ubica en el noveno orden de prioridad.

10. Carretera LA-106 Emp. PE-1N J (Túcume) – Museo: Con un puntaje de 5.38 se ubica en el décimo orden de prioridad.
11. Carretera LA-116 Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102: Con un puntaje de 5.20 se ubica en el décimo primer orden de prioridad.
12. Carretera LA-101 Emp. PE-1N J (El Lindero) – Salas: Con un puntaje de 4.84 se ubica en el décimo segundo orden de prioridad.
13. Carretera LA-112 Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucalá - Pulcán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada): Con un puntaje de 4.80 se ubica en el décimo tercer orden de prioridad.
14. Carretera LA-107 Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro: Con un puntaje de 4.64 se ubica en el décimo cuarto lugar de prioridad.
15. Carretera LA-110 Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten – C. Eten - Monsefù - Emp. PE-1N (Larán): Con un puntaje de 4.48 se ubica en el décimo quinto orden de prioridad.
16. Carretera LA-115 Emp. PE-1N (Chiclayo): Con un puntaje de 4.13 se ubica en el décimo sexto orden de prioridad.
17. Carretera LA-105 Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda): Con un puntaje de 3.77 se ubica en décimo séptimo orden de prioridad.

**CUADRO Nº 83:
APLICACIÓN DE PUNTAJES FINALES POR TRAMOS – REGIÓN LAMBAYEQUE**

Código	Camino Tramo	Suma de Indicad. Sociales	Suma de Indicad. Técnicos	Suma de Indicad. Económicos	Factor de Ponderación	Puntaje Total
LA-100	Emp. PE-1N J (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	0.64	2.04	2.02	1.2	5.64
LA-101	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	1.47	1.04	1.52	1.2	4.84
LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pícsi - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higerón - Uyrupampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris -	1.18	2.31	2.22	1.2	6.85
LA-103	Emp. LA-102 (Higerón) - Tayapampa - Incahuasi- Emp. LA-102 ()	0.97	2.04	1.75	1.2	5.71
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	1.21	1.4	1.92	1.2	5.44
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	0.57	1.04	1.53	1.2	3.77
LA-106	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	1.15	1.1	2.23	1.2	5.38
LA-107	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	0.56	1.15	2.16	1.2	4.64
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) - Bodegonos - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	0.47	2	2.74	1.2	6.25
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	0.53	2	2.04	1.2	5.48
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán).	0.59	1.31	1.83	1.2	4.48
LA-111	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	0.64	1.4	2.46	1.2	5.40
LA-112	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	0.42	1.31	2.27	1.2	4.80
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán)	0.47	1.31	3.07	1.2	5.82
LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.	1.42	1.15	2.53	1.2	6.12
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	0.49	1.4	1.55	1.2	4.13
LA-116	Emp. PE-1N (Km 789) -Emp. LA-102	1.38	1.23	1.72	1.2	5.20

Propuesta de Recategorización a Caminos Departamentales

Nº	Camino / Tramo	Suma de Indicad. Sociales	Suma de Indicad. Técnicos	Suma de Indicad. Económicos	Factor de Ponderación	Puntaje Total
1	Callanca – Pomalca – Ventarrón	0.35	1.3	2.5	1.2	4.98
2	Puerto Eten – Petro Perú – Lagunas - Chérrepe	0.45	1.4	2.2	1.2	4.86
3	Mórrope – Playa San Pedro	0.25	1.1	1.8	1.2	3.78
4	PE- 1NJ (Motupe) – Chochope – La Ramada – Penachi – Canchachalá – Moyán	1.3	0.25	1.9	1.2	4.14
5	Tumán – Luya	1.4	0.8	2.2	1.2	5.28
6	Jayanca – Bosque de Pomac	1.25	0.75	1.8	1.2	4.56
7	Motupe - Saltral – Zapote	1.6	1.2	1.9	1.2	5.64
8	Motupe - Mitobamba - Tramo : Huallabamba – Quirichima – Mitobamba (Cañaris)	0.3	0.9	1.8	1.2	3.6
9	Olmos – CC Santo Domingo(Olmos) – CC San Pedro (Mórrope) – Km. 857 PE 1N	0.5	0.8	1.5	1.2	3.36

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

CUADRO 84
DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
INDICADORES PARA CAMINOS DEPARTAMENTALES

Código	Camino Tramo	Suma de indicad. Sociales	Suma de Indic. Técnicos	Suma de indicad. Económicos	Factor de Ponderación	Puntaje Total	Prioridad
LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pícsi - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuierón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamaqampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	1.18	2.31	2.22	1.20	6.85	1
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) - Bodegonos - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	0.47	2.00	2.74	1.20	6.25	2
LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.	1.42	1.15	2.53	1.20	6.12	3
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán)	0.47	1.31	3.07	1.20	5.82	4
LA-103	Emp. LA-102 (Higuierón) - Tayapampa - Incahuasi - Emp. LA-102 ()	0.97	2.04	1.75	1.20	5.71	5
LA-100	Emp. PE-1N J (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	0.64	2.04	2.02	1.20	5.64	6
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	0.53	2.00	2.04	1.20	5.48	7
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	1.21	1.40	1.92	1.20	5.44	8
LA-111	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	0.64	1.40	2.46	1.20	5.40	9
LA-106	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	1.15	1.10	2.23	1.20	5.38	10
LA-116	Emp. PE-1N (Km 789) - Emp. LA-102	1.38	1.23	1.72	1.20	5.20	11
LA-101	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	1.47	1.04	1.52	1.20	4.84	12
LA-112	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	0.42	1.31	2.27	1.20	4.80	13
LA-107	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	0.56	1.15	2.16	1.20	4.64	14
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán).	0.59	1.31	1.83	1.20	4.48	15
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-102	0.49	1.40	1.55	1.20	4.13	16
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	0.57	1.04	1.53	1.20	3.77	17

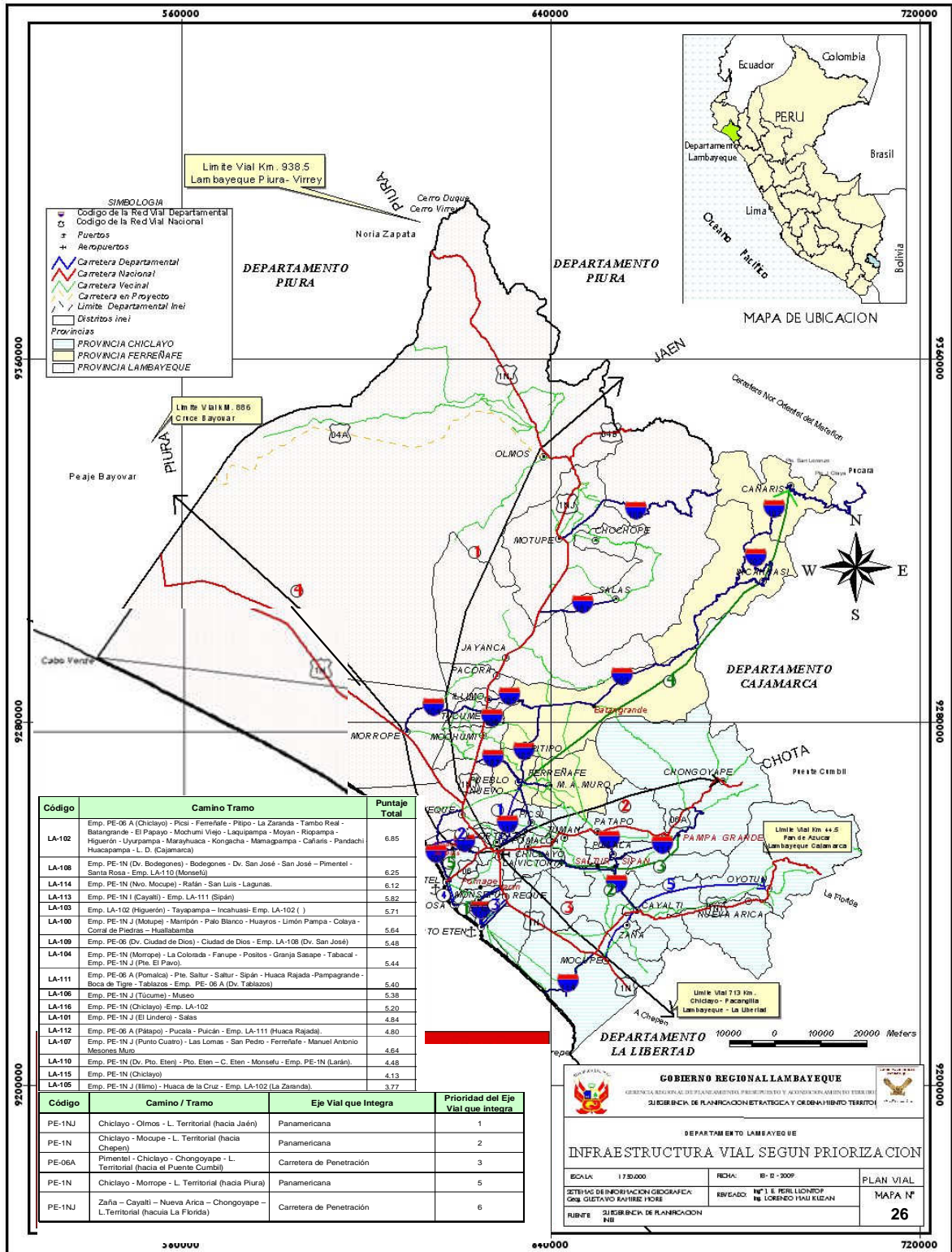
Propuesta de Recategorización a Caminos Departamentales

Nº	Camino / Tramo	Suma de indicad. Sociales	Suma de Indic. Técnicos	Suma de indicad. Económicos	Factor de Ponderación	Puntaje Total	Prioridad
1	Motupe - Salitral - Zapote	1.6	1.2	1.9	1.2	5.64	1
2	Tumán - Luya	1.4	0.8	2.2	1.2	5.28	2
3	Callanca - Pomalca - Ventarrón	0.35	1.3	2.5	1.2	4.98	3
4	Puerto Eten - Petro Perú - Lagunas - Chèrrepe	0.45	1.4	2.2	1.2	4.86	4
5	Jayanca - Bosque de Pomac	1.25	0.75	1.8	1.2	4.56	5
6	PE-1NJ (Motupe) - Chochope - La Ramada - Penachì - Canchachalà - Moyán	1.3	0.25	1.9	1.2	4.14	6
7	Morrope - Playa San Pedro	0.25	1.1	1.8	1.2	3.78	7
8	Motupe - Mitobamba - Tramo: Huallabamba-Quirichima-Mitobamba (Cañaris)					3.6	8
9	Olmos - CC Santo Domingo(Olmos) - CC San Pedro (Morrope) - Km. 857 PE 1N					3.3	9

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GRL Lambayeque 2010

MAPA N° 26: DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN VÍAS DEPARTAMENTALES



**CUADRO N°85:
LISTADO PRIORIZADO DE CAMINOS DEPARTAMENTALES**

Código	Camino Tramo	Puntaje Total	Prioridad
LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuerón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	6.85	1
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) - Bodegonos - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	6.25	2
LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.	6.12	3
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán)	5.82	4
LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa - Incahuasi - Emp. LA-102 ()	5.71	5
LA-100	Emp. PE-1N J (Motupe) - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	5.64	6
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	5.48	7
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	5.44	8
LA-111	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE- 06 A (Dv. Tablazos)	5.40	9
LA-106	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	5.38	10
LA-116	Emp. PE-1N (Km 789) -Emp. LA-102	5.20	11
LA-101	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	4.84	12
LA-112	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	4.80	13
LA-107	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	4.64	14
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán).	4.48	15
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	4.13	16
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	3.77	17

Propuesta de Recategorización a Caminos Departamentales

N°	Camino / Tramo	Puntaje Total	Prioridad
1	Motupe - Salitral - Zapote	5.64	1
2	Tumàn - Luya	5.28	2
3	Callanca - Pomalca - Ventarròn	4.98	3
4	Puerto Eten - Petro Perú - Lagunas - Chèrrepe	4.86	4
5	Jayanca - Bosque de Pomac	4.56	5
6	PE- 1NJ (Motupe) - Chochope - La Ramada - Penachì - Canchachalà - Moyàn	4.14	6
7	Mòrrope - Playa San Pedro	3.78	7
8	Motupe - Mitobamba.- Tramo: Huallabamba-Quirichima-Mitobamba (Cañaris)	3.6	8
9	Olmos - CC Santo Domingo(Olmos) - CC San Pedro (Mòrrope) - Km. 857 PE 1N	3.3	9

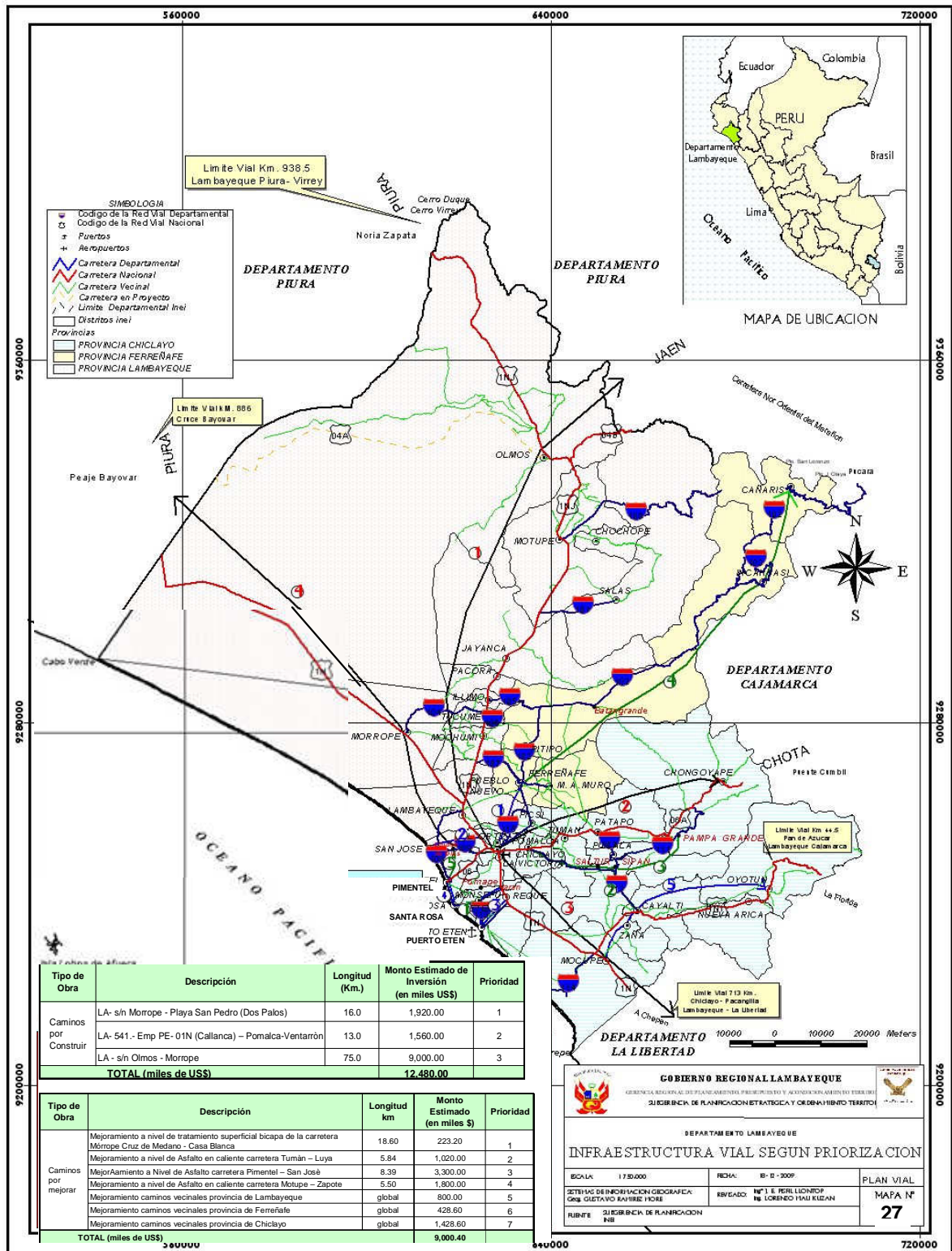
Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

IV.2.4. Caminos vecinales priorizados por la Planificación Vial Regional

La importancia de ciertos nodos de desarrollo, encontradas en el proceso de la fijación de Ejes de Integración Territorial y Económicas en el interior de las provincias y pendulares al eje de interconexión, se han identificado algunas vías vecinales, como se pueden apreciar en los cuadros N° 86 y 86.A; propuesto para una probable intervención del Gobierno Local, vías que sirven indudablemente en el engarce de potenciales zonas de producción y mercados de consumo masivo, del mismo modo, vías que se integran a los servicios de transporte en el proceso comercial.

MAPA N° 27: DEMANDA DE EXPANSIÓN E INTERVENCIÓN VÍAS VECINALES



**CUADRO N° 86:
DEMANDA DE EXPANSIÓN DE LA RED VIAL DE CATEGORÍA VECINAL**

Tipo de Obra	Descripción	Longitud (Km.)	Monto Estimado de Inversión (en miles US\$)	Prioridad
Caminos por Construir	LA- s/n Morrope - Playa San Pedro (Dos Palos)	16.0	1,920.00	1
	LA- 541.- Emp PE- 01N (Callanca) – Pomalca-Ventarròn	13.0	1,560.00	2
	LA - s/n Olmos - Morrope	75.0	9,000.00	3
TOTAL (miles de US\$)			12,480.00	

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

CUADRO N° 86.A REGION LAMBAYEQUE DEMANDA DE INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL VECINAL				
Tipo de Obra	Descripción	Longitud km	Monto Estimado de Inversión (en miles \$)	Prioridad
Caminos por mejorar	Mejoramiento a nivel de tratamiento superficial bicapa de la carretera Mórrope Cruz de Medano - Casa Blanca	18.60	773.20	1
	Mejoramiento a nivel de Asfalto en caliente carretera Tumàn – Luya	5.84	1,570.00	2
	Mejoramiento a nivel de Asfalto en caliente carretera Motupe – Zapote	5.50	2,350.00	3
	Mejoramiento caminos vecinales provincia de Lambayeque	global	1,350.00	4
	Mejoramiento caminos vecinales provincia de Ferreñafe	global	978.60	5
	Mejoramiento caminos vecinales provincia de Chiclayo	global	1,978.60	6
SUB TOTAL			9,000.40	7
TOTAL (miles de US\$)			9,000.40	

Fuente: DRTC - G.R. Lambayeque, Enero del 2010.

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque – 2010

IV.3. Estratificación de carreteras por rango de importancia

El proceso de priorización de demanda de expansión como de intervención de las carreteras departamentales ha determinado su grado de importancia, con el objetivo de facilitar la adopción de políticas de atención al conjunto de vías asfaltadas, afirmadas, sin afirmar y vecinales, con características y cierto grado de homogeneidad.

En la estratificación de caminos solo se definió dos niveles de importancia:

Carreteras de importancia estratégica: Aquellos que integran ejes estratégicos y los que en el proceso de priorización alcanzan una calificación similar a estos.

Carreteras de importancia media: Aquellos que se conectan a los caminos estratégicos.

**CUADRO Nº 87:
LISTADO ESPECIFICADO DE CAMINOS POR RANGOS DE IMPORTANCIA**

Código	Camino Tramo	Orden de Prioridad	Relación con Ejes Estratégicos	Rango de Importancia
LA-102	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuerón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	1	Integra al eje 4	Estratégica
LA-108	Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) - Bodegonos - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	2	Se conecta al eje 1 , 6	
LA-114	Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis - Lagunas.	3	Se conecta al eje 3	
LA-113	Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán)	4	Integra al eje 5	
LA-103	Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa - Incahuasi- Emp. LA-102 ()	5	Se conecta al eje 4	
LA-100	Emp. PE-1N J (Motupe) - Maripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	6	Se conecta al eje 1 , 3	
LA-109	Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	7	No se conecta	
LA-104	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	8	Se conecta al eje	
LA-111	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada -Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE- 06 A (Dv. Tablazos)	9	Se conecta al eje 2	
LA-106	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	10	Se conecta al eje 1	
LA-116	Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	11	Se conecta al eje 4	Media
LA-101	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	12	Se conecta al eje 1	
LA-112	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	13	Se conecta al eje 2 , 5	
LA-107	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	14	Se conecta al eje 1 , 4	
LA-110	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	15	Se conecta al eje 3	
LA-115	Emp. PE-1N (Chiclayo)	16	Se conecta al eje 4	
LA-105	Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	17	Se conecta al eje 4	

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO Nº 88:
LISTADO PRIORIZADO DE PROPUESTA DE RECATEGORIZACIÓN A CAMINOS DEPARTAMENTALES**

Nº	Camino Tramo	Prioridad	Relación con Ejes Estratégicos	Rango de Importancia
1	Motupe - Salitral - Zapote	1	Se conecta al eje 1	Estratégica
2	Tumán - Luya	2	Se conecta al eje 3	
3	Callanca - Pomalca - Ventarrón	3	Se conecta al eje 6,3	
4	Puerto Eten - Petro Perú - Lagunas - Chérrepe	4	Se conecta al eje 2	
5	Jayanca - Bosque de Pomac	5	Se conecta al eje 1	
6	PE- 1NJ (Motupe) - Chochope - La Ramada - Penachi - Canchachalá - Moyán	6	Se conecta al eje 1	Media
7	Mórrope - Playa San Pedro	7	Se conecta al eje 5	
8	Motupe - Mitobamba. - Tramo: Huallabamba-Quirichima-Mitobamba (Cañaris)	8	Se conecta al eje 4	
9	Olmos - CC. Santo Domingo(Olmos) - CC. San Pedro (Mórrope) - Km. 857 PE 1N	9	Se conecta al eje 1 , 5	

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

IV.4. Objetivos y Políticas para la Gestión Vial de la Región

IV.4.1 Definición de Objetivos

Objetivo general

Lograr una articulación territorial y económica, mediante una infraestructura vial adecuada que facilite un sistema de transporte terrestre eficiente y seguro, acorde a los cambios globales del desarrollo económico y social de la Región Lambayeque.

Objetivos específicos

- Consolidar que el Plan Vial Departamental Participativo de Lambayeque, constituya un instrumento orientador de la Gestión Vial en el largo plazo.
- Mantener las condiciones de transitabilidad de la red vial departamental, promoviendo alianzas con la inversión privada como complemento de la inversión pública.
- Rehabilitar las carreteras de la red vial Regional, promoviendo la participación multisectorial y la inversión privada, como complemento de la inversión pública.
- Construir y mejorar las vías para lograr una adecuada articulación territorial y económica de la Región Lambayeque.

IV.4.2. Políticas de atención vial en la Región Lambayeque

Nº	POLITICAS DE ATENCION	RESPONSABLE
1	Atención prioritaria en el mantenimiento de la red vial departamental: Mantenimiento de emergencia, rutinario y periódico	G.R. - DRTC
2	Incluir en el Plan de Presupuestos Participativos la prioridad de rehabilitación y mejoramiento de las carreteras departamentales.	G.R. - DRTC
3	Priorizar la construcción de carreteras, que conlleven al desarrollo armónico y sostenible de la Región.	G.R. - DRTC
4	Promover la ejecución de obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, a través de pequeñas y medianas Empresas Contratistas.	G.R. - DRTC
5	Atención de emergencias viales	G.R. - DRTC
6	Preservar el ambiente en el desarrollo de la infraestructura vial.	G.R. - DRTC
7	Prever la disminución de los accidentes de tránsito, a través de una infraestructura vial adecuada y un sistema de transporte eficiente y seguro.	G.R. - DRTC

IV.4.3. Políticas para la gestión vial en la Región Lambayeque

Nº	POLÍTICAS DE GESTIÓN	RESPONSABLE
1	El PVDP de Lambayeque, se constituye en el instrumento orientador de la gestión vial departamental en el largo plazo.	CCR - CCL G.R. - DRTC
2	Promover la inversión privada en proyectos de infraestructura vial departamental, a través de concesiones y el establecimiento de peajes.	G.R. - DRTC
3	Propiciar la tercerización en el mantenimiento y rehabilitación vial departamental, en forma progresiva, y a través de empresas.	G.R. - DRTC
4	Modernizar y fortalecer la capacidad del órgano responsable de la gestión vial.	G.R. - DRTC
5	Potenciar las acciones de planeamiento y supervisión de la gestión vial de alcance departamental	CCR G.R. - DRTC
6	Redefinir la clasificación de la red vial en la Región, con el objeto de orientar las decisiones de inversión y operación. Jerarquización de la red vecinal propuesta en el PVDP de Lambayeque	G.R. - DRTC G.L. - CCL

IV.4.4. Políticas de asignación presupuestal para la vialidad

Nº	POLÍTICAS DE ASIGNACIÓN DE PRESUPUESTO	RESPONSABLE
1	Asignar regularmente a la vialidad el 25% del Fondo de Compensación Regional (FONCOR)	CCR-GR
2	Los presupuestos aproximados en el PVDP de Lambayeque, en el plazo de su vigencia deben cobrar vigencia, su uso y aplicación en cada presupuesto participativo, la inclusión de obras, MR, MP y rehabilitaciones priorizadas deben considerarse en cada presupuesto anual.	CCR G.R. - DRTC
3	La autoridad conllevará gestiones ante el MEF en la modificación de las normas presupuestarias, a efectos de poder utilizar un porcentaje del FONCOR en gastos de mantenimiento vial toda vez que constituye gasto corriente.	G.R. - DRTC
4	Partiendo del PVRP de Lambayeque, los Gobiernos Locales diseñarán acciones que complementen prioridades en caminos vecinales, la propuesta busca sumar esfuerzos de gestión y presupuestarias para mejorar la imagen vial de la Región.	CCL- G.L GR. -DRTC

IV.4.5. Políticas de participación social en la gestión del PVDP

Nº	POLÍTICAS DE PARTICIPACION CIVIL Y TÉCNICO	RESPONSABLE
1	Participar en la formulación del PVDP de Lambayeque, es la instancia que correlaciona con el Consejo Regional, y según norma fiscaliza la formulación, actualización y aprueba el PVRP de Lambayeque 2010 – 2020	Consejo Regional y Comisión de Infraestructura Regional.
2	Participación en las fases de ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Vial Departamental Participativo de Lambayeque.	Consejo Regional, CCR y CCL
3	El Equipo Técnico de Planificación Vial (ETPV), nominada por Resolución Regional, al finalizar cada periodo fiscal, deberá formular la evaluación del Plan, a fin de proponer y mejorar la gestión del gasto público dirigido a vías de comunicación.	G.R., DRTC y ETPV Lambayeque

IV.4.6. Plan de Intervención en los Caminos Departamentales

En esta etapa del proceso de la formulación del Plan Vial Participativo, después de la estratificación de los caminos departamentales por rango de importancia y la definición de objetivos y políticas para la Gestión Vial; se estima el Plan de intervención vial en un periodo de 11 años.

IV.4.7. Análisis Cualitativo: Demanda de Atención

En los cuadros N° 90 y N° 91 “Plan de Intervención de los Caminos Departamentales” y “Plan de intervención de los caminos vecinales propuestos a Recategorización a Departamentales”, respectivamente, se muestra el Programa de Intervención que se espera ejecutar: mantenimiento de emergencia, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación, mejoramiento y construcción; señalando el año de ejecución y los requerimientos de intervención, teniendo en cuenta el orden de prioridad, el rango de importancia, estado actual del tramo e IMD.

**CUADRO N°89:
FRECUENCIA DE LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN SEGÚN IMD**

Trafico Diario IMD	Mantenimiento Rutinario	Mantenimiento Periódico*
> 1000	Permanente	10 años
200 - 1000	Permanente	5 años
100 - 200	Permanente	3 - 5 años
< 100	Permanente	2 - 4 años

* En el periodo de la vida útil del Proyecto.

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboracion: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

CUADRO N°90: PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Carretera	Tramo	Prioridad	Rango	Tipo de Superficie	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IMDA	Años												
									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe - Pítipu - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuierón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe	1	Estratégico	Asfalto	B	Mant.	20.12	1,000	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR
	Ferreñafe - Pítipu - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande	1	Estratégico	Asfalto	R	Mant.	28.60	480	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR
	Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuierón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	1	Estratégico	Sin Afirmar/Trocha	R	Mejoram.	171.91	58	MR	MR	Mejoram.	Mejoram.	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR
Emp. PE-1N (Dv. Bodegones) - Bodegones - Dv. San José - San José - Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	Emp. PE-1N (Dv. Bodegones) - Bodegones - Dv. San José	2	Estratégico	Trocha	R	Mejoram.	16.74	218	MR	MR	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP
	Dv. San José - San José - Pimentel	2	Estratégico	Trocha	M	Mejoram.	8.38	218	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
	Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	2	Estratégico	Asfalto	B	Mant.	11.50	500	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán San Luis - Lagunas	Emp. PE-1N (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán) - Saltur	3	Estratégico	Asfalto/Trocha	B/M	Mejoram.	16.09	177	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
	Emp. LA-102 (Higuierón) - Tayapampa - Incahuasi - Emp. LA-102 (Dv. Mamagpampa)	4	Estratégico	Asfalto/Afirmado	R	Mejoram.	14.47	323	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR
	Emp. PE-1N J (Motupe) - Km 1,87	5	Estratégico	Trocha	R/M	Mejoram.	39.31	90	MR	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N J (Motupe) - Km 1,87 - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	Emp. PE-1N J (Motupe) - Km 1,87	6	Estratégico	Asfalto	R	Mant.	1.87	200	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
	Km 1,87 - Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras - Huallabamba	6	Estratégico	Trocha	R/M	Mejoram.	67.31	200	MR	MR	MR	Mejoram.	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	
Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)		7	Medio	Asfalto	B	Mant.	10.55	450	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo)	Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos	8	Medio	Trocha	M	Mejoram.	16.11	583	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	
	Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo)	8	Medio	Asfalto	B	Mant.	8.85	583	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	9	Medio	Asfalto/Afirmado	M	Mejoram.	36.00	130	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
	Dv. Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	9	Medio	Afirmado/Trocha	M	Mejoram.	16.74	130	MR	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	
Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-110 (Monsefú) - Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	10	Medio	Asfalto	B	Mant.	1.57	98	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	
	Emp. PE-1N (Chiclayo) - Emp. LA-110 (Monsefú)	11	Medio	Trocha	M	Mejoram.	10.90	60	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MP	
	Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	12	Medio	Asfalto	B	Mant.	17.06	240	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada)	Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala	13	Medio	Asfalto	B	Mant.	6.10	320	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
	Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada)	13	Medio	Trocha	M	Mejoram. + Construcción de Puente	4.37	60	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe	14	Menor	Sin Afirmar	M	Mejoram.	12.47	120	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
	Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	14	Menor	Asfalto	B	Mant.	5.03	280	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán)	Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefú - Emp. PE-1N (Larán)	15	Menor	Asfalto	B	Mant.	17.56	420	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	
	C. Eten (Km. 9+800) - Km. 11+690	15	Menor	Afirmado	M	Mejoram.	1.89	100	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N (Km 789) - Emp. LA-110		16	Menor	Sin Afirmar	M	Mejoram.	6.35	240	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	
Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda)		17	Menor	Asfalto/Afirmado	B/R	Mant.	14.18	30	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	

Fuente: DRTC Lambayeque
Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO N°91:
PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS PROPUESTOS A RECATEGORIZAR EN DEPARTAMENTALES**

Carretera	Tramo	Prioridad	Rango	Tipo de Superficie	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IMDA	Año										
									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Motupe – Saltral - Zapote		1	Estratégico	Sin Afimar	M	Mejoram.	5.50	220	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR
Tumán – Luya		2	Estratégico	Asfalto Monocapa	M	Mejoram.	5.84	407		Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR
Laran -Callanca – Cruce Ventarrón - Emp- LA 111 (Pomalca)	Laran -Callanca	3	Estratégico	Asfaltado	B	Mant.	4.40	318		MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR
	Callanca – Cruce Ventarrón - Emp- LA 111 (Pomalca)	3	Estratégico	Sin Afimar	M	Mejoram.	11.20	135		MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR
Puerto Eten – Petro Perú– Lagunas - Chérrepe		4	Estratégico	Sin Afimar	M	Mejoram.	37.35	70		MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Jayanca – Bosque de Pomac		5	Estratégico	Sin Afimar	M	Mejoram.	16.20	70		Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
PE- 1N (Motupe) – Chochope – La Ramada – Penachi – Canchachalá – Moyán		6	Estratégico	Afirmado	M	Mejoram.	9.60	105		Mejoram.	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR
Mórrope – Playa San Pedro		7	Estratégico	Sin Afimar	M	Mejoram.	16.00	50		MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Motupe - Mitobamba	Huallabamba-Quinchima-Mitobamba (Cañaris)	8	Estratégico	Trocha	M	Mejoram.	28.20			MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR
Olmos – CC. Santo Domingo(Olmos) – CC. San Pedro (Mórrope) – Km. 857 PE 1N		9	Estratégico	Sin Afimar	M	Mejoram.	72.00	50		MR	MR	MR	Mejoram.	MR	MR	MR	MP	MR	MR

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

IV.4.8. Impacto del Plan de Intervención en vías departamentales y en caminos vecinales por re-categorizar

El impacto del plan de intervención en los caminos departamentales y en caminos vecinales por re-categorizar se ha analizado para cada 4 años, a partir del 2010 hasta 2020, que es el periodo del PVRP de Lambayeque.

Los Cuadros N° 92 y N° 93 permite visualizar el impacto que tendrá la intervención correspondiente en cada camino, por actividades de rehabilitación y mantenimiento periódico.

El Cuadro N° 92, muestra que en el primer periodo (1er – 5to año), el impacto de vías a mejorar será del 73.3% y en las vías con mantenimiento periódico será 12.9%, dando una suma en el primer periodo de 86,26% y en el segundo periodo (6to – 9no año) se tendrá el 100% de la red vial departamental en condiciones adecuadas de conservación.

En el caso de las carreteras propuestas a elevar el nivel jerárquico, el impacto del primer periodo (1er – 5to) en las vías por mejoramiento, se prevé que será de un 98.2%, obteniéndose un impacto total en el primer periodo de 98.2%. En el segundo periodo (6to – 9no año) se tendrá el 98.2% de las vías en buenas condiciones de conservación y, 1.75% en el mantenimiento de las carreteras, con los que totaliza en 100%.

En el tercer periodo los esfuerzos confluyen en la conservación del buen estado de las vías re-categorizadas en 100% de caminos.

**CUADRO N° 92:
IMPACTO DEL PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS
DEPARTAMENTALES**

DESCRIPCIÓN	1er PERIODO		2do PERIODO		3er PERIODO	
	(1er – 5to Año)		(6to – 9no Año)		(10mo – 11vo Año)	
	Inicio	Final	Inicio	Final	Inicio	Final
Red vial en Buen Estado de Conservación			86.26%		100.0%	
Vías con Mejoramiento		73.33%				
Vías con Mantenimiento Periódico		12.93%	13.74%			
SUB TOTAL (%)		86.26%				
TOTAL IMPACTO (%)		86.26%		100.0%		100.0%

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO N° 93:
IMPACTO DEL PLAN DE INTERVENCIÓN EN LOS CAMINOS VECINALES POR
RECATORIZACIÓN**

DESCRIPCIÓN	1er PERIODO (1er – 5to Año)		2do PERIODO (6to – 9no Año)		3er PERIODO (10mo – 11vo Año)	
	Inicio	Final	Inicio	Final	Inicio	Final
	Red vial en Buen Estado de Conservación			98.25%		100.00%
Vías con Mejoramiento		98.25%				
Vías con Mantenimiento Periódico		0.00%	1.75%			
SUB TOTAL (%)		98.25%		100.00%		0.00%
TOTAL IMPACTO (%)		98.25%		100.00%		100.00%

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

IV.4.9. Análisis Cuantitativo: Demanda de inversión a costos estándares

Plan Multianual de Inversiones (PMI)

EL Plan Multianual de Inversiones proviene del análisis cualitativo del plan de inversiones en los caminos departamentales, (Cuadros N° 94 y 95); este plan permite valorizar la intervención correspondiente en cada camino, utilizando costos estándares de intervención según tipo de superficie de rodadura, la variación puede ser significativa para zonas agrestes (caso obras en Cañaris e Incahuasi) cuyo monitoreo ofrece dificultades en procesos de mantenimiento y construcción de vías.

**CUADRO N° 94:
COSTO ESTANDAR DE INTERVENCIÓN SEGÚN TIPO DE SUPERFICIE DE
RODADURA**

TIPO DE OBRA	COSTO US \$ / Km	COSTO S/. / km
Mantenimiento Rutinario Asfaltado	1,500.00	4,470.00
Mantenimiento Rutinario Afirmado (+150 IMD)	1,500.00	4,470.00
Mantenimiento Rutinario Afirmado (50-150 IMD)	1,000.00	2,980.00
Mantenimiento Rutinario Afirmado (30-50 IMD)	500.00	1,490.00
Mantenimiento de Emergencia	1,000.00	2,980.00
Mantenimiento Periodico (+150 IMD)	3,500.00	10,430.00
Mantenimiento Periodico (50-150 IMD)	3,500.00	10,430.00
Mantenimiento Periodico (30-50 IMD)	3,500.00	10,430.00
Mantenimiento Periodico Asfalto	20,000.00	59,600.00
Rehabilitación Asfalto (> 500 IMD)	100,000.00	298,000.00
Rehabilitación Afirmado Tipo I (100 - 250 IMD)	80,000.00	238,400.00
Rehabilitación Afirmado Tipo II (50 - 100 IMD)	45,000.00	134,100.00
Rehabilitación Afirmado Tipo III (25 - 50 IMD)	20,000.00	59,600.00
Rehabilitación Afirmado Tipo IV (< 30 IMD)	12,000.00	35,760.00
Construcción	125,000.00	372,500.00

TIPO DE CAMBIO: 1US\$ = S/.2.98, Diciemb/2009

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

El siguiente cuadro sirve para determinar el nivel de intervención en función de la demanda esperada (flujo diario o circulación diaria), en la estandarización de precios unitarios en la formulación de PIP y en Expedientes Técnicos en procesos de rehabilitación.

**CUADRO N° 95:
NIVELES DE INTERVENCIÓN EN FUNCIÓN A LA DEMANDA ESPERADA PARA
REHABILITACIÓN**

Nivel de Intervención de Función a la Demanda Esperada para Rehabilitación			COSTO US \$/Km.
Nivel de importancia	Tráfico IMD	Nivel de Intervención	
1	100 - 250	Afirmado Tipo I	60,000 - 120,000
2	50 - 100	Afirmado Tipo II	25,000 - 60,000
3	30 - 50	Afirmado Tipo III	15,000 - 25,000
	< 30	Afirmado Tipo IV	Hasta 15,000

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

Los cuadros N° 96.1 hasta 96.3, muestra el costo total de la intervención en los siguientes once años referidos a la red vial departamental, cuyo rango en forma total es estratégica, entre todas las partidas, el presupuesto requerido asciende a \$ 93'855,911.00.

Del monto total de la inversión, los caminos programados para su mejoramiento a nivel de Asfalto representan 68.96% (\$64'721,481.00) del presupuesto, el mejoramiento a nivel de Afirmado es 9.25% (\$ 8'682,900.00) del presupuesto; mientras que, la inversión destinada a obras de mantenimiento rutinario representa el 7.8% (\$7'321,766.00), para el mantenimiento periódico representa 13.99% (\$ 13'129,764.00).

En el caso de caminos por re-categorizar, cuadro N° 97, el porcentaje de inversión destinado al mejoramiento de carreteras asciende a 65.0% (\$17'363,900.00) de la inversión, mientras que las obras de mantenimiento rutinario es del 10,9% (\$ 2`924,145.00), y el mantenimiento periódico asciende a 24.0% (\$ 6'422,453.00), haciendo un total de inversión de \$ 26'710,498.00 en los caminos a re-categorizar dentro de la Región Lambayeque.

**CUADRO Nº 96:
VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDO POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES**

Tramo	Prioridad	Rango	Tipo de Superficie	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IMDA	Año											Total	
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe	1	Estratégico	Asfalto	B	Mant.	20.12	1,000	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	
								13.00	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	20.12	
								1,915	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande	1	Estratégico	Asfalto	R	Mant.	28.60	480	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	
								28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	28.60	
								11,411	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,284,455
Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuerón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	1	Estratégico	Sin Afirmar Trocha	R	Mejoram. Afirmado	171.91	58	MR	MR	Mejoram. Afirmado	Mejoram. Afirmado	Mejoram. Afirmado	MR	MR	MR	M.P.	M.R	M.R		
								171.91	171.91	57.30	57.30	57.31	171.91	171.91	171.91	171.91	171.91	171.91		
								1,500	1,500	30,000	30,000	30,000	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	10,400,555
Emp. PE-1N (Dv. Bodegones) - Bodegones - Dv. San José	2	Estratégico	Trocha	R	Mejoram. Asfalto	16.74	218	MR	MR	MR	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	
								16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	
								1,500	1,500	1,500	1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	6,252,390
Dv. San José - San José – Pimentel	2	Estratégico	Trocha	M	Mejoram. Asfalto	8.38	218	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR		
								8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38	8.38		
								1,500	374,407	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	3,418,261	
Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	2	Estratégico	Asfalto	B	Mant.	11.50	500	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP		
								11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50	11.50		
								1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	615,250
Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis -Lagunas	3	Estratégico	Asfalto Trocha	B/M	Mejoram. Asfalto	16.09	177	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR		
								3.83	16.09	16.09	16.09	16.09	16.09	16.09	16.09	16.09	16.09	16.09		
								134,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,052,235
Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán) -Saltur	4	Estratégico	Asfalto Afirmado	R	Mejoram. Asfalto	14.47	323	MR	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR		
								14.47	14.47	14.47	14.47	14.47	14.47	14.47	14.47	14.47	14.47			
								1,500	1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	5,404,545	
Emp. LA-102 (Higuerón) - Tayapampa – Incahuasi- Emp. LA-102 (Dv. Mamagpampa)	5	Estratégico	Trocha	R/M	Mejoram. Afirmado	39.31	90	MR	MR	MR	Mejoram. Afirmado	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR		
								39.31	39.31	39.31	39.31	39.31	39.31	39.31	39.31	39.31	39.31			
								1,500	1,500	1,500	30,000	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	2,496,185	
								58,965	58,965	58,965	1,179,300	58,965	58,965	58,965	786,200	58,965	58,965	58,965	2,496,185	

Fuente: DRTC Lambayeque
Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

VAN...

CUADRO N° 96 -2
DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE
VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDO POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Tramo	Prioridad	Rango	Tipo de Superficie	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IMDA	Año											Total
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Emp. PE-1N J (Motupe) – Km 1,87	6	Estratégico	Asfalto	R	Mant.	1.87	200	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	
								1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	1.87	
								1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	100,045
Km 1,87 – Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras – Huallabamba	6	Estratégico	Trocha	R/M	Mejoram. Afirmado	67.31	200	MR	MR	MR	Mejoram. Afirmado	Mejoram. Afirmado	MR	MR	MR	MP	MR	MR	
								67.31	67.31	67.31	34.00	33.31	67.31	67.31	67.31	67.31	67.31	67.31	
								1,500	1,500	1,500	30,000	30,000	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	4,173,220
Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	7	Medio	Asfalto	B	Mant.	10.55	450	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR		
								10.55	10.55	10.55	10.55	10.55	10.55	10.55	10.55	10.55	10.55		
								1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	369,250
Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos	8	Medio	Trocha	M	Mejoram. Asfalto	16.11	583	MR	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	
								16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	16.11	
								1,500	1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	6,017,085
Positos - Granja Sasape - Tabacal Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	8	Medio	Asfalto	B	Mant.	8.85	583	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR		
								8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	8.85	
								1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	309,750
Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada – Dv Pampagrande	9	Medio	Asfalto Afirmado	M	Mejoram. Asfalto	36.0	130	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR		
								36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	36.00	
								1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	13,446,000
Dv-Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE-06 A (Dv. Tablazos)	9	Medio	Afirmado Trocha	M	Mejoram. Asfalto	16.74	130	MR	MR	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	
								16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	16.74	
								1,500	1,500	1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500
Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	10	Medio	Asfalto	B	Mant.	1.57	98	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR	
								1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	1.57	
								7,140	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	92,850
Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	11	Medio	Trocha	M	Mejoram. Afirmado	10.90	60	MR	MR	Mejoram. Afirmado	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	
								10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	10.90	
								1,500	1,500	30,000	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	20,000	893,800
								16,350	16,350	327,000	16,350	16,350	16,350	218,000	16,350	16,350	218,000	893,800	

VAN...

CUADRO N° 96 -3
DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE
VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDO POR LOS CAMINOS DEPARTAMENTALES

Tramo	Prioridad	Rango	Tipo de Superficie	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IMDA	Año											Total						
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11							
Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	12	Medio	Asfalto	B	Mant.	17.06	240	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR			
								17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06	17.06
								1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala	13	Medio	Asfalto	B	Mant.	6.10	320	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR			
								6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10	6.10
								1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	13	Medio	Trocha	M	Mejoram. Asfalto + Construcción de Puente	4.37	60	MR	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR			
								4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	4.37	
								1,500	1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas - San Pedro - Ferreñafe	14	Menor	Sin Afirmar	M	Mejoram. Asfalto	12.47	120	MR	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR			
								12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	12.47	
								1,500	340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	4,657,545
Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	14	Menor	Asfalto	B	Mant.	5.03	280	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR			
								5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	5.03	
								2,192	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	179,531
Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	15	Menor	Asfalto	B	Mant.	17.56	420	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR			
								17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	17.56	
								1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	939,460	
C. Eten (Km. 9+800) - Km. 11+690	15	Menor	Afirmando	M	Mejoram. Asfalto	1.89	100	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR			
								1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89		
								340,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	705,915	
Emp. PE-1N (Km 789) -Emp. LA-102	16	Menor	Sin Afirmar	M	Mejoram. Asfalto	6.35	240	Mejoram. Asfalto	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MR			
								6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35	6.35		
								2,928,583	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	18,809,225	
Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	17	Menor	Asfalto Afirmando	B/R	Mant.	14.18	30	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR			
								14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18	14.18		
								1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	20,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	758,630	
TOTALES																									
MEJORAMIENTO A NIVEL DE ASFALTO								19,752,320	19,617,331	13,968,630	5,691,600	5,691,600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64,721,481			
MEJORAMIENTO A NIVEL DE AFIRMADO								-	-	2,046,000	3,918,300	2,718,600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,682,900			
MANTENIMIENTO RUTINARIO								789,491	784,965	546,405	430,140	421,890	771,480	777,300	726,000	459,435	826,665	787,995	7,321,766						
MANTENIMIENTO PERIÓDICO								337,564	37,400	-	-	896,200	1,354,200	1,276,600	1,960,600	5,514,800	618,400	1,134,000	13,129,764						
TOTAL GENERAL (En US\$)								582.03	20,879,375	20,439,696	16,561,035	10,040,040	9,728,290	2,125,680	2,053,900	2,686,600	5,974,235	1,445,065	1,921,995	93,855,911					
TIPO DE CAMBIO (Febrero/2010)								2.86	2.86	2.86	2.86	2.86	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00				
TOTAL GENERAL (En S/. Nuevos soles)								59,715,013	58,457,530	47,364,560	28,714,514	27,822,909	6,377,040	6,161,700	8,059,800	17,922,705	4,335,195	5,765,985	281,567,732						

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO Nº 97:
VOLUMEN DE INVERSIÓN REQUERIDOS POR LOS CAMINOS PROPUESTOS A RECATEGORIZACIÓN EN DEPARTAMENTALES**

Carretera	Tramo	Prioridad	Rango	Tipo de Superficie	Estado	Nivel de Interv.	Km.	IMDA	Año											Total		
									1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
Motupe – Saltrai – Zapote		1	Estratégico	Sin Afirmar	M	Mejoram.	5.50	220	Mejoramiento	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MR	
									5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50
									340.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
									1.870.000	8.250	8.250	8.250	8.250	8.250	110.000	8.250	8.250	8.250	8.250	8.250	8.250	2.054.250
Tumán – Luya		2	Estratégico	Asfalto Monocapa	M	Mejoram.	5.84	407	Mejoramiento	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR		
									5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84	5.84		
									340.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	2.170.620	
									1.983.900	8.753	8.753	8.753	8.753	8.753	8.753	116.700	8.753	8.753	8.753	8.753	2.170.620	
Laran -Callanca – Cruce Ventarrón - Emp- LA 111 (Pomala)	Laran -Callanca	3	Estratégico	Asfaltado	M	Mejoram.	4.40	318	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR			
									4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40			
									1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	147.400		
	Callanca – Cruce Ventarrón - Emp- LA 111 (Pomala)	3	Estratégico	Sin Afirmar	M	Mejoram.	11.20	135	MR	Mejoramiento	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR			
									11.20	11.20	11.20	11.20	11.20	11.20	11.20	11.20	11.20	11.20	11.20			
									1.500	340.000	1.500	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	1.500	4.166.400		
Puerto Eten – Petro Perú- Lagunas – Chérrepe		4	Estratégico	Sin Afirmar	M	Mejoram.	37.35	70	MR	Mejoramiento	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP			
									37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35		
									1.500	30.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	3.006.675		
									56.025	1.120.500	56.025	56.025	56.025	747.000	56.025	56.025	56.025	56.025	747.000	3.006.675		
Jayanca – Bosque de Pomac		5	Estratégico	Sin Afirmar	M	Mejoram.	16.20	70	Mejoramiento	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR			
									16.20	16.20	16.20	16.20	16.20	16.20	16.20	16.20	16.20	16.20	16.20			
									30.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.304.100			
									486.000	24.300	24.300	24.300	324.000	24.300	24.300	24.300	324.000	24.300	1.304.100			
Salas – Penachi – Corral de Piedras		6	Estratégico	Trocha	M	Mejoram.	44.85	35	MR	MR	MR	Mejoramiento	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR			
									44.85	44.85	44.85	44.85	44.85	44.85	44.85	44.85	44.85	44.85	44.85			
									1.500	1.500	1.500	30.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	2.780.700			
									67.275	67.275	67.275	1.345.500	67.275	67.275	67.275	897.000	67.275	67.275	2.780.700			
PE- 1N1 (Motupe) – Chochope – La Ramada – Penachi – Canchachala – Moyán		7	Estratégico	Afirmado	M	Mejoram.	9.60	105	Mejoramiento	MR	MR	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR			
									9.60	9.60	9.60	9.60	9.60	9.60	9.60	9.60	9.60	9.60	9.60			
									340.000	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	3.571.200			
									3.264.000	14.400	14.400	14.400	14.400	14.400	192.000	14.400	14.400	14.400	3.571.200			
Mórope – Playa San Pedro		8	Estratégico	Sin Afirmar	M	Mejoram.	16.00	50	MR	Mejoramiento	MR	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MP				
									16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00	16.00			
									1.500	30.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.288.000			
									24.000	480.000	24.000	24.000	24.000	320.000	24.000	24.000	24.000	320.000	1.288.000			
Motupe - Mitobamba	Tramo: Huallabamba-Quirichima-Mitobamba (Cañaris)	9	Estratégico	Trocha	M	Mejoram.	28.20	0	MR	MR	Mejoramiento	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR				
									28.20	28.20	28.20	28.20	28.20	28.20	28.20	28.20	28.20	28.20	28.20			
									1.500	1.500	30.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	1.500	1.748.400			
									42.300	42.300	846.000	42.300	42.300	42.300	564.000	42.300	42.300	42.300	1.748.400			
Olmos – CC. Santo Domingo(Olmos) – CC. San Pedro (Mórope) – Km. 857 PE 1N1		10	Estratégico	Sin Afirmar	M	Mejoram.	72.00	50	MR	MR	MR	Mejoramiento	MR	MR	MR	MP	MR	MR				
									72.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00			
									1.500	1.500	1.500	30.000	1.500	1.500	1.500	20.000	1.500	1.500	4.464.000			
									108.000	108.000	108.000	2.160.000	108.000	108.000	108.000	1.440.000	108.000	108.000	4.464.000			
TOTALES																						
MEJORAMIENTOS									1.870.000	5.733.900	5.408.500	846.000	3.505.500	-	-	-	-	-	-	-	17.363.900	
MANTENIMIENTO RUTINARIO									-	329.250	279.878	334.403	201.428	352.403	281.828	311.250	184.628	352.403	296.678	2.924.145		
MANTENIMIENTO PERIÓDICO									-	-	-	-	-	324.000	1.273.753	872.700	2.561.000	324.000	1.067.000	6.422.453		
TOTAL GENERAL (En US \$)									251.14	1.870.000	6.063.150	5.688.378	1.180.403	3.706.928	676.403	1.555.580	1.183.950	2.745.628	676.403	1.363.678	26.710.498	
TIPO DE CAMBIO (Febrero del 2010)									2.86	2.86	2.86	2.86	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	
									5.348.200,00	17.340.609,00	16.268.759,65	3.375.951,15	11.120.782,50	2.029.207,50	4.666.740,00	3.551.850,00	8.236.882,50	2.029.207,50	4.091.032,50	80.131.492,50		

Fuente: DRTC Lambayeque
Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PYDP - GR Lambayeque 2010

IV.5. Justificación de la ejecución de la intervención vial

Teniendo en cuenta el estado de transitabilidad de las carreteras al interior del departamento, y el estado de accesibilidad en los diferentes sub espacios de la región, se ha definido el nivel de intervención a ejecutar, que en este caso comprende: i) trabajos de construcción de puentes y vías, ii) Rehabilitación, iii) mantenimiento rutinario, iv) mantenimiento periódico y v) mantenimiento de emergencia.

En Construcción de vías y puentes

Los niveles de intervención se ejecutarán en las carreteras que se encuentran inconclusas y con problemas de conectividad.

En Rehabilitación

Los niveles de intervención se ejecutarán en las carreteras cuyo estado es malo, y teniendo en cuenta que estas vías se encuentran demasiado deterioradas, como para poder resistir una mayor cantidad de tránsito en el futuro, de tal manera restablecer la capacidad estructural y la calidad de la superficie de rodadura.

En Mantenimiento Rutinario

La ejecución del mantenimiento rutinario de las diversas carreteras, tanto las vías departamentales como las propuestas a recategorización, está de acuerdo con el tipo de intervención de la misma; sea asfaltado a afirmado. Estos trabajos se ejecutarán a lo largo de 11 años a fin de conservar el tránsito vial en condiciones normales de servicio de transporte.

En Mantenimiento Periódico

La ejecución del mantenimiento periódico, se ejecutará en las carreteras cuyo servicio es de 4 a 5 años, en nuestro caso corresponde a las vías asfaltadas de las carreteras LA-100, LA-101, LA-103, LA104, LA-105, LA-106, LA-107, LA-108, LA-109, LA-110, LA-112 Y LA-114, a efectos de restablecer las características originales de la superficie de rodadura, de manera que, asegure la integridad estructural del camino por un tiempo más prolongado y evite su destrucción.

En caso de las carreteras afirmadas, que en la región resulta con 251 km, se atenderá a los 3 años de rehabilitadas.

En Mantenimiento de Emergencia

El mantenimiento de emergencia se ejecutará en las partes alto andinas, principalmente en las carreteras LA-100 y LA-104, así como en las zonas costeras de las carreteras LA-108, LA-109, LA-110 y LA-114.

IV.5.1. Listado de inversiones viales en mantenimiento, rehabilitación y construcción

El listado de inversiones requeridas para los niveles de intervención de Rehabilitación, Construcción, Mantenimiento Rutinario, Mantenimiento Periódico y de Emergencia en los caminos departamentales y vecinales propuestos a recategorización; y, expansión de caminos nacionales, se puede observar en los cuadros siguientes:

**CUADRO Nº 98:
LISTADO DE INVERSIONES VIALES EN MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y
MEJORAMIENTO DE CAMINOS**

Tramo	Prioridad	Tipo de Intervención	Monto de Inversión (\$)	Año de Ejecución previsto
Emp. PE-06 A (Chiclayo) - Pisci - Ferreñafe	1	MP	402,400	6
Ferreñafe - Pitipo - La Zaranda - Tambo Real - Batangrande	1	MP	898,355	1 – 7
Batangrande - El Papayo - Mochumi Viejo - Laquipampa - Moyan - Riopampa - Higuierón - Uyurpampa - Marayhuaca - Kongacha - Mamagpampa - Cañaris - Pandachi - Huacapampa - L. D. (Cajamarca)	1	Mejoram. Afirmado	1,719,000	3
		Mejoram. Afirmado	1,719,000	4
		Mejoram. Afirmado	1,719,300	5
		MP	3,428,200	9
Emp. PE-1N (Dv. Bodegonos) - Bodegonos - Dv. San José	2	Mejoram. Asfalto	5,691,600	5
		MP	334,800	11
Dv. San José - San José – Pimentel	2	Mejoram. Asfalto	3,137,531	2
		MP	167,600	8
Pimentel - Santa Rosa - Emp. LA-110 (Monsefú)	2	MP	460,000	5 – 11
Emp. PE-1N (Nvo. Mocupe) - Rafán - San Luis	3	Mejoram. Asfalto	513,220	1
		MP	321,800	7
Emp. PE-1N I (Cayalti) - Emp. LA-111 (Sipán) - Saltur	4	Mejoram. Asfalto	4,919,800	3
		MP	289,400	9
Emp. LA-102 (Higuierón) - Tayapampa – Incahuasi- Emp. LA-102 (Dv. Mamagpampa)	5	Mejoram. Afirmado	1,179,300	4
		MP	786,200	8
Emp. PE-1N J (Motupe) – Km 1,87	6	MP	74,800	2 – 8
Km 1,87 – Marripón - Palo Blanco - Huayros - Limón Pampa - Colaya - Corral de Piedras – Huallabamba	6	Mejoram. Afirmado	2,019,300	4 – 5
		MP	1,346,200	9
Emp. PE-06 (Dv. Ciudad de Dios) - Ciudad de Dios - Emp. LA-108 (Dv. San José)	7	MP	211,000	6
Emp. PE-1N (Morrope) - La Colorada - Fanupe - Positos	8	Mejoram. Asfalto	5,477,400	3
		MP	322,200	9
Positos - Granja Sasape - Tabacal - Emp. PE-1N J (Pte. El Pavo).	8	MP	177,000	6

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO Nº 99:
LISTADO DE INVERSIONES VIALES EN MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y
MEJORAMIENTO DE CAMINOS**

Tramo	Prioridad	Tipo de Intervención	Monto de Inversión (\$)	Año de Ejecución previsto
Emp. PE-06 A (Pomalca) - Pte. Saltur - Saltur - Sipán - Huaca Rajada - Dv Pampagrande	9	Mejoram. Asfalto	12,240,000	2
		MP	720,000	8
Dv-Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE- 06 A (Dv. Tablazos)	9	Mejoram. Asfalto	5,691,600	4
		MP	334,800	10
Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	10	MP	74,010	1 – 5 – 9
Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	11	Mejoram. Afirmado	327,000	3
		MP	218,000	7
		MP	218,000	11
Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	12	MP	341,200	6
Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala	13	MP	122,000	6
Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	13	Mejoram. Asfalto	3,571,430	3
		MP	87,400	9
Emp. PE-1N J (Punto Cuatro) - Las Lomas San Pedro - Ferreñafe	14	Mejoram. Asfalto	4,239,800	2
		MP	249,400	8
Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	14	MP	100,600	6
Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	15	MP	351,200	5
		MP	351,200	11
C. Eten (Km. 9+800) – Km. 11+690	15	Mejoram. Asfalto	642,600	1
		MP	37,800	7
Emp. PE-1N (Km 789) -Emp. LA-102	16	Mejoram. Asfalto	18,596,500	1
		MP	127,000	7
Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	17	MP	283,600	5
		MP	283,600	10

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO Nº 100:
MONTO DE INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO PARA EL AÑO 2011**

Tramo	Prioridad	Tipo de Intervención	Monto de Inversión (\$)
Dv-Pampagrande - Boca de Tigre - Tablazos - Emp. PE- 06 A (Dv. Tablazos)	9	MR	25,110
Emp. PE-1N J (Túcume) - Museo	10	MR	2,355
Emp. PE-1N (Chiclayo) -Emp. LA-102	11	MR	16,350
Emp. PE-1N J (El Lindero) - Salas	12	MR	25,590
Emp. PE-06 A (Pátapo) - Pucala	13	MR	9,150
Pucala - Puicán - Emp. LA-111 (Huaca Rajada).	13	MR	6,555
Ferreñafe - Manuel Antonio Mesones Muro	14	MR	7,545
Emp. PE-1N (Dv. Pto. Eten) - Pto. Eten - C. Eten - Monsefu - Emp. PE-1N (Larán).	15	MR	26,340
C. Eten (Km. 9+800) – Km. 11+690	15	MR	2,835
Emp. PE-1N (Km 789) -Emp. LA-102	16	MR	9,525
Emp. PE-1N J (Illimo) - Huaca de la Cruz - Emp. LA-102 (La Zaranda).	17	MR	21,270

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

**CUADRO N° 101:
MONTO DE INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO ANUAL DE CAMINOS PROPUESTOS
A RECATEGORIZAR**

Camino/Tramo	Prioridad	Tipo de Inversión	Monto de Inversión Anual Estimado	Año de Ejecución previsto**
Motupe – Salitral - Zapote	1	MR	74,250	2,3,4,5,6,8,9,10,11
Tumán – Luya	2	MR	70,020	3,4,5,6,7,9,10,11
Laran -Callanca	3	MR	59,400	2,3,4,5,6,8,9,10,11
Callanca – Cruce Ventarrón - Emp- LA 111 (Pomalca)	3	MR	134,400	2,4,5,6,7,8,10,11
Puerto Eten – Petro Perú– Lagunas - Chérrepe	4	MR	392,175	2,4,5,6,8,9,10
Jayanca – Bosque de Pomac	5	MR	170,100	3,4,5,7,8,9,11
PE- 1N1 (Motupe) – Chochope – La Ramada – Penachi – Canchachalá – Moyán	6	MR	115,200	3,4,5,6,7,9,10,11
Mórrope – Playa San Pedro	7	MR	168,000	2,4,5,6,8,9,10
Motupe - Mitobamba.- Tramo: Huallabamba-Quirichima-Mitobamba (Cañaris)	8	MR	338,400	2,3,5,6,7,9,10,11
Olmos – CC Santo Domingo(Olmos) – CC San Pedro (Mórrope) – Km. 857 PE 1N	9	MR	864,000	2,3,4,6,7,8,10,11
TOTAL			2,385,945	

Fuente: DRTC Lambayeque

Elaboración: Equipo Técnico de Planificación del PVDP - GR Lambayeque 2010

IV.6. Lineamientos para el marco institucional y financiero para la gestión vial descentralizada

IV.6.1. Marco Institucional

Mediante el D.S. N° 024-2006-MTC y la R.M. N° 307-2 008-MTC/01 de fecha 09 de abril del 2008, se da por concluido el proceso de transferencia de funciones sectoriales específicas en materia de Transportes, al Gobierno Regional de Lambayeque, quien a través de la DRTC asume en materia de Infraestructura vial las funciones y facultades, el sector es competente en asuntos relacionados en la gestión vial descentralizada, cuyos lineamientos se resumen en:

- a. Administración del sistema de gestión vial en la Región, a cargo de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, la misma que cuenta con la estructura organizacional adecuada y con la capacidad técnica operativa requerida.
- b. La intervención vial en las carreteras departamentales se ejecutarán teniendo en cuenta la priorización establecida y mediante las modalidades siguientes:

Mantenimiento de las vías:

- Administración directa
- Tercerización de las labores de MP y MR, con las Microempresas, promoviendo la participación de las Mypes locales.

Construcción y rehabilitación de las vías:

- Administración Directa
- Contratación de empresas, de acuerdo a los costos del Proyecto y rango establecidos por OSCE.

Concesiones viales:

- Dimensionamiento de los proyectos viales, en los que se incluirá el mantenimiento de la vía por el periodo de la concesión.
- Establecimiento de peajes y tarifas.
- Contratos de concesión: que contemple plazos, nivel de intervención y explotación de la concesión, garantías, seguros, caducidades, solución de controversias, etc.

- c. El Consejo Regional participa en la aprobación del PVRP de Lambayeque 2010 – 2020.
- d. El Consejo de Coordinación Regional (CCR), participa en las fases de formulación ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Vial Regional Participativo de Lambayeque, para lo cual se le alcanzará periódicamente informes correspondientes.
- e. El Equipo Técnico de Planificación Vial (ETPV), nominada por Resolución Regional, al finalizar cada periodo fiscal, deberá formular la evaluación del Plan, a fin de proponer los correctivos respectivos.
- f. La supervisión de las obras viales se ejecutará en la forma siguiente:
- g. Obras por administración directa: Por la Gerencia Regional de Infraestructura
- h. Obras tercerizadas: Por la DRTC de la Región de Lambayeque.
- i. Obras contratadas: Por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, ó supervisión externa - contratada.
- j. Obras concesionadas: Por supervisión externa – contratada.

k.El Gobierno Regional gestionará la aprobación de la nueva jerarquización de las vías Vecinales propuestas a Departamentales, para lo cual la DRTC formulará la sustentación técnica correspondiente.

IV.6.2. Marco Financiero

a) Dentro del Plan Multianual de Inversiones destinado para la Infraestructura Vial por el Gobierno Regional de Lambayeque, para los próximos 11 años, alcanza a US \$ 120'566,409.00, de los cuales \$ 93'855,911.00 corresponden a la red vial departamental y \$ 26'710498.00 corresponden a carreteras vecinales propuestas a recategorización a caminos departamentales.

Del total de la inversión estimada para el mejoramiento de afirmado y asfalto, mantenimiento rutinario y permanente de la red vial del departamento de Lambayeque, 9.2% (\$ 8'682,900.00) corresponden a mejoramiento a nivel de afirmado, 68.9% (\$ 64'721,481.00) destinados al mejoramiento a nivel de asfalto, 7.8% (\$ 7'321,766.009 corresponden a mantenimiento rutinario y 13.9% (\$ 13'129,764.009 corresponden a mantenimiento periódico.

Del total de inversión estimada para las redes vecinales al interior de la Región, por re-categorizar, 65.0% (\$ 17'363,900.00) corresponden a mejoramiento de vías, 10.9% (\$ 2'924,145.00) corresponden a mantenimiento rutinario y el 24.0% (\$ 6'422,453.00) corresponden a mantenimiento periódico.

b) Teniendo en cuenta la evolución de las inversiones viales del Gobierno Regional se puede concluir que es imposible atender el Plan de Inversiones, indicándose que en el mejor de los casos se podrá asumir el mantenimiento vial (rutinario, de emergencia y periódico) con la transferencia de recursos efectuada en el marco de la descentralización y con el 25% del presupuesto de FONCOR, para avanzar con parte de las obras de construcción, mejoramiento y rehabilitación, indicándose que se requerirá de la intervención de socios estratégicos como el MEF, MTC, Organismos internacionales y Empresa dPrivada para cumplir con las propuestas de intervencisón plasmadas en el presente Plan y que significan el desarrollo sostenible de la Región Lambayeque.

Chiclayo, Marzo del 2010.

BIBLIOGRAFIA

1. MEF, Hacia la búsqueda de un nuevo instrumento de focalización para la asignación de recursos destinados a la inversión social adicional en el marco de la lucha contra la pobreza. Lima, noviembre 2001.
2. PNUD, Informe sobre Desarrollo Humano – Perú 2004. Oficina del Perú, Lima 2004.
3. MTCVC, Gestión Urbano Regional de Inversiones (GURI) –Lambayeque. Lima, agosto 1999.
4. INEI, Compendio Estadístico 2009.
5. INEI, Censos Nacionales 2007 XI de Población y VI de Vivienda, Lima 2008.
6. INEI. Perú. Estimaciones y Proyecciones de población 1950-2050. Urbano-Rural 1970-2025. Lima, julio 2001.
7. PROVIAS DESCENTRALIZADO, Inventario Vial Georeferenciado de la Región Lambayeque 2009, Lima Noviembre del 2009.
8. Dirección Regional Transportes y Comunicaciones - Lambayeque, Planes Viales Provinciales 2007 – 2011, Chiclayo 2009.
9. MTC - Provías Descentralizado, Marco Teórico para la Planificación Vial Departamento, Volumen I. Lima, noviembre 2003.
10. MTC - Provías Descentralizado, Manual de Procedimientos para la Formulación de los Planes Viales Participativos, Volumen II revisado. Lima noviembre 2003.
11. MTC - Provías Descentralizado, Plan Vial Departamental Cero, Volumen III. Lima, noviembre 2003.
12. Municipalidad Provincial de Chiclayo, Plan Vial Provincial Participativo Chiclayo, 2009

Páginas Web:

www.mef.gob.pe/propuesta/ESPEC/mapa_pobreza.php
www.inei.gob.pe
www.pvd.gob.pe
www.mtc.gob.pe
www.pnud.org.pe
plavialambay@gmail.com
aldo.proy@gmail.com
cexebioreyes1@hotmail.com