

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA**

**FACULTAD DE INGENIERÍA ECONÓMICA Y CIENCIAS**

**SOCIALES**



**PLAN VIAL PROVINCIAL DE  
LEONCIO PRADO – HUÁNUCO**

**INFORME DE INGENIERÍA**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**INGENIERO ECONOMISTA**

**POR LA MODALIDAD DE EXPERIENCIA PROFESIONAL**

**ELABORADO POR:**

**CARMEN GLADYS VIGIL QUINTEROS**

**LIMA - PERÚ**

**2004**

**Dedicatoria:**

**A la Universidad**

**PLAN VIAL PROVINCIAL**

**LEONCIO PRADO – HUÁNUCO**

## **INDICE**

**PRESENTACIÓN**

**INTRODUCCIÓN**

<b>CAPITULO I : ASPECTOS CONCEPTUALES Y METODOLOGICOS</b>	<b>1</b>
1.1. Aspectos conceptuales	1
1.2. Aspectos metodológicos	13
<b>CAPITULO II : DIAGNOSTICO</b>	<b>18</b>
<b>2.1. ASPECTOS GENERALES</b>	
2.1.1. Ubicación, división política y superficie	18
2.1.2. Rol actual de la provincia en el contexto departamental y regional	19
<b>2.2. ANÁLISIS DEL MEDIO FÍSICO Y DE LOS RECURSOS NATURALES</b>	<b>22</b>
2.2.1. Relieve y ecología	22
2.2.2. Recursos Naturales	28
<b>2.3. ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS Y SOCIALES</b>	
2.3.1. Aspectos demográficos	46
2.3.2. Servicios sociales	52

2.3.3.	Pobreza	59
2.4.	<b>ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS</b>	62
2.4.1.	Sectores económicos	62
2.4.2.	Dinámica del intercambio económico	90
2.4.3.	Infraestructura de apoyo a la producción	93
2.5.	<b>ANÁLISIS DEL ESPACIO</b>	95
2.5.1.	Análisis histórico de la ocupación del espacio	96
2.5.2.	Sistema Urbano Provincial	101
2.6.	<b>ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE LAS MUNICIPALIDADES</b>	114
2.6.1.	Políticas de desarrollo provincial	114
2.6.2.	Recursos humanos y financieros	115
2.6.3.	Experiencia en ejecución y mantenimiento de obras de infraestructura	117
2.7.	<b>ANÁLISIS DE LA VIALIDAD</b>	118
2.7.1.	Aspectos generales	119
2.7.2.	Descripción cualitativa de la red vial nacional, departamental, rural y caminos de herradura	123
2.7.3.	Condición de la red vial rural distrital	132
2.7.4.	Vías de acceso a distritos y comunidades	135
2.8.	<b>LIMITACIONES AL DESARROLLO DE LA PROVINCIA</b>	146
2.9.	<b>RECURSOS Y POTENCIALIDADES DE LA PROVINCIA</b>	147
	<b>CAPITULO III : VISIÓN DEL DESARROLLO VIAL</b>	149

<b>CAPITULO IV : OBJETIVOS</b>	<b>151</b>
4.1. Objetivos	151
4.2. Metas	152
<b>CAPITULO V : LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS</b>	<b>153</b>
5.1. En relación a la focalización de acciones para el corto y mediano plazo	153
5.2. En relación a la sostenibilidad del Instituto Vial Municipal	154
5.3. En relación a los mecanismos de concertación provinciales y extraprovinciales.	155
5.4. En relación a la inversión y financiamiento	155
5.5. En relación a la participación de la población objetivo	156
<b>CAPITULO VI : PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN</b>	<b>157</b>
6.1. Priorización de las inversiones	157
6.2. Programas de intervención	158
6.3. Plan de inversiones	165
6.4. Financiamiento	167
6.5. Aspectos institucionales	168
<b>CAPITULO VII : SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN</b>	<b>169</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>171</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>176</b>

## **PRESENTACIÓN**

Bajo las pautas establecidas para el proceso de titulación con la modalidad de experiencia profesional, en la carrera de ingeniería económica, el documento que presento, expone mi experiencia de haber laborado en actividades relacionadas a la profesión, sustentada en los certificados de trabajo y en la monografía denominada Plan Vial Provincial de Leoncio Prado.

En el ejercicio de la profesión uno de los campos abordados es el de la planificación regional, y en especial el de la formulación de planes de desarrollo y planes sectoriales; en relación a esta temática, uno de mis últimos trabajos realizados ha sido la elaboración del Plan Vial Provincial de Leoncio Prado.

El Plan Vial Provincial que adjunto, corresponde a un servicio de consultoría prestado al Proyecto PROVIAS Rural, bajo los términos de referencia establecidos por dicho proyecto.

En el marco del proceso de descentralización del país, refrendado por la Ley de Bases de Descentralización y la Ley Orgánica de Municipalidades, se están

transfiriendo competencias, funciones, y por ello actividades, programas y proyectos, a los gobiernos regionales y locales. Una de estas funciones transferidas al gobierno local es la de ejecución de caminos rurales en los ámbitos municipales.

Entre los principales instrumentos para la orientación de la nueva función municipal está el Plan Vial Provincial, con él los gobiernos locales podrán organizar los recursos existentes y la búsqueda de financiamiento, bajo la comprensión que las carreteras vecinales y caminos de herradura, son soportes del desarrollo económico y social de los pueblos, en tanto facilitan la integración de los mismos, el acceso a los servicios y a los mercados.



## **INTRODUCCIÓN**

El Plan Vial Provincial de Leoncio Prado, ha sido elaborado con la intención de contribuir a la gestión municipal de la provincia, más aún ahora cuando los gobiernos locales asumen el rol de promotores del desarrollo local y se les transfiere la gestión de la vialidad, con la consecuente responsabilidad sobre la ejecución de las obras viales de carácter vecinal. En ése sentido el Plan Vial, será un instrumento que facilitará la tarea de organizar y dirigir el desarrollo de la red vial de la provincia, en el marco de una estrategia de desarrollo provincial.

El proceso de formulación del Plan ha consistido en, recoger información, principalmente secundaria, sistematizarla y analizarla, e ir emitiendo documentos de avances de trabajo, los cuales fueron profundizados y mejorados con la participación de los actores locales, entre ellos, los representantes de instituciones públicas y privadas, como los alcaldes, y especialistas de temas.

El Plan Vial Provincial de Leoncio Prado, plantea la realización de un conjunto de acciones, a través de Programas de Intervención en construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento, que permitan mejorar la accesibilidad interna de la

provincia, facilitando la provisión de servicios sociales para la población y la articulación de los centros productivos con los mercados locales y regionales.

El Plan Provincial, comprende el diagnóstico y el plan propiamente; para este caso de titulación profesional, se han incorporado en el documento los aspectos conceptuales y metodológicos.

En el Capítulo I - Aspectos conceptuales y metodológicos, se presentan las ideas que enmarcan y orientan la elaboración del plan. Considerando que el plan vial es un instrumento para la intervención del territorio con fines de desarrollo ha sido pertinente tratar temas que permitan comprender mejor la relación entre Espacio, Estado y Ordenamiento territorial, conocer las tendencias en el proceso de integración del territorio peruano, y el componente regional de la Estrategia de Lucha contra la pobreza. Así mismo, se ha explicitado la metodología para la elaboración del plan, que considerada tres fases : 1) Fase Analítica, 2) Fase Técnico política, y 3) Fase Operativa.

En el Capítulo II – Diagnóstico, se presenta la situación actual de la provincia en relación a la vialidad, con sus problemas y potencialidades; y, también en relación a las provincias y departamentos vecinos, estableciendo el rol que juega entre ellos.

En los Capítulos, III, IV, V, y VI, se desarrolla la propuesta vial, conteniendo respectivamente, la visión de desarrollo, los objetivos y metas, los lineamientos y

estrategias, y el conjunto de acciones, a través de Programas de Intervención en construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento, que permitan mejorar la accesibilidad interna de la provincia, facilitando la provisión de servicios sociales para la población y la articulación de los centros productivos con los mercados locales y regionales.

Finalmente en el capítulo VII, se plantea la necesidad del seguimiento y evaluación del Plan Vial, a través del marco lógico; y en el capítulo VIII las conclusiones y recomendaciones.

# CAPITULO I

## ASPECTOS CONCEPTUALES Y METODOLOGICOS

### 1.1 ASPECTOS CONCEPTUALES

#### 1) Espacio, Estado y Ordenamiento territorial

Considerando que un Plan Vial es un instrumento para la intervención del territorio, en aras de contribuir a su ordenamiento con fines de desarrollo, es pertinente, comprender los elementos señalados por L. Herrero, 1983:

“La teoría clásica y neoclásica considera el espacio como (Beguin y Thies, 1979; y Planque, 1983):

- Un conjunto de lugares (unidades espaciales elementales);
- Una distancia entre los lugares (medida de las posiciones relativas de los mismos); y,
- Distintos atributos de los lugares : atributos naturales (como las características del relieve), atributos culturales, económicos (como las actividades económicas implantadas); en definitiva, los

elementos del substrato natural y construido y las características de la población local.

El problema esencial del análisis económico espacial consiste en estudiar cómo los agentes económicos deciden y buscan la mejor utilización de los atributos de los lugares, utilizando el transporte, para converger hacia una situación juzgada como la más eficaz para sus necesidades e intereses. A partir de este planteamiento general podemos seguir dos corrientes teóricas : una primera que resalta el concepto de espacio – distancia y que, por lo tanto, hace de la teoría de la localización el centro del análisis económico espacial; y una segunda, que hace hincapié en la acepción del espacio – territorio y, consecuentemente, convierte el análisis económico espacial en una teoría del desarrollo regional.

La primera orientación doctrinal toma el territorio como un simple soporte de actividades económicas y sólo es fuente de costes : los costes de transporte. La segunda corriente teórica mencionada considera al territorio como una variable endógena que determina las actividades económicas y los comportamientos sociales. Según A. Rallet, 1988, el espacio es un actor económico, un sujeto activo en el desarrollo económico.

Por tanto dos visiones del análisis económico espacial basadas en los conceptos de espacio – distancia y espacio – territorio. Estas dos perspectivas nos delimitan, a su vez, dos formas de trabajar en el análisis económico espacial: una primera, considerada desde una óptica de análisis positivo pues consistiría en explicar los comportamientos económicos en el espacio; y otra, desde una perspectiva del análisis normativo, ya que pretendería orientar sobre las formas de actuación en el espacio para el logro de determinados objetivos.

Existe un consenso más o menos generalizado de fijar en el Estado tres funciones básicas en la economía (L. Herrero, 1983): Función de asignación, acciones tendentes a agotar las mejoras paretianas cuando, por la causa que sea, el mercado no puede actuar eficientemente. Se concreta, particularmente, en la provisión de los denominados bienes públicos y en la corrección, en general, de los distintos fallos de mercado; Función de distribución : medidas de ajuste de la distribución de la renta y la riqueza para asegurar la conformidad con lo que la sociedad considera como estado correcto o justo, y; Función de estabilización : consiste en el empleo de la política presupuestaria como un medio de mantener el alto empleo, un grado razonable de estabilidad del nivel de precios y una tasa adecuada de crecimiento económico, teniendo en cuenta los efectos sobre el comercio y la balanza de pagos.

Se justifica la intervención del Estado en la economía en base a dos argumentos: uno, desarrollado en términos de eficiencia, ya que las acciones públicas en este sentido tratan de alcanzar una situación óptimo de Pareto cuando el mercado es incapaz o se ve impedido; y otro argumento, el de la equidad, que legitima la acción estatal cuando la asignación de recursos resultante se considera injusta o, simplemente, no deseable en base a otros criterios de valor.

Cuando acotamos el terreno y hablamos de intervención pública en el territorio, aparecen diferentes términos : política regional, ordenación del territorio, planificación territorial, etc. Sin embargo, tienen un común denominador la visión de la economía regional como una disciplina orientada a la acción, justificada en la necesidad de aplicar determinadas medidas a favor de alguna región o territorios.

El concepto de ordenación del territorio desborda la noción de política regional porque engloba todas las políticas que tratan sobre la organización del espacio (infraestructura, transporte, urbanismo, etc.) pero, a la vez, con un sentido más pragmático y cercano al territorio. No en vano, esta noción resulta de una traducción aproximada del término francés *aménagement du territoire* que tiene que ver también con las acepciones de arreglar, gestionar y organizar (Lacour, 1983). Tiene muy en cuenta la noción de planificación, porque contiene un elemento

prospectivo : la organización voluntaria del espacio de una sociedad en movimiento requiere clarificar los objetivos que se pretende alcanzar y prever las principales consecuencias posibles a medio y largo plazo de las decisiones que se tomen.

En la Carta europea de ordenación del territorio, 1983 se señala que “ la ordenación del territorio es la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda sociedad. Es a la vez una disciplina científica, una técnica administrativa y una política concebida como un enfoque interdisciplinario y global cuyo objetivo es un desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio según un concepto rector”.

La virtud de la planificación, es que implica un esfuerzo de coordinación de las diferentes administraciones, un ejercicio de conjunción y complementariedad entre las mismas y constituye una fuente de certidumbre para los agentes privados al informar sobre las intenciones efectivas de la administración ”.

La elaboración del Plan Vial, requiere pasar por ello, por la fase positiva de elaboración del diagnóstico y la fase normativa o propositiva que define el qué hacer; conjugando los elementos espacio, Estado y ordenamiento territorial.



## 2) Tendencias en el proceso de integración del territorio peruano

Para el proceso de elaboración del Plan Vial, es pertinente tener en cuenta y comprender cuáles son las tendencias que se registran en el país, para ello es útil lo manifestado por I. Hurtado :

“En el proceso de integración del territorio peruano, se constatan en especial a partir de 1980 , las siguientes tendencias :

a) **Mayor concentración demográfica:** crecimiento de las ciudades intermedias.

Actualmente uno de cada dos peruanos vive en ciudades grandes (mayores de 80 mil habitantes). Sin embargo, el elevado ritmo de crecimiento de la población concentrada en ciudades grandes está disminuyendo en las últimas décadas, lo que podría estar denotando mayores migraciones hacia ciudades más pequeñas, en la medida que estos centros, más cercanos, ofrecen mayores servicios a la población rural.

b) La apertura de la economía peruana a inicios de la década del noventa, y la consiguiente reducción de la intervención estatal de la actividad económica, han incidido en que, a nivel regional se aprecie :

- b1. Un proceso de reestructuración de la agricultura : en algunos valles costeros se observa un mayor nivel de intensificación agrícola, con cierta especialización de nuevos productos. Asimismo, se denota la aparición de medianas propiedades, con una agricultura moderna muy articulada a nuevos mercados externos, mientras que en la mayor parte de la pequeña agricultura costeña, la articulación horizontal con empresas agroindustriales es limitada.

Algunos dinamismos interregionales hacen evidente el grado de articulación de los mercados, en particular, en el macro espacio norteño: uno de los efectos del mejoramiento de la articulación vial entre la costa norte y los valles tropicales se traduce en la mayor competencia por el mercado interno. Las zonas de producción tradicional de arroz, como Piura y Lambayeque, compiten actualmente con el arroz proveniente de las regiones de ceja de selva, como San Martín, Jaén y San Ignacio.

Las regiones amazónicas se fueron integrando cada vez más al mercado nacional, mientras que en ciertas regiones la actividad cocalera permitía el acceso directo a los circuitos transnacionales ilegales. Ambos factores, así como también los programas de cooperación destinadas a promover cultivos alternativos, significaron un flujo de recursos hacia diversas zonas de la selva

central, favoreciendo procesos de urbanización en los centros de las principales cuencas y la consiguiente complejización de la actividad económica en dichos centros. Los eslabonamientos , tanto hacia atrás como hacia delante, de la producción del cultivo de coca muestran cierto arrastre en zonas rurales y urbanas, con actividades de servicios y de producción de insumos industriales.

Por último, los departamentos de la zona andina cuentan con una notable diferenciación espacial : los valles, donde se localizan las grandes ciudades, concentran la producción destinada a los mercados regionales, mientras que en las zonas altoandinas, se desarrolla una agricultura principalmente de subsistencia que obliga a los campesinos a desarrollar diversas estrategias a fin de complementar sus magros ingresos.

- b2. La gran minería y la definición de nuevos circuitos comerciales: la implantación de grandes empresas mineras genera dinámicas regionales en lugares aislados en el territorio peruano; por las actividades de servicios que se derivan para atender a una población asalariada con elevados ingresos, residiendo en localidades desabastecidas, alejadas de los principales ejes. Esta actividad rentabiliza algunos bienes públicos, tales como la electricidad y las vías de comunicación, que producen

externalidades para las poblaciones adyacentes. Sin embargo uno de las desexternalidades que ocasiona la actividad minera es el desgaste de los recursos ambientales del territorio en el que interviene.

- c) El lento fortalecimiento de los mercados rurales : ampliación de las comunicaciones.

Se ha recuperado la infraestructura existente, y ampliado la cobertura a nivel nacional de manera significativa. Al mejorar la red vial y la de telecomunicaciones se facilita la interacción entre los espacios locales, y se multiplican las sinergias entre las áreas rurales y los centros urbanos. Sin embargo, la ampliación de las redes de comunicaciones todavía se muestra insuficiente para que muchas regiones alcancen niveles de competitividad, reto necesario para insertarse adecuadamente en una economía globalizada.

- d) La ampliación de los servicios : El gasto público ha privilegiado la ampliación de la infraestructura básica y de servicios públicos en las zonas rurales lejanas, a fin de reducir los niveles de pobreza. Entre los años 1994 y 1997 el gasto se focalizó en un 80% entre la región de Lima y la sierra urbana.. Existe una relación directa entre el incremento de retornos, en términos de bienestar familiar, con el

número de servicios de un hogar. Esta vinculación demuestra que mejorar las condiciones mínimas de la residencialidad de los espacios locales es un factor para contribuir a fortalecer los circuitos comerciales en las zonas alejadas”.

La provincia de Leoncio Prado refleja estas tendencias de organización del espacio peruano, es así que la ciudad de Tingo María, aunque con menor tasa de crecimiento, sigue concentrando la población, no sólo provincial sino de las provincias vecinas de Huánuco ubicadas en la sierra y en pobreza y extrema pobreza. Los otros centros poblados pertenecientes a Leoncio Prado, en menor medida Aucayacu, tienen en relación a Tingo María una ubicación radial y están desprovistos en general de servicios básicos.

En Tingo María se hace evidente la explicación de la existencia de ciudades por la presencia de economías de escala en la producción de bienes y servicios y, adicionalmente por economías de aglomeración, es decir, por ventajas que resultan del tamaño de la concentración espacial en su conjunto, ventajas de complementariedad de las producciones, existencia de bienes o servicios públicos urbanos, mayor acceso a la información y más

fácil transmisión de la misma, tamaño de mercado y densidad urbana, etc.”

3) **La estrategia de Lucha contra la pobreza y los corredores económicos**

Una estrategia planteada en el país en la década pasada, en la lucha contra la pobreza y a favor de la integración del territorio nacional, ha sido el desarrollo de corredores económicos. En el componente regional formulado por el Equipo Técnico para la Inversión Social del entonces Ministerio de la Presidencia, se fundamenta que “ una solución sostenible para el problema de la pobreza extrema debe promover la generación de ingresos, establecer vínculos entre los más pobres y los mercados, es decir entre las áreas rurales y las ciudades, a partir del desarrollo de ciudades de segundo y tercer orden.

En el Perú, condicionados por la geografía, los grandes ejes viales tienden a correr a lo largo de la costa (donde interconectan los pequeños y medianos valles transversales), y a lo largo de la sierra donde hilvanan al conjunto de las ciudades que se ubican a lo largo de las diferentes cuencas. Por consecuencia, los sistemas urbanos adoptan la forma de corredores longitudinales que tienden a transformarse en circuitos en virtud de la potenciación de ciertas vías transversales. En este sentido, y tomando en cuenta el potencial económico de dichas áreas, estos

corredores longitudinales son identificados como corredores económicos.

Desde una perspectiva del desarrollo regional, corresponde densificar la trama vial para desarrollar los sistemas urbanos cerrando los circuitos mediante vías transversales y reconociendo la importancia de la triangulación vial. Desde la perspectiva de la formación de los sistemas urbanos, no solamente es necesario que se reduzcan los costos de transporte y, en función de este hecho, se acerquen dos ciudades determinadas ubicadas a lo largo de un eje urbano. Adicionalmente, es fundamental que se acorten los circuitos, pues la importancia de un centro urbano se acrecienta cuando se amplía el espacio económico con el cual se relaciona. Las vías transversales permiten, en el escenario peruano, incluir las orientaciones este-oeste a las normalmente establecidas de acuerdo con la determinación geográfica norte –sur.

Adicionalmente, la complementariedad entre los corredores económicos y las vías transversales da origen a importantes ventajas que, en un número significativo de veces, alienta el desarrollo de las ciudades que triangulan las relaciones”.

Bajo estos planteamientos identifican 13 subsistemas urbanos y 23 corredores económicos, entre ellos, el Subsistema urbano Huánuco – Pucallpa con el Corredor económico Huánuco - Pucallpa.

En el Corredor Huánuco – Pucallpa, la provincia de Leoncio Prado con su capital Tingo María, juega el papel de articulador de dichos territorios; en éste corredor las vías son fundamentales para reforzar los procesos de integración social y económica existentes, potenciar los recursos locales, reducir costos y ubicar la producción en mercados cada vez más competitivos.

## **1.2 ASPECTOS METODOLÓGICOS**

El Plan Vial es un instrumento para organizar y dirigir el desarrollo de la red vial de la provincia en el marco de una estrategia de desarrollo provincial.

El Plan Vial Provincial contiene la identificación y caracterización de los aspectos considerados como estructurales y aún coyunturales que conforman la realidad sujeta a análisis, vale decir, el diagnóstico; también, plantea un conjunto de propósitos y de metas a ser alcanzados en el horizonte de planeamiento, en este caso cinco años; y señala las políticas y estrategias que darán cumplimiento a los objetivos propuestos, la estrategia conduce al señalamiento de los programas y proyectos que van a concretar las definiciones de política vial. Finalmente, contiene los mecanismos institucionales y financieros que se requieren para la coordinación y ejecución del Plan Vial.



## **El proceso de elaboración del Plan:**

La formulación del Plan es un proceso en el que el Equipo técnico recoge, sistematiza y analiza información, principalmente secundaria, y va emitiendo documentos de avances de trabajo, los cuales son profundizados con la participación de los actores locales, como los representantes de instituciones públicas y privadas, entre ellos los alcaldes, y los especialistas de temas. Ver Diagrama N° 1.

Se consideran tres fases:

### **1) Fase Analítica**

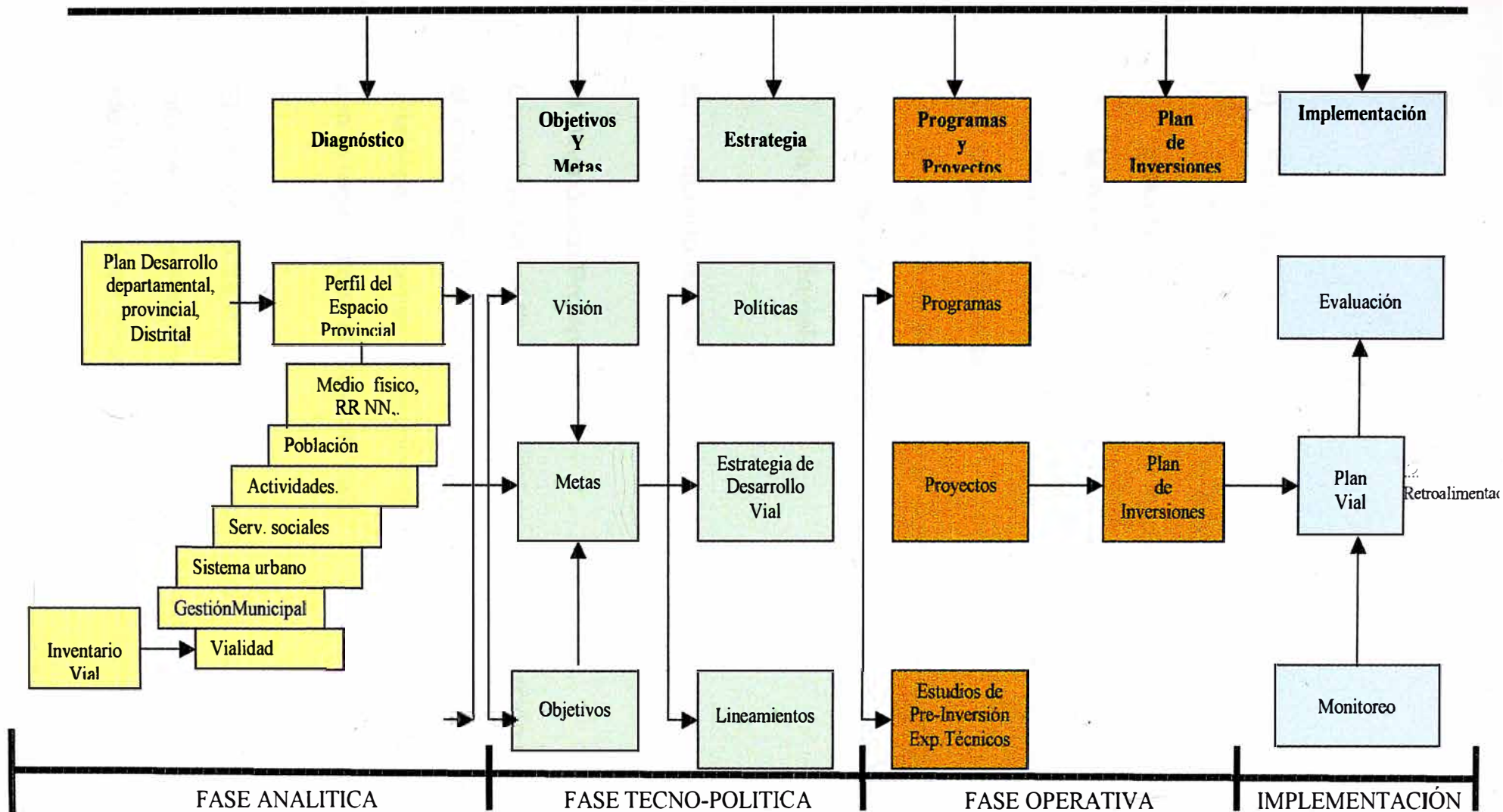
Se incide en la elaboración de un diagnóstico cuyo eje central es la vialidad; en función de ello toma sentido el análisis, del medio físico, de los recursos naturales, de la población, de las actividades económicas, del acceso a los servicios básicos, de la gestión municipal, del sistema urbano, y de la vialidad que incluye un inventario vial.

### **2) Fase Técnico política**

Es la fase normativa del Plan Vial, en la que se conjuga la propuesta de desarrollo vial con la de desarrollo provincial. Es en esta fase que se proponen los objetivos, las metas, las estrategias y lineamientos, para un período de cinco años; que guiarán las actividades y proyectos viales futuros.

# DIAGRAMA N° 1. PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

## CONSULTAS A ORGANIZACIONES PUBLICAS Y PRIVADAS



### 3) Fase Operativa

En ella se plantean los programas y proyectos, en base a un proceso de priorización de obras; consecuentemente se estima la inversión considerando costos promedio por tipo de obra, y se cronograma la inversión en el período del plan, determinado así un plan de inversiones.

En esta fase se esboza el sistema de monitoreo y evaluación, con la construcción de un marco lógico, que señala la pauta para la ejecución del plan.

### **El Contenido del Plan**

El Diagnóstico Provincial:

Constituye un medio instrumental para la planificación vial que permite el conocimiento e interpretación de una realidad dada. En el se establece las formas de relación de la provincia con el departamento o con la región o con el resto del país.

El diagnóstico debe ser realizado con noción de propósito, por ello, la información susceptible de ser obtenida así como el análisis que se efectúe deben ser orientados a los fines propuestos.

## **El Plan propiamente**

Están contenidos los propósitos que se persiguen, visión de desarrollo, objetivos y metas; las estrategias y lineamientos, que explicitan cómo hacer para lograr los propósitos señalados y orientan el qué hacer concreto; y las actividades, proyectos y programas necesarios, identificando los insumos, costos y financiamiento correspondientes. Complementariamente se consideran los aspectos referidos al seguimiento y evaluación, que van a permitir informarnos sobre el avance en la ejecución del Plan.

## **CAPITULO II**

### **DIAGNOSTICO PROVINCIAL**

#### **2.1 ASPECTOS GENERALES**

Esta sección tiene por finalidad presentar información que caracterice a la provincia, especialmente su: ubicación geográfica, límites, extensión territorial a nivel provincial y distrital, altitud, y, una breve descripción de la provincia en el contexto departamental y regional, e igualmente su relación con el resto de las provincias.

##### **2.1.1 Ubicación, división política y superficie**

La provincia de Leoncio Prado está ubicada en el departamento y región de Huánuco, limita con los departamentos de San Martín, Loreto y Ucayali, y con las provincias de Huacaybamba, Marañón, Huánuco, Huamalíes, Puerto Inca y Dos de Mayo del departamento de Huánuco. Mapa N°1.

Está conformada por seis distritos y tiene una superficie de 4,953.02 Km<sup>2</sup>., correspondiendo el 57% del área al distrito de José Crespo y Castillo, seguido en orden de tamaño por los distritos de Mariano Dámaso Beraún (15.5%), Daniel Alomía Robles (14.4%),

Rupa Rupa (8.7%), Hermilio Valdizán (2.4%) y Padre Felipe Luyando (2%). Cuadro N° 1 y Mapa N° 2.

**Cuadro N° 1: Extensión territorial de los distritos de la provincia de Leoncio Prado**

Distrito	Capital	Superficie Km2	Superficie Has	% Superficie
Dist.Rupa Rupa	Tingo María	428.58	42,858.00	8.7%
José Crespo y Castillo	Aucayacu	2,829.67	282,967.00	57.1%
Mariano Dámaso Beraún	Las Palmas	766.30	76,630.00	15.5%
Padre Felipe Luyando	Naranjillo	100.32	10,032.00	2.0%
Daniel Alomías Robles	Pumahuasi	710.91	71,091.00	14.4%
Hermilio Valdizán	Hermilio Valdizán	117.24	11,724.00	2.4%
Provincia		4,953.02	495,302.00	100.0%

Fuente: Compendio Estadístico Departamental 1995-1996 - INEI

La provincia de Leoncio Prado por su altitud está ubicada en la Selva Alta o Rupa Rupa, caracterizada por estar entre los 500 y 1500 msnm.

### **2.1.2 Rol actual de la provincia en el contexto departamental y regional**

Es la segunda provincia mas importante de la región Huánuco, se la conoce como la puerta de entrada a la Amazonía, articula a Huánuco con Ucayali y San Martín. La población de la provincia representa el 14% del total de la región, con una densidad poblacional 22.97. Asimismo la PEA total con que cuenta la provincia respecto a la Región es de 39.1 %.

# MAPA N° 1

## UBICACION DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO EN EL DEPARTAMENTO DE HUANUCO



### UBICACION EN EL DEPARTAMENTO



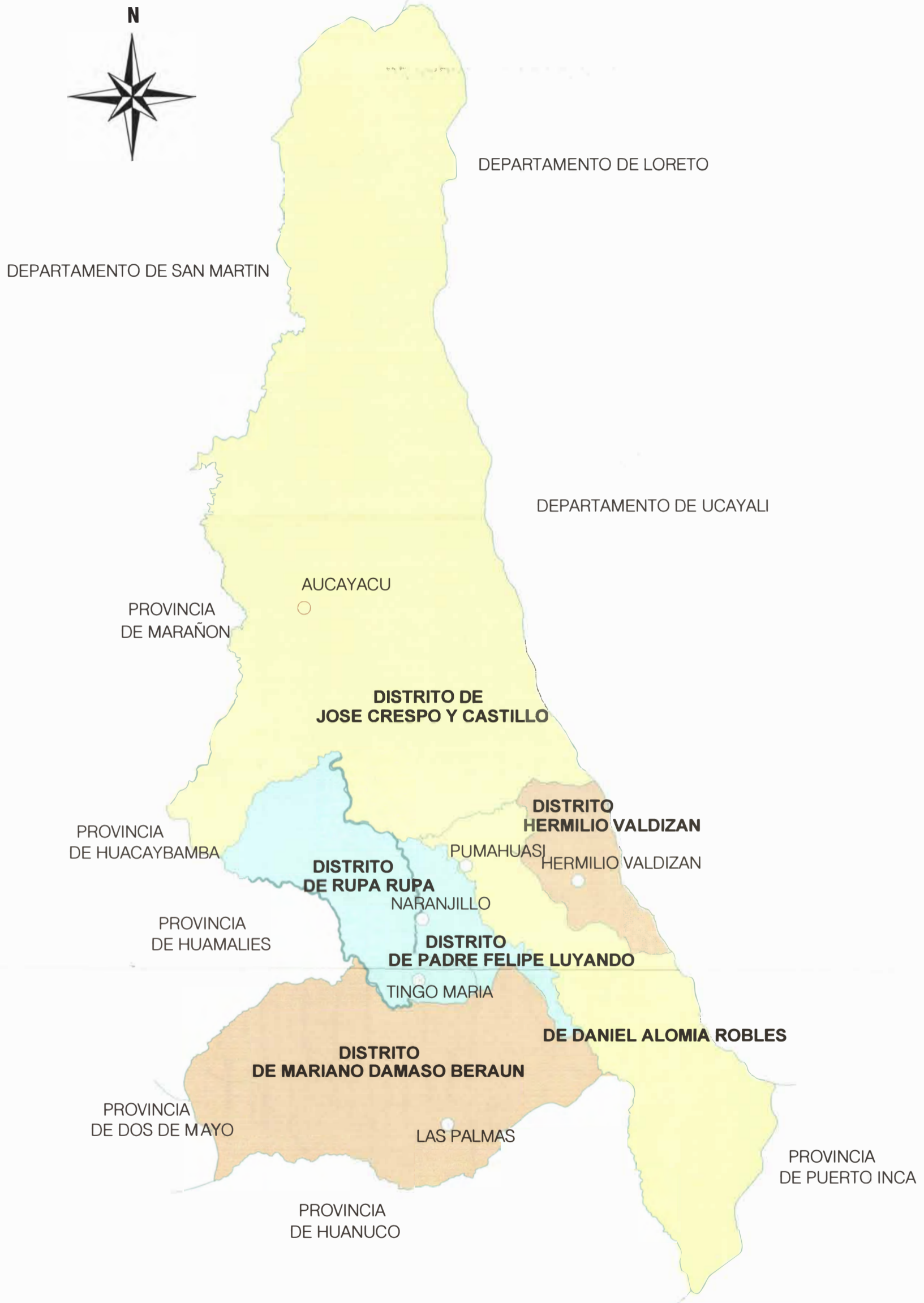
### PROVINCIA DE LEONCIO PRADO

UBICACION

CAPITAL DE PROVINCIA  
LIMITE PROVINCIAL



**MAPA Nº 2**  
**MAPA POLITICO DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO**  
**DENSIDAD POBLACIONAL A NIVEL DISTRITAL - AÑO 1993**



DENSIDAD POBLACIONAL AÑO 2003	
DENSAMENTE HABITADO	
MODERADAMENTE HABITADO	
ESCASAMENTE HABITADO	

PROVINCIA DE LEONCIO PRADO POBLACION AÑO 2003			
DISTRITO	Nº DE HABITANTES	POBLACION	
		% RURAL	% URBANO
RUPA RUPA	59,571	9.6	90.4
JOSE CRESPO Y CASTILLO	27,567	41.4	58.6
MARIANO DAMASO BERAUN	10,595	82.8	17.2
PADRE FELIPE LUYANDO	7,504	86.9	13.1
DANIEL ALOMIA ROBLES	5,685	94.0	6.0
HERMILIO VALDIZAN	4,395	93.4	6.6
<b>TOTAL</b>	<b>115,317</b>	<b>37.9</b>	<b>62.1</b>



El índice de desarrollo humano (IDH) provincial es de 0.571, mayor a las demás provincias y supera al IDH regional de 0.494. Según el mapa de pobreza de FONCODES el nivel de vida promedio es regular, la tasa de analfabetismo provincial de 13.9% corresponde al segundo menor índice de la región, así también la tasa de desnutrición crónica de niños registra el menor porcentaje (30.0%) respecto a las demás provincias de la región.

A partir de la producción agrícola y forestal, se desarrolla un intercambio activo con las otras provincias del departamento, existiendo a nivel de la región una relación de complementariedad entre las provincias. Posee el 12.95% de las tierras agrícolas en uso de la región.

## **2.2 Análisis del Medio Físico y de los Recursos Naturales**

En la presente sección se hace un análisis del medio natural y de sus características físico-geográficas, lo que nos permite identificar la presencia de recursos naturales, sus usos actuales y potenciales, y la relación con la red vial rural provincial. De manera específica los aspectos considerados son : a) Relieve, b) Ecología y, c) Recursos naturales.

### **2.2.1 Relieve y Ecología**

El modelado de la superficie terrestre de la provincia nos sirve para caracterizar los tipos de paisaje existentes : montañas, llanuras, depresiones, valles, costas, etc, aspectos de orden fisiográfico que

tienen una estrecha relación con las formas de actividad económica que allí se generan, formas de organización del espacio y de la economía; además de las fricciones espaciales de acuerdo a las características del relieve que se traducen en costos de desarrollo diferenciales para efecto de la ejecución de las obras viales. También, a continuación, se identifican las condiciones medioambientales a nivel distrital en base a la clasificación de Holdrige.

## **Relieve**

Entre las unidades fisiográficas existentes en la provincia, tenemos: a) Valle fluvial, b) Lomadas o Colinas bajas, c) Cadena colinosa o Colinas altas, d) Valle Aluvial (Terraza Baja, Terraza Alta; Complejo de Orillero), e) Paisaje Montañoso y, e) Valle sinclinal, zona de protección. Las que se ubican a nivel distrital:

### ▪ **Padre Felipe Luyando:**

- a) Valle Fluvial: en áreas contiguas al curso del río Tulumayo, principalmente en la zona baja del territorio, abarca aproximadamente el 35% del territorio y alberga los suelos agrícolas más productivos, el mismo que es atravesado por el eje de carretera (Santa Rosa de Shapajilla – Alto San Juan).
- b) Lomada : en la zona media y en gran parte de la zona alta, donde se ubican los caseríos de Río Negro, Bolayna, Zanja

Seca, San Miguel de Tulumayo, San Juan de Tulumayo, etc; sus cotas varían desde 500 hasta los 900 msnm.

- c) Cadena Colinosa : entre San Juan de Tulumayo y Zanja Seca, en este territorio se asientan los caseríos de Alto San Juan, Ciro Alegría, Pedro Ruiz Gallo, Villa Rica, etc. (zona alta).

▪ **Mariano Dámaso Beraún:**

- a) Valle fluvial: corresponde al río Patay Rondos, sus suelos son aptos para cultivos en limpio, pastos y permanentes.

- b) Valle Aluvial: En esta formación se encuentra tres unidades fisiográficas:

- Terraza Baja: a orillas del río Huallaga y de sus principales afluentes los ríos: Tambillo Grande, Las Pavas, Las Palmas, Tres de Mayo y Monzón, en esta zona se observa escasa actividad agrícola debido a que el área es muy reducida, y a las frecuentes inundaciones fluviales.

- Terraza Alta: tiene pendiente moderada, varía de 2 a 4%, son tierras medianamente disectadas por la acción del agua, en estas unidades topográficas se observa mayor actividad agrícola.

- Complejo de Orilleros: son terrenos planos expuestos a inundaciones esporádicas, en la que se encuentran

incluidos, las islas, playas y bancos, a lo largo del río Huallaga, conformado por gravas, limos y arenas finas.

c) Cadena Colinosa: de superficie accidentada y corrugada, debido a la sucesión de colinas con laderas de diferentes grados de disectamiento, encontrándose las siguientes unidades:

- Colina Baja: tienen pendientes moderadamente empinadas que varían de 15 a 25% en laderas cortas y de 25 a 50% en laderas largas. Aquí se encuentran principalmente las áreas de coca, por ser tierras erosionadas.
- Colina Alta: se caracterizan por tener pendientes inclinadas menores a 50%, en estas áreas se está talando el bosque indiscriminadamente por lo que se encuentra ligeramente erosionada.

d) Paisaje Montañoso: están extremadamente erosionadas y se encuentran cubiertas por vegetación natural arbórea.

▪ **Hermilio Valdizán :**

a) Cadena Colinosa: aproximadamente el 85% del territorio del distrito.

b) Paisaje Montañoso: el 15% del territorio distrital extremadamente erosionable y se encuentra cubierto por vegetación natural arbórea.

▪ **Daniel Alomía Robles:**

- a) Valle Fluvial: se ubica en la margen derecha de la cuenca baja del río Tulumayo, allí se encuentran los suelos agrícolas más productivos del distrito.
- b) Lomadas: se ubican en el 65% del ámbito territorial del distrito, sus cotas varían desde 600 msnm. hasta los 1,000 msnm.
- c) Cadena Colinosa : se asientan en este territorio los caseríos de la zona sur o alta del distrito, como, San Pablo, Topa, Julio C. Tello, Alto Huayhuante, 11 de Octubre.

▪ **José Crespo y Castillo :**

- a) Valle fluvial: en las inmediaciones de los ríos Aspuzana, Pucayacu, Anda, y Pucate.
- b) Terraza aluvial: en las microcuencas de los ríos, Aspuzana, Pucayacu, Pacae, Pendencia, Pucate y Cuchara.
- c) Valle sinclinal: correspondiente a las microcuencas del río Pucayacu.
- d) Montaña denudativa: en la microcuencas de los ríos, Pucayacu, Aucayacu, Pendencia y Cuchara.
- e) Valle encañonado: en la microcuencas de los ríos ,Aucayacu, Pacae, Anda y Pendencia.
- f) Colinas Altas: en Aspuzana, Aucayacu, Anda, Pendencia y Cuchara.
- g) Colinas bajas : en Pucate y Cuchara.

- **Rupa Rupa:**

- a) Terraza fluvial en las inmediaciones de los ríos Cuchara y Supte Grande.
- b) Colinas altas : en la microcuenca de los ríos, Cuchara y Supte Grande.
- c) Valle aluvial : en el río Monzón.
- d) Montaña denudativa, en la microcuenca del Monzón.
- e) Terraza fluvial, en la microcuenca del río Supte Grande.

### **Ecología**

Leoncio Prado presenta cierto grado de homogeneidad ecológica, con características tropicales diversas. En la provincia predominan las zonas de vida : Bosque húmedo montano bajo tropical (bh-MBT), Bosque húmedo tropical (bh-T) y Bosques muy húmedo premontano tropical (bmh-PT); ver Cuadro N° 2.

**Cuadro N° 2: Zonas de vida a nivel distrital**

<b>Distrito</b>	<b>Capital</b>	<b>Altitud</b>	<b>Zonas de vida</b>	<b>Clima</b>
Dist.Rupa Rupa	Tingo María	649	bh-T	Tropical Húmedo - Cálido
José Crespo y Castillo	Aucayacu	540	bh-T, bmh-PT	Tropical Húmedo - Cálido
Mariano Dámaso Beraún	Las Palmas	719	bmh - PT	Tropical Húmedo - Cálido
Padre Felipe Luyando	Naranjillo	700	bh - T	Tropical Húmedo - Cálido
Daniel Alomías Robles	Pumahuasi	1000	bmh - PT, bmh - MBT	Tropical Húmedo - Cálido
Hermilio Valdizán	Hermilio Valdizán	1250	bmh - PT, bh -T	Tropical Húmedo - Cálido

**Fuente : Estudio Socioeconómico de la Sub Región Huánuco, 1997 – Región A.A. Cáceres.**

Las condiciones ambientales de la provincia, entre ellas la presencia de lluvias permanentes y abundantes, y la proliferación de malezas, inciden negativamente en la conservación de los caminos.

### **2.2.2 Recursos Naturales**

El estudio de los recursos (suelo, hídrico, minero, turístico, etc) existentes en la provincia y su uso actual, permite determinar que áreas tienen posibilidades de continuar sustentándose en dichos recursos y cuáles tienen posibilidades de ser aprovechadas económicamente de manera futura; ello será útil para sustentará las acciones relacionadas a la red vial. Ver Mapas N° 3 y 4.

#### **2.2.2.1 Suelo**

##### **Potencial edafológico**

El estudio del Ing. Carlos Muro, Fisiografía de la Zona de Tingo María - 1956, sigue siendo una buena base de trabajo que permite conocer el potencial edafológico de la provincia, a continuación se presenta dicho potencial según sectores de la provincia:

- a) Suelos entre Cayumba y la Universidad Agraria de la Selva ( Km. 109 a 133) :

Es una zona quebrada, en ella se aprecian :

- Suelos aluviales de reciente sedimentación: al borde del río, de textura suelta, migajones y poco profundos.

Parte de ellos son suelos negros muy fértiles, aunque poco profundos; suelos grises fértiles con menos materia orgánica.

- Suelos residuales sobre base calcárea : abarca una enorme extensión al borde de la carretera, son suelos de poca utilidad agrícola.

- b) Suelos de la Universidad Nacional Agraria de la Selva (Km. 132 a 135)

A partir de Afilador, el valle se abre extensamente. Están presentes suelos planos y suelos de laderas. Los suelos planos tienen un origen aluvial o coluvial fino, arrastrados de laderas, tienen mejores aptitudes agrícolas, sólo que ocupan una pequeña extensión.

- c) Suelos de la zona de Naranjillo (Km. 138 a 146) :

Esta zona se ubica en la margen derecha del río Huallaga, su amplitud es apreciable y está dividida en parte plana y parte de ladera o alta.

Los suelos de la parte plana son : suelos aluviales recientemente formados, de profundidad variable, buenos para cultivos intensivos, como plátano, arroz, caña de azúcar, café, maíz, frijol y frutales en general y; suelos blancos arrastrados, que ocupan una pequeña parte de esta zona, de pésimo drenaje,



malas condiciones físicas y químicas, de reacción ácida.

- Los suelos de laderas : son suelos residuales de base calcárea, suelos agrícolas pobres.

d) Suelos comprendidos entre la zona de Shapajilla (Km.146) al Km.177 de la carretera Huánuco – Pucallpa:

Esta zona está conformada por suelos sedimentarios antiguos, aluviales y, suelos residuales. Son suelos muy ácidos, no aptos para una agricultura intensiva. Apropia para cultivos permanentes, con plantas adaptadas a ph bajos como la coca, el cube, algunos frutales, el té, el café, pastizales y forestal.

e) Suelos de la Divisoria :

A partir del Km. 177 de la carretera a Pucallpa hasta el Km. 230, abarcando toda la Cordillera de La Divisoria, son suelos exclusivamente residuales, son suelos muy pobres y con pendientes elevadas, aparente para pastizales y cultivos permanentes como el té.

f) Suelos del Río Tulumayo:

Se identifican en esta zona, las partes altas formadas de aluviones antiguos y las partes bajas y planas formadas de aluviones modernos. Las partes altas tienen suelos ácidos no aparentes para la agricultura; los suelos de la parte baja son muy fértiles y neutros.

e) Suelos de Río Azul y Pendencia :

Conformada por suelos aluviales nuevos, muy fértiles, muy profundos y ligeramente alcalinos.

### Capacidad de Uso mayor

Los suelos de Leoncio Prado según su capacidad de uso mayor se distribuyen en un 2.1% para cultivos en limpio, vale decir para cultivos anuales como el arroz, maíz, yuca, papaya, plátano, etc, este tipo de suelos generalmente son de tipo aluvial y de lomadas con pendientes menores a 15%; el 15.3% de los suelos son destinados para cultivos permanentes como el café, té, cacao, coca, etc, son suelos ubicados en pendientes medias, de 16% a 40%; el 2% es para cultivos asociados, el 0.7% para pastos naturales, el 77.5% de montes y bosques y el 2.4% contiene a toda clase de tierras. Cuadro N° 3.

**Cuadro N° 3. Clasificación de Tierras por Capacidad de Uso Mayor (Ha.)**

Distrito	Superficie total	Cultivos en limpio	Cultivos permanentes	Cultivos asociados	Pastos naturales	Montes y bosques	Toda clase de tierras
Provincia Leoncio Prado	150,859.3	3,135.8	23,141.3	2,989.2	1,050.9	116,967.5	3,574.7
	100.0%	2.1%	15.3%	2.0%	0.7%	77.5%	2.4%

La actividad agrícola se asienta en el 17.4% de la superficie bajo el total de Unidades Agrarias. El área para el desarrollo de la ganadería es muy escasa (0.7%); en relación a

la actividad forestal, los suelos son más propicios, ya que el 77.5% de la superficie está cubiertas de montes y bosques, aunque las especies maderables predominantes son de baja calidad y hay zonas protegidas, pero hay una variedad florística y de paisaje.

A continuación se describen los suelos de los ámbitos distritales:

**a) Padre Felipe Luyando**

- Tierras aptas para cultivos en limpio (A)

En el distrito las tierras correspondientes a esta categoría se ubican en las zonas baja, media y alta, entre el eje de la principal vía de acceso y la margen izquierda del río Tulumayo.

- Tierras aptas para cultivos permanentes (C)

Las tierras correspondientes a esta categoría se ubican en todo el ámbito del distrito, principalmente a ambos márgenes del eje de la principal vía de acceso a la cuenca del Alto Tulumayo.

- Tierras aptas para pastos (D)

Estas tierras se ubican principalmente en las zonas media y alta del distrito en el límite con el distrito de Mariano Dámaso, caracterizadas por suelos de gran pendiente y susceptibles a la erosión hídrica por su conformación fisiográfica.

- **Tierras de Protección (X)**

Corresponden a esta clasificación principalmente los suelos ubicados en la zona alta del territorio de Padre Felipe Luyando.

- **Tierras Aptas para Producción Forestal (F)**

Corresponden a esta clasificación principalmente los suelos de las zonas media y alta del territorio distrital bajo unidades agrarias.

**b) Mariano Dámaso Beraún**

- **Tierras Aptas para Cultivos en Limpio**

Ocupan terrazas bajas inundables y no inundables, así como, terrazas medias y altas de topografía variable entre 1 y 5%, la pedregocidad es superficial. Son suelos de origen aluvial reciente y presentan perfiles poco desarrollados y un drenaje interno de bueno a imperfecto.

- **Tierras Aptas para Cultivos Permanentes**

Fisiográficamente ocupan terrazas altas, cimas y laderas erosionables de inclinada a moderadamente empinada, con pendientes entre 2 y 25%, son de textura mediana y pesada, pedregocidad moderada y buen drenaje. Químicamente son de reacción

fuertemente ácida a moderadamente ácida, el contenido de materia orgánica es bajo. De baja fertilidad, por lo que son aparentes para cultivos permanentes (café, cacao, cítricos, etc.).

- **Tierras Aptas para Pastos**

Se encuentran ocupando laderas con pendientes que varían de 25 a 50%. Químicamente son de reacción extremadamente ácida, variando el pH de 4.5 a 6.0, el contenido de materia orgánica es de bajo a medio, presentando una fertilidad natural baja.

- **Tierras de Protección**

Localizadas tanto en las partes altas como bajas de paisaje montañoso, como en las partes bajas de paisaje aluvial, las pendientes varían de 50 a más del 75%, en zonas donde se han talado los bosques, se ha producido alta erosión del suelo. Corresponden a esta clasificación los suelos de la zona alta del distrito.

- **Tierras Aptas Para Producción Forestal**

Ocupa laderas con pendientes variantes de 25 – 50%, son suelos pocos desarrollados. Químicamente son suelos de reacción extremadamente ácida o moderadamente ácida, variando el pH de 4.5 a 6.0, el contenido de materia orgánica es bajo o medio, presenta una fertilidad natural baja.

**c) Hermilio Valdizán**

- **Tierras Aptas para Cultivos Permanentes :** este tipo de suelos se ubica en las zonas Este y Sur-Este (caseríos Ricardo Herrera, San Pedro de Huayhuante, Simón Bolívar, Micaela Bastidas), Oeste y Sur-Oeste (San Sebastián, Sortilegio, José B. Alcedo) del distrito.
  
- **Tierras Aptas para Pastos:**  
Se encuentran en la zona Centro-Oeste (Caseríos de San Isidro, Río Azul, Ugarteche, Hermilio Valdizán). Su fisiografía corresponde a colinas de pendientes leves poco susceptibles a la erosión hídrica.
  
- **Tierras de Protección :**  
Corresponden a esta clasificación los suelos de la zona Norte del distrito (caseríos de Tres de Octubre, Margarita, Santa Rosa), en los límites con el distrito de José Crespo y Castillo y la provincia de Padre Abad.
  
- **Tierras Aptas para Producción Forestal :**  
Corresponden a esta clasificación principalmente los suelos colindantes con la cordillera azul en el límite con la provincia de Padre Abad y territorio disperso en el interior del distrito.

**d) Daniel Alomía Robles**

- Tierras Aptas para Cultivos en Limpio :

Las tierras correspondientes a esta categoría se ubican en la zona Norte, Centro- Norte del distrito.

- Tierras aptas para cultivos permanentes:

Los suelos de esta categoría se ubican en la zona Central, Centro-Sur y Sur del territorio.

- Tierras aptas para pastos :

Estas tierras se ubican principalmente en la zona Central y Norte del territorio caracterizados por suelos de gran pendiente y susceptibles a la erosión hídrica por su conformación fisiográfica, por lo que exigen prácticas de manejo moderadas.

- Tierras de Protección :

Corresponden a esta clasificación los suelos de la zona Sur del territorio.

- Tierras aptas para producción forestal :

Corresponden a esta clasificación los suelos de la zona Sur o Alta del territorio.

**e) Rupa Rupa:**

Posee una escasa área destinada a la producción agrícola, ubicada principalmente en la margen izquierda del río Huallaga.

**f) José Crespo y Castillo:**

Es el distrito que a nivel provincial, posee la mayor cantidad de tierras destinadas a la agricultura, tanto para cultivos en limpio, permanentes como asociados.

### **2.2.2.2 Recursos Hídricos**

La red hidrográfica forma parte de la Cuenca del río Huallaga, que cruza de sur a norte con una longitud de 1,138 Km., desde su nacimiento al sur de la Cordillera de Raura, en la laguna de Huascacocha (departamento de Pasco) bajo la denominación de río Ranracacha, en su trayecto sucesivo se llama río Blanco y Chaupi Huaranga hasta su confluencia con el río Marañón, en el departamento de Loreto.

Los principales afluentes del río Huallaga dentro de la provincia son los ríos: Tulumayo, Pendencia, Aucayacu, Derrepente, Cuchara, Aspuzana, Magdalena y Monzón, siendo navegables el Huallaga, Aspuzana, Pucayacu, Magdalena y Tulumayo. Mapa N° 3.

Estos ríos son importantes para el desarrollo de una agricultura más intensiva, en los valles de suelos aluviales y en las terrazas, lomadas y colinas bajas. A pesar de este potencial hídrico, no se tiene infraestructura de riego, de defensa ribereña, y de encauzamiento.



### 2.2.2.3 Flora y Fauna

La provincia de Leoncio Prado tiene una diversidad de plantas y flora silvestre, alrededor de 1,200 especies, las mismas que pueden tener diversos usos, especialmente para fibras, aceites, grasas, colorantes, pigmentos, construcción, ornamentales, etc.

Esta provincia se caracteriza por la presencia de una compleja vegetación natural, mayormente arbórea, constituyendo masas boscosas de tipo tropical y subtropical, para la producción de madera. La composición florística es muy diversificada, en cambio el contenido volumétrico es mas uniforme.

Tipos de bosque existentes en la provincia

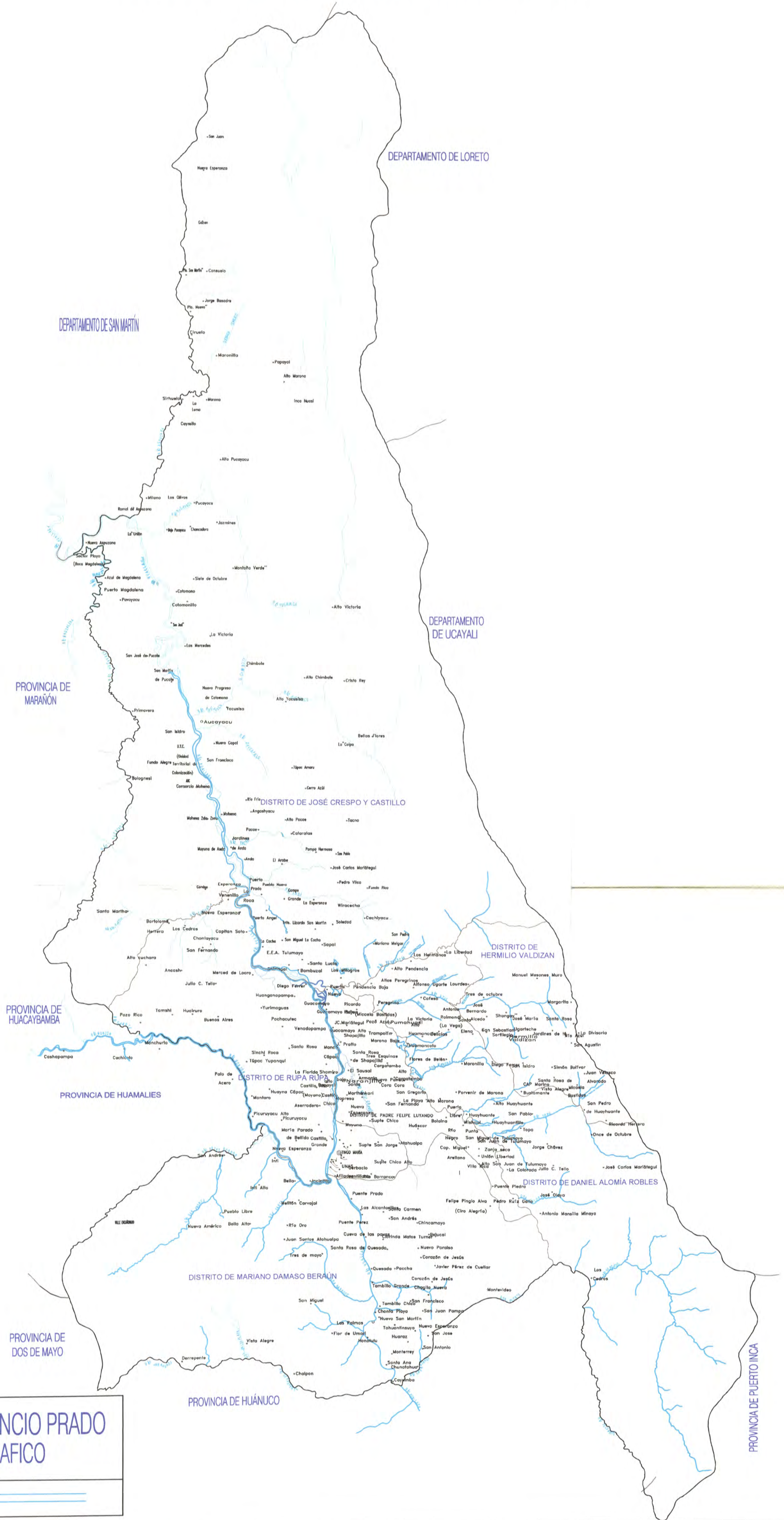
a) Tipo I ó Bosques de los Terrenos Aluviales Inundables :

Se ubican en las terrazas de los ríos, se calcula un volumen de 143 m<sup>3</sup>/ha, con un error estándar de  $\pm 6.8\%$ , volumen comercial total para árboles mayores a 40cm, con un promedio de 38 árboles/ha.

Entre las especies que destacan están : tornillo (1,78 árb./há, mohena (2.89 árb/há), quinilla, cumala, mashonaste y pazco.

b) Tipo II: Bosques de Terrazas Planas o Levemente Onduladas no Inundables.

MAPA Nº 3  
 MAPA HIDROGRAFICO DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO



PROVINCIA DE LEONCIO PRADO  
 MAPA HIDROGRAFICO

RIOS	
------	--

Son frecuentes en pendientes de 0 a 12% de inclinación. Se calcula un volumen de 121 m<sup>3</sup>/ha, volumen comercial total, para árboles mayores a 25cm, con un promedio de 38 árboles/h.

Entre las especies más importantes están la mohena, capirona, manchinga, yacushapana, zapote, huimba. Son bosques de apreciable valor comercial, sin embargo muchos de ellos se han depredado por la intensa extracción selectiva y su sustitución por áreas agrícolas.

c) Tipo III : Bosques Residuales de Laderas.

Se ubican sobre suelos de pendientes entre 12-35% de inclinación, siendo las especies más frecuentes, el cedro, nogal, tornillo, mashonaste, hualaja, yacushapana. En este tipo de bosque alternan muchas especies de palmeras como la shapaja, ungurahui, huicungo, pijuayo, cashapona, huacrapona. Las palmeras tienen gran importancia económica por su utilización local en construcciones rústicas y por sus posibilidades de aprovechamiento industrial tanto de los frutos y palmito, como de la madera, la que es muy cotizada por su dureza y calidad de acabado.

d) Tipo IV: Bosques de Protección.

Este tipo de bosque ocupa los suelos muy delgados o pedregosos de pendientes superiores a 35% de inclinación. Su composición es similar al Tipo III pero con menores volúmenes de producción de madera comercial.

Entre las especies forestales maderables de mayor valor comercial tenemos: tornillo, mohena y cedro en todas sus variedades, nogal, caoba, etc. que no son explotados intensivamente por encontrarse en el ámbito del Parque Nacional de Tingo María declarada zona intangible por el Estado.

Existe un potencial de 105,000 hectáreas de bosques destinados a la producción permanente, en la provincia de Leoncio Prado. La distribución de áreas según Microcuencas es la siguiente

Microcuenca entre los ríos Pendencia – Aucayacu – Aspuzana : 30,000 Há. de bosques primarios y secundarios.

Microcuenca entre los ríos Cuchara y Pucate 35,000 Há. de bosques primarios, principalmente.

- Microcuenca entre los ríos Magdalena – Chontayacu : 40,000 Há. de bosques naturales.

La provincia se caracteriza por su diversidad de especies animales nativas, identificándose el mayor número en las zonas de menor influencia antrópica (zonas altas del área de influencia distrital). Más de 100 especies de mamíferos, gran variedad de aves (150 especies), peces (45) especies y una diversa variedad de insectos.

La biodiversidad no es aprovechada suficientemente dentro de la economía local y provincial, especialmente en la actividad turística. Constituye una valiosa fuente de alimentos, materias primas y subproductos como pieles, cueros, fibras, abonos etc. Cabe mencionar que hay una pérdida sistemática de aves, insectos u otros animales que viven en la provincia, debido principalmente al avance del proceso de deforestación y a la actividad agrícola, que incluye los cultivos ilícitos como la coca, que incorpora prácticas y métodos de manejo de suelos y bosques inadecuados.

#### **2.2.2.4 Recursos Mineros**

Las pocas reservas mineras existentes en la provincia, son principalmente no metálicas, cuyo potencial uso es en la

construcción. Además, hay lavaderos de oro en el río Huallaga, en caseríos de Crespo y Castillo, Rupa Rupa y Hermilio Valdizán.

De las doce minas registradas en el Registro de Derechos Mineros, que abarcan un total de 2,904 hectáreas, ocho están con título y cuatro en trámite.

#### **2.2.2.5. Recursos Turísticos**

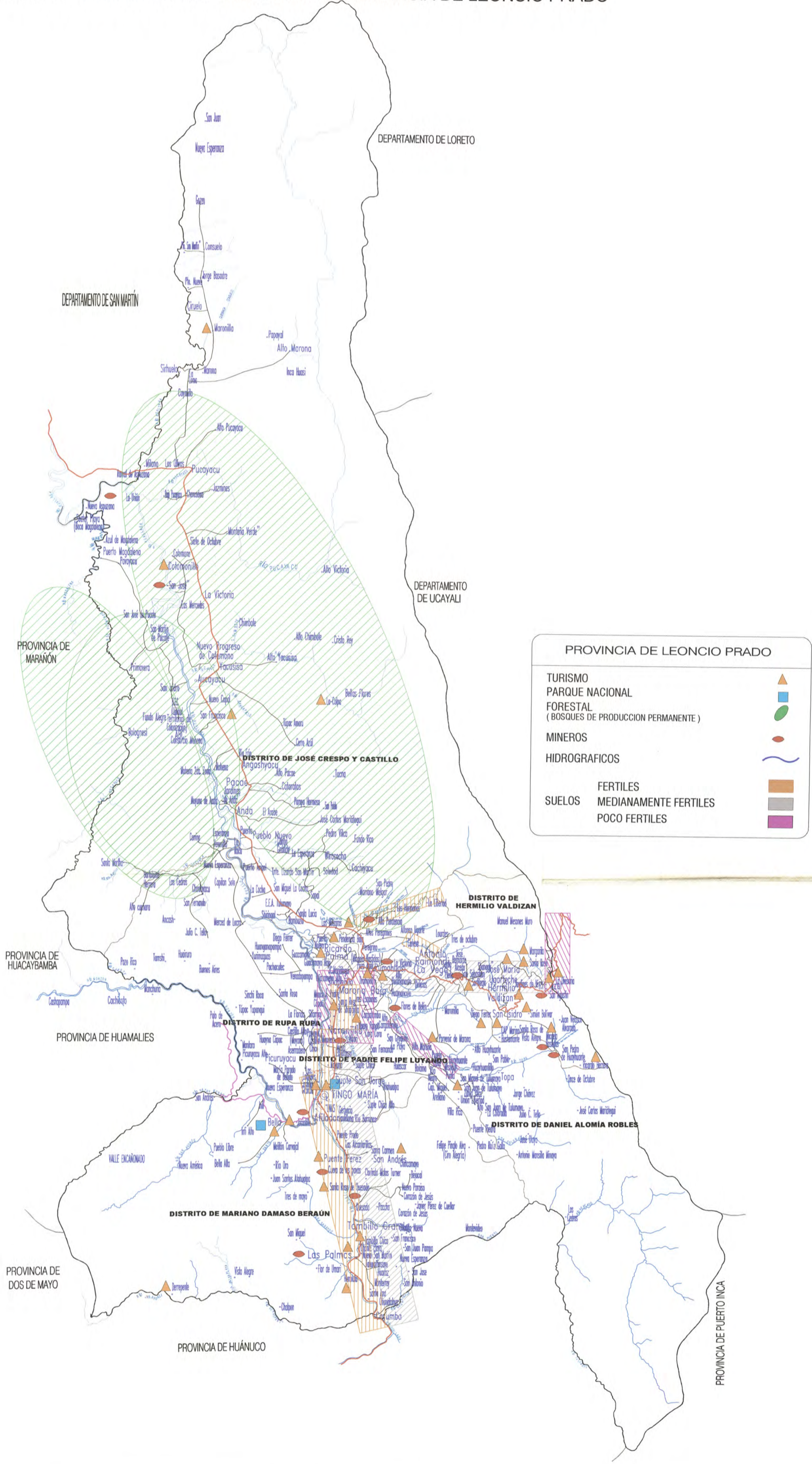
La provincia de Leoncio Prado tiene potencial turístico, aunque un incipiente desarrollo turístico; sus principales recursos provienen del paisaje natural, parques nacionales, cataratas, cuevas, playas de río, flora, fauna; aparentes para la contemplación y convivencia con la naturaleza, para realizar caminatas, canotaje y deportes de aventura; como se aprecia en el Cuadro N° 4 y el Mapa N° 4.

**Cuadro N° 4. Descripción de los Principales Recursos Turísticos de la Provincia**

Distrito	Lugar	Nombre del Recurso*	Principal Atractivo**	Conserv.	Vías de Acceso****			Dist. Tm-Km	T. TM en carro
					C	TC	CH		
Dist. Rupa Rupa	Tingo María	Mirador San Francisco o la Cruz	Vista panorámica de Tingo María (Sur) y Cerro de La Bella Durmiente	B	x			0.5	3'
	Castillo Grande	Cueva La Pirámide	Cueva, paisaje	R	x			8	15'
	Castillo Grande	Remanso Azul y Mirador Castillo	Vista panorámica Este de Tingo María	R	x			8	15'
	Castillo Grande	Gruta del Marito Sagrado de Huayra Cápac y Mirador de la Cordillera Azul	Gruta y mirador de Cordillera Azul	R	x			18	35'
	Castillo Grande	Cueva Cascada y Cañón del Mantaro	Cueva y Cañón	R	x			20	35'
	Castillo Grande	Cueva Vulcano	Cueva	R	x			21	30'
	Castillo Grande	Catarata el Cantar de las Sirenas	Catarata	R	x			22	30'
	Tingo María	Jardín Botánico de la Universidad UNAS	Flora de Leoncio Prado	B	x			0.5	3'
	Tingo María	Museo de Ciencias, Zoológico y Bosque reservado UNAS	Bosque, Fauna de Leoncio Prado y Museo	B	x			1.5	6'
José Crespo y Castillo	Los Milagros	Laguna El Milagro	Laguna	R	x	x		20	25
	Cotomonillo	Cueva de Cotomonillo	Cueva	R	x			66	70
	San Francisco	Cueva de San Francisco	Cueva	R	x		x	48	44
	Maronilla	Catarata Cerro Blanco	Catarata	R	x		x	83	90
	La Colpa	Catarata La Colpa	Catarata	R	x			86	
Mariano Dámaso Berastain	Parque Nacional Tingo María/Bella	Parque Nacional Tingo María : Cueva de Los Guacharos o Lechuzas	Parque nacional y Cueva, Bella durmiente, Kin kon el guardán de la Bella Durmiente	B	x			6	20
	Jacintillo	Mirador Jacintillo	Vista panorámica Norte de Tingo María	R	x			3	10
	Bella	Aguas sulfurosas de Bella	Aguas medicinales	R	x			5.5	18
	Puente Perez	Baño La Alcantarilla	Playa	R	x			6.3	6
	Santa carmen	Cueva y Catarata Santa Carmen	Cueva, Catarata	R	x			6.5	7
	Microcuenca Cueva de las Pavas /Las Palmas	Baño Cueva de las Pavas - Dios del amor - Catarata La quinceañera	Palafitos,	B	x			9.4	9
	Las Palmas	Cueva de las Virgenes	Cueva	R	x			9.4	9
	Bella	Manantial Agua Salada	Manantial	R	x			9.6	10
	Santa Rosa de Quesada	Santa Rosa de Quesada, Cascada del amor, Pozo Arcángelo y Puente Mágico - Palafito Marañón eterno	Cascada, palafitos,	R	x			12.6	13
	Microcuenca Velo de las Ninfas - Tambó Chico	Cascadas y Catarata Velo de las Ninfas, Cueva de los tambos.	Cascada, catarata	B	x			16	15
		Cueva de los Tambos	Cueva (PN)	R	x			16	15
Mariano Dámaso Berastain	De repente	Río y Playas Derrepente, Cataratas El Encanto y Cataratas Espejo Mágico.	Río, playas, cataratas (PN)	R	x			25	24
	Las palmas	Cuevas y Ruinas Cruz de Chalpón	Cuevas y ruinas	B	x			25	24
	Honolulu	Catarata Las Colodrinhas	Cataratas	R	x				
	Las Palmas	Catarata De San Miguel	Catarata	R	x			35	54
Padre Felipe Luyando	Cargatambo	Cueva Casita Blanca o de Cargatambo	Cueva, Ruinas Pre incas	R	x			16	25
	Alto Tulumayo	Circuito Alto Tulumayo	Cicloturismo y motocross	R	x			40	62
	Santa Rosa de shapajilla	Vivero Shapajilla	Plantas	B	x			9	12
	Cas. Ricardo Palma	Cerro Mirador de Ricardo Palma	Mirador, paisaje natural	R	x	x		17	
	Sector la Cadena	Isla de las Garzas	paisaje natural	R		x		2	10'
	Río Tulumayo y río Supte	Tramos de río Tulumayo y Supte	Canotaje, turismo de aventura.						
Daniel Alomías Robles	Pumahuasi, margen izquierda del río Tulumayo	Cueva de los Pumás, formación natural de roca tipo sedimentaria de conchosa caliza	Cueva	R	x			17	20
	Pumahuasi, orilla derecha del río Tulumayo.	Playa La Chancadora, La garganta del diablo	Playas, cuevas.	B	x			32	30

Fuente : Opúsculo de Información turística, 2002, MITINCI – Leoncio Prado

# MAPA N° 4 MAPA DE RECURSOS NATURALES DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO





En cada uno de los distritos se tienen recursos que pueden organizarse en circuitos turísticos y ofertarlos de acuerdo a las condiciones y características del turista (interés, permanencia e ingresos) de manera que se tengan clientes turistas satisfechos. La ventaja de estos recursos es su relativa cercanía entre ellos, al interior de la provincia.

Leoncio Prado es un punto de Selva cercano a Lima, que puede atraer al turista nacional, en especial al limeño; acercándolo a un paisaje diferente y atractivo.

## **2.3 ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS DEMOGRÁFICOS Y SOCIALES**

### **2.3.1 Aspectos demográficos**

A continuación se abordarán aspectos como el tamaño, distribución, composición de la población y los movimientos migratorios que se dan en la provincia de Leoncio Prado; a partir de ellos, se establecerán áreas de poblamiento, procesos de urbanización y la estructura organizacional a nivel provincial y distrital, es decir una sub división de territorios jerarquizados en Centros Poblados, Caseríos, Anexos, Comunidades Campesinas y Unidades de Producción. Cabe mencionar que los cambios en cuanto a tamaño y estructura de la población están recíprocamente interrelacionados con el desarrollo de las actividades económicas y sociales.

Según estimaciones del INEI, la población de la provincia de Leoncio Prado al año 2003 es de 115, 317 habitantes. El distrito de Rupa Rupa con la capital provincial Tingo María concentra el 51.66% de la población provincial, seguido por el distrito José Crespo y Castillo con su capital Aucayacu. Cuadro N° 5.

### Cuadro N° 5

#### Población proyectada al 2003 a nivel provincial y distrital

Distritos	Población 2003		Tasa anual	Tasa anual
	N°	%	1993-2003	1981-1993
Dist.Rupa Rupa	59,571	51.7%	2.24	2.99
José Crespo y Castillo	27,567	23.9%	1.06	0.59
Mariano Dámaso Beraún	10,595	9.2%	1.00	0.76
Padre Felipe Luyando	7,504	6.5%	0.52	-0.57
Daniel Alomías Robles	5,685	4.9%	0.93	0.71
Hermilio Valdizán	4,395	3.8%	2.31	1.78
Provincia	115,317	100.0%	1.65	1.66

Fuente : INEI Estimación de la población al 2005 – INEI

La provincia de Leoncio Prado en general presenta un ritmo poblacional creciente 1.6.% de tasa de crecimiento anual en el periodo 1981-2003. Los distritos que registraron mayor crecimiento fueron Rupa Rupa y Hermilio Valdizán.

Cabe mencionar que entre 1985 y 1995, la provincia fue afectada por el terrorismo y el narcotráfico, lo que incidió en su menor crecimiento en relación al periodo intercensal 1981-1972 que registró una tasa anual de 4.0 %; sin embargo al interior de los distritos, el de Rupa Rupa eminentemente urbano siguió creciendo más. El flujo emigratorio se orientó principalmente a Huánuco, y luego a Lima, Pucallpa y otras ciudades del país. Las personas que en mayor número salieron fueron las mujeres.

Según el diagnóstico del PDI de Leoncio Prado y Monzón, a partir del año 1999 se inició un proceso de retorno hacia la provincia.

La población de Leoncio Prado estimada para el año 2003, se estaría distribuyendo de la siguiente manera, si se mantiene la composición urbana y rural de 1993 : el 62.1% equivalente a 73,443 habitantes en el área urbana y el 37.9% igual a 41,874 habitantes en el área rural. El distrito con mayor presencia urbana se estima es Rupa Rupa (distrito capital) con el 90.4% de la población asentada en el área urbana; seguido de Crespo y Castillo con el 58.6% de población urbana. Los otros cuatro distritos son rurales, con más del 80% de su población residente en pueblos y caseríos rurales, tal como se aprecia en el Cuadro N° 6.

La población de la provincia es predominantemente joven, el 34.90% es menor de 15 años.

La población económicamente activa (PEA), conformada por las personas de 6 a más años de edad, según el Censo de 1993,

representaba el 35.6% de la población total provincial. La PEA se concentra en un 93% en el grupo de 15 a 64 años de edad. El 59% de la PEA provincial se ubica en el área urbana y el 41% en el área rural, ello se explica por la fuerte presencia del distrito de Rupa Rupa eminentemente urbano y de mayor peso poblacional en la provincia, seguido de José Crespo y Castillo; en los otros cinco distritos, pequeños poblacionalmente, la PEA es básicamente rural.

El 36% de la PEA provincial está ubicada en la actividad agropecuaria; la segunda actividad captadora de PEA es el comercio, con el 17% de la PEA provincial, especialmente en el comercio al por menor. El 24% de la PEA del distrito de Rupa Rupa desarrolla esta actividad.

La población residente en Leoncio Prado, es predominantemente de origen foráneo. Del total de la población inmigrante de ése ámbito, el 47.70% llegó por razones de trabajo y el restante 52.30% vino con el propósito de: dedicarse al cultivo de la hoja de coca, por el clima favorable, por motivos de estudios, o fueron traídos por sus padres. La mayoría proviene del departamento de Huánuco (51.10%), en especial de las provincias de Dos de Mayo, Pachitea y Huamalíes, y en menor proporción de San Martín y Lima, 22.00% y 6.80% respectivamente.

Los territorios de los distritos de la provincia de Leoncio Prado tienen diferentes niveles de ocupación poblacional, en promedio la

provincia se encuentra medianamente habitada con 23.28 Hab/km<sup>2</sup>. Como se aprecia en el Cuadro N° 6 y en el Mapa N° 2.

La población de Leoncio Prado, según el Censo de 1993, se distribuía en un 64% en el área urbana y en un 36% en el área rural. Los distritos con predominancia urbana son Rupa Rupa y José Crespo y Castillo, con 90% y 59% de población urbana respectivamente.

El distrito Rupa Rupa concentra su población urbana en la ciudad de Tingo María, capital provincial y, su población rural en 38 concentraciones poblacionales denominadas caseríos. La capital provincial no sólo se ha densificado en el área urbana central, sino también ha crecido en la periferia mediante los asentamientos humanos.

### Cuadro N° 6

#### Densidad Poblacional, según distritos – Año 2003

Distritos	Población proyectada al 2003	Superficie territorial Km <sup>2</sup>	Densidad poblacional	
			Hab/Km <sup>2</sup>	Categoría
Dist.Rupa Rupa	59,571	428.58	139.00	Densamente habitado
José Crespo y Castillo	27,567	2,829.67	9.74	Escasamente habitado
Mariano Dámaso Beraún	10,595	766.30	13.83	Moderadamente habitado
Padre Felipe Luyando	7,504	100.32	74.80	Densamente habitado
Daniel Alomias Robles	5,685	710.91	8.00	Escasamente habitado
Hermilio Valdizán	4,395	117.24	37.49	Medianamente habitado
Total provincial	115,317	4,953.02	23.28	Medianamente habitado

Fuente : Compendio Estadístico 1996- 1997

José Crespo y Castillo, al igual que Rupa Rupa tiene en su capital, la ciudad de Aucayacu, al total de la población urbana. Su población rural está distribuida en 48 caseríos y 11 anexos. Ver Cuadro N° 7.

**Cuadro N° 7**

**Distribución de la Población según áreas Urbana y Rural y tipo de Concentraciones Poblacionales – Año 1993**

Distrito	Localiz	Número							Población	%
		Ciudad	Pueblo	Centro poblado	Caserío	Anexo	AAHH			
Dist. Rupa Rupa	Urbano	1						53,852	90%	
	Rural				38			5,719	10%	
José Crespo y Castillo	Urbano	1						16,154	59%	
	Rural				48	11		11,413	41%	
Mariano Dámaso Beraún	Urbano		2					1,822	17%	
	Rural			1	44		1	8,773	83%	
Padre Felipe Luyando	Urbano		1					983	13%	
	Rural				27	1		6,521	87%	
Daniel Alomías Robles	Urbano		1					341	6%	
	Rural				25	11		5,344	94%	
Hermilio Valdizán	Urbano		2					290	7%	
	Rural				17			4,105	93%	
Provincia	Urbano	2	5			1		73,443	64%	
	Rural		1	1	199	22	1	41,874	36%	

Fuente : Censo Nacional de Población y Vivienda 1993 - INEI

Mariano Dámaso Beraún concentra su pequeña población urbana en 2 áreas de alrededor de 500 habitantes, el pueblo de Las Palmas (capital distrital) y el centro poblado menor Tambillo Grande. La población rural se distribuye en 44 caseríos, 1 centro poblado menor y 1 asentamiento humano.

Padre Felipe Luyando, en su capital el pueblo de Naranjillo contiene al total de su población urbana. El resto de su población se distribuye en el área rural en 27 caseríos y 1 anexo.

En Hermilio Valdizán, la pequeña población urbana que tiene, está ubicada en dos pueblos, uno de ellos el menor poblacionalmente es la capital denominada Hermilio Valdizán. La mayoría de la población está distribuida en 17 caseríos rurales.

En Daniel Alomía Robles al igual que los otros distritos rurales, la capital el pueblo de Pumahuasi es el único que corresponde al área urbana, el resto de la población está en el área rural en 25 caseríos y 11 anexos.

### **2.3.2 Servicios sociales**

Se analiza, seguidamente, el acceso que tiene la población a los servicios de educación y salud en la provincia, a través de la distribución espacial de los Centros de Salud y de los Centros Educativos; de manera que se vaya identificando los niveles actuales de acceso a servicios básicos, y su relación con las vías de comunicación.

### 2.3.2.1 Salud

En la provincia de Leoncio Prado a través de la Unidad Territorial de Salud de Tingo María (UTES) del Ministerio de Salud se brinda principalmente el servicio de salud, ella encabeza la Red de Salud del ámbito de acción conformado por las Provincias de Leoncio Prado, Puerto Inca y el distrito de Monzón.

En Leoncio Prado se cuenta con dos Hospitales, 1 Centro de Salud, 30 Puestos de Salud distribuidos en toda la Provincia. Ver Cuadro N° 8, Mapa N° 5. En la ciudad de Tingo María además de los hospitales se cuenta con consultorios privados, con los que se complementa la atención y prestación del servicio de salud a gran parte de la población del distrito de Rupa Rupa y su área de influencia inmediata.

**Cuadro N° 8**

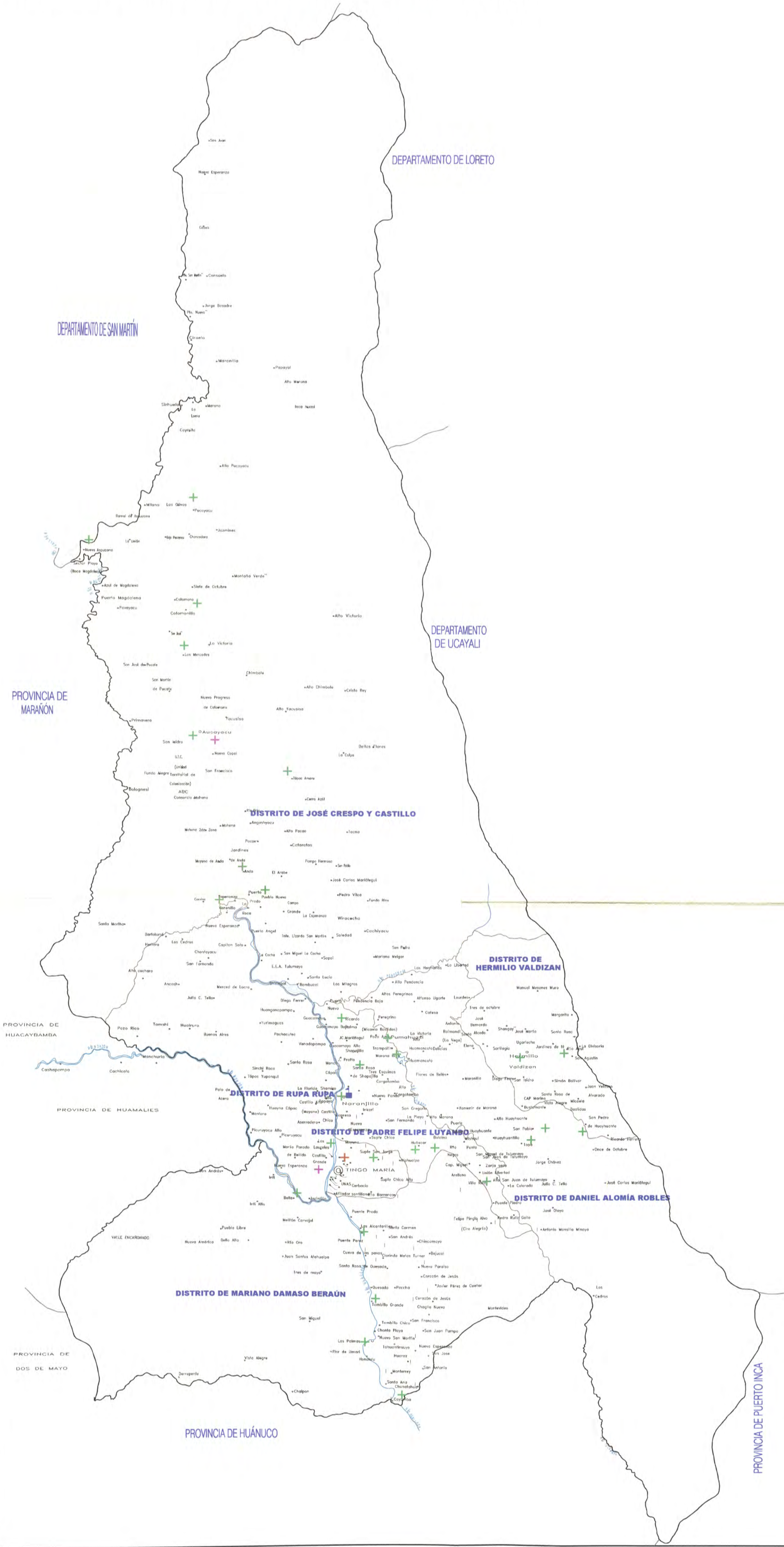
**Número de Establecimientos Estatales de Salud según  
Distritos y categoría – Año 2003**

Distritos	Hospital	Centro de Salud	Puesto de Salud
Rupa Rupa/ Centros Poblados	2	0	3
Crespo y Castillo	0	1	8
MD Beraún	0	0	5
PF Luyando	0	0	6
DA Robles	0	0	4
Hvaldizán	0	0	4
<b>Prov. Leoncio Prado</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

Fuente: UTES Tingo María.



# MAPA N° 5 SERVICIOS DE SALUD EN LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO



PROVINCIA DE LEONCIO PRADO SERVICIOS DE SALUD		
SERVICIOS DE SALUD	HOSPITAL	+
	CENTRO DE SALUD	+
	PUUESTO DE SALUD	+

La cobertura de servicios se limita al área urbana, existiendo una grave desatención en la zona rural, existe una inadecuada infraestructura y dotación de personal, equipo y medicinas, para proporcionar el servicio. Los Puestos de Salud (PS) están localizados por lo general en las capitales distritales y en los principales centros poblados o caseríos.

En relación a la atención a la población del área rural, un factor adicional a los ya mencionados, pero de menor incidencia, es el referido a la existencia de caminos vecinales y de herradura en mal estado de conservación, ello dificulta el tránsito tanto del personal de salud como de los usuarios.

#### **2.3.2.2 Educación**

Según La Unidad de servicios educativos (UGE) Tingo María, en el año 2002 la provincia contaba con 307 centros estatales de los cuales 49 correspondían a centros iniciales, 207 a centros educativos primarios, 40 a colegios secundarios, 2 centros educativos ocupacionales, 4 institutos superiores de formación técnica y 3 universidades. Cuadro N° 9, y Mapa N° 6.

## Cuadro N° 9

### Centros educativos según nivel educativo y distrito – Año 2002

Distritos	Inicial	Primaria	Secundaria	ESNU	CEO	ES
Total Rupa Rupa	22	57	16	2	1	1
Total J. Crespo y Castillo	14	59	12	1	1	1
Total MD Beraún	4	34	4	0	0	0
Total PF Luyando	5	15	3	1	0	0
Total DA Robles	2	26	3	0	0	0
Total HValdizán	2	16	2	0	0	0
<b>Prov. Leoncio Prado</b>	<b>49</b>	<b>207</b>	<b>40</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Fuente : Padrón de centros educativos – ADE Tingo María

Cada año egresan de los colegios secundarios un promedio 1,050 alumnos de los cuales, el 40% de ellos ingresa a un centro superior ya sea técnico o profesional.

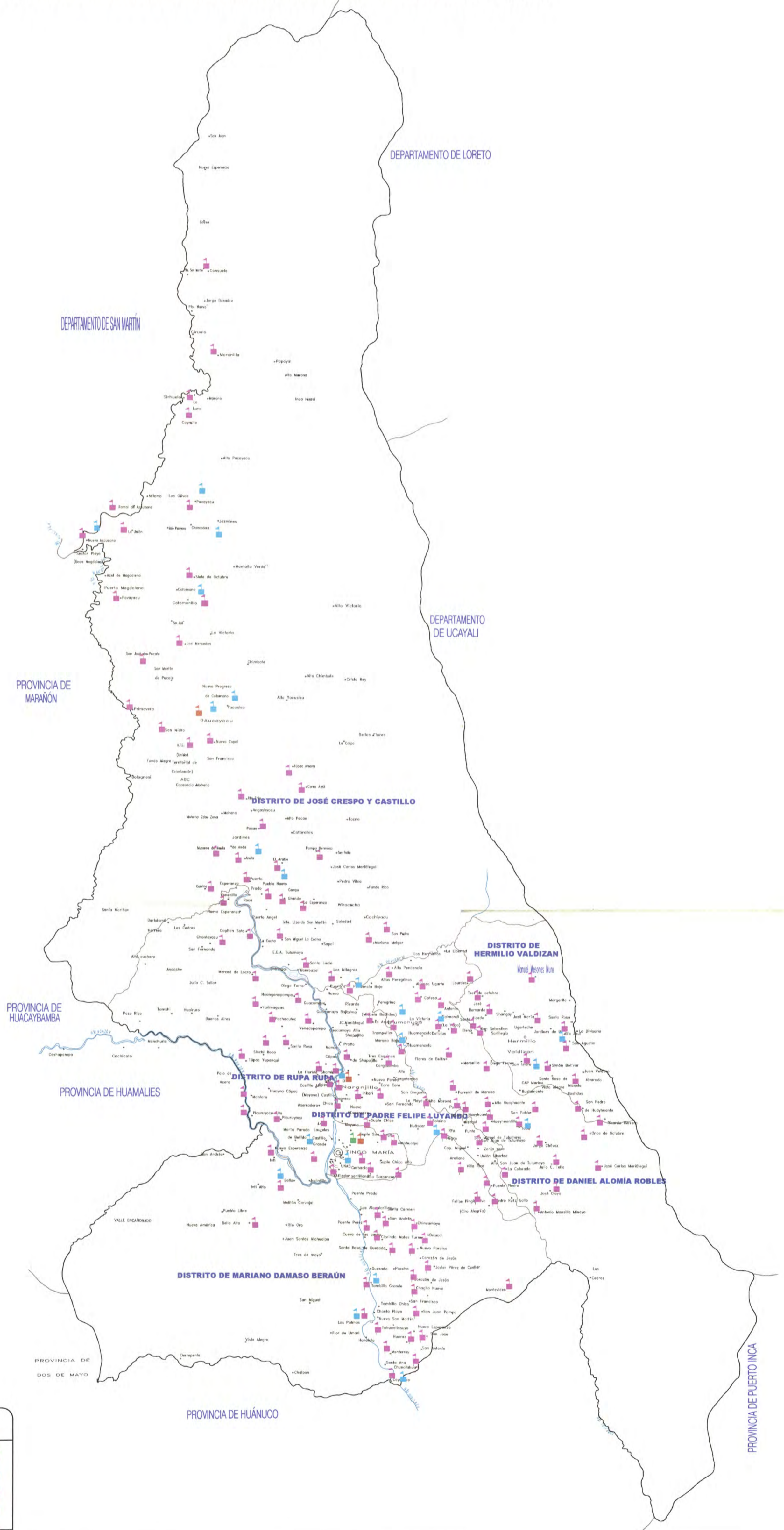
El 12.9 % de la población provincial posee educación superior. La provincia cuenta con una universidad pública y recientemente, dos privadas, siete institutos superiores (2 pedagógicos y 5 tecnológicos). Hay cuatro (4) Institutos Superiores estatales, dos en Tingo María, uno (1) en Padre Felipe Luyando (Naranjillo) con las especialidades de Computación e Informática, Enfermería, Laboratorio Clínico, Electricidad, y el otro (1) en José Crespo y Castillo (Aucayacu) de formación pedagógica en las especialidades de Educación Inicial y Educación Primaria, adicionalmente existen cinco Institutos de carácter privado.

Hay un alto porcentaje de alumnos desaprobados (31.75%) según la estadística de 1999 y también un considerable número de alumnos retirados, 18.60% en el área rural y el 10.30% en el área urbana. La tasa de analfabetismo promedio total provincial de 17.30%, en las zonas rurales hay una mayor presencia de analfabetos que en las áreas urbanas, de todas las personas analfabetas, el 65% son mujeres.

La gran mayoría de centro educativos, especialmente los rurales, no están debidamente implementados y sus docentes tienen escasa preparación pedagógica y administrativa.

La existencia de caminos vecinales y de herradura en deficiente estado de conservación, también contribuye a la inasistencia de los alumnos a sus centros educativos, así como desincentiva el trabajo y la permanencia de los profesores en el ámbito rural. Ello incide especialmente en el nivel secundario, ya que los centros educativos de este nivel están centralizados en capitales distritales y caseríos de posición central y, para concurrir a ellos los alumnos deben cubrir mayores distancias y tiempos desde sus hogares.

# MAPA N° 6 SERVICIOS EDUCATIVOS EN LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO



<b>PROVINCIA DE LEONCIO PRADO</b> <b>SERVICIOS EDUCATIVOS</b>	
SERVICIOS EDUCATIVOS	UNIVERSIDADES <span style="color: green;">■</span> SECUNDARIA <span style="color: blue;">■</span> PRIMARIA <span style="color: red;">■</span> ESCUELA SUP. NO UNIVERSITARIA <span style="color: orange;">■</span>

### **2.3.3 Pobreza**

Reconocer las áreas de pobreza, constituye un aspecto fundamental para la localización de la inversión; en ése sentido, a continuación se presentará a nivel distrital la estratificación por niveles de pobreza en la provincia.

Según el Mapa de Pobreza elaborado por FONCODES, el 16.7% de la población de Leoncio Prado, que corresponde a los distritos de D.A.Robles, H.Valdizán y P.F.Luyando es muy pobre; el 38% es pobre y se encuentra en los distritos de M.D.Beraún y J.Crespo y Castillo; Rupa Rupa con el 45.3% de la población provincial está considerado como un distrito con un nivel de vida regular. Cuadro N° 10 y Mapa N° 7.

Correspondientemente, en los distritos y caseríos muy pobres, predominan también las vías en deficiente estado de conservación y los caminos de herradura; es característico de estas zonas la existencia de caseríos con poca población.

## Cuadro N° 10

### Distritos según niveles de pobreza –Año 2000

N° de Orden Distrital en el Dpto.	Distritos	Índice de pobreza	Niveles de vida	Población		
				Año 1999	Año 2000	% Año 2000
53	Daniel Alomía Robles	24.67	Muy pobre	4,535	4,422	
59	Hermilio Valdizán	23.41	Muy pobre	3,646	4,014	
65	Padre Luyando	21.85	Muy pobre	8,505	8,736	
			Muy pobre	16,686	17,172	16.7%
67	Mariano Dámaso Beraún	20.75	Pobre	13,025	13,666	
71	José Crespo y Castillo	17.55	Pobre	25,255	25,259	
			Pobre	38,280	38,925	38.0%
73	Rupa Rupa	9.85	Regular	46,741	46,457	45.3%
<b>Provincia LP</b>				<b>101,707</b>	<b>102,554</b>	<b>100.0%</b>

**Fuente : Elementos de la Estrategia focalizada de lucha contra la pobreza extrema**

**1996-2000 PRES**

Sólo 9.3% de la población provincial satisfacía sus necesidades de servicios básicos elementales (agua, desagüe y energía eléctrica), según el PROFINES. El porcentaje de desnutridos crónicos en la Provincia de Leoncio Prado es alarmante, 48.5% de la población provincial es desnutrida crónica. De manera recurrente el área rural tiene el mayor número de hogares con necesidades básicas insatisfechas.

MAPA N° 7  
 MAPA DE POBREZA DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO - AÑO 2,000



MAPA DE POBREZA AÑO 2,000	
REGULAR	
POBRE	
MUY POBRE	



## **2.4 ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS**

Los sectores de la economía, la estructura de la producción, los flujos y volúmenes de comercialización, son aspectos que permiten caracterizar la situación económica de la unidad espacial de estudio, la provincia de Leoncio Prado, y su relación con la red vial existente.

De manera especial, se tratan los aspectos referidos a volúmenes de comercialización por producto, flujos de comercialización, mercados internos y externos, e infraestructura para la producción.

### **2.4.1 Sectores económicos**

#### **2.4.1.1 Agricultura**

La situación actual de la agricultura de la provincia de Leoncio Prado, viene precedida por un período de auge del cultivo de coca y del narcotráfico, entre 1985 y 1990. En éste período en Leoncio Prado y Monzón se incrementó en 22% el área cosechada de este cultivo, pasando de 18 mil hectáreas en 1985 hasta 22 mil hectáreas en 1990. El dinamismo de la coca alcanzó a los principales cultivos lícitos del área debido a la subvención de los costos por la coca, según el diagnóstico

del Plan de Desarrollo Integral de la provincia de Leoncio Prado y el Distrito de Monzón para el 2000 - 2010. Los cultivos que mostraron mayor dinamismo fueron el plátano, la yuca, el frijol y el cacao, este último promovido como producto alternativo a la coca; los cultivos que redujeron su hectareaje cosechado en el período 1985-90 se encuentran, el té, el arroz, y el café.

El tamaño promedio de las Unidades Agropecuarias no ha variado en los últimos años, en relación a lo reportado por el Censo Nacional Agropecuario de 1994, ya que no se ha ampliado la frontera agrícola, dado los graves problemas sociales que enfrentaron las familias de las zonas rurales. Así, el 63% de las Unidades Agrarias serían de 0.5 a 10.0 hectáreas.

Los niveles de área sembrada y cosechada registradas en el año 1990, todavía no son equiparados, pero hay una tendencia creciente que se aprecia en todos los cultivos especialmente en cultivos como la papaya, el frijol y el cacao. Ver Cuadro N° 11.

**Cuadro N° 11. Evolución del área cosechada de principales cultivos Leoncio Prado – Monzón**

<b>Cultivos</b>	<b>1,985</b>	<b>1,990</b>	<b>1,998</b>	<b>Tasa Anual 1990-85</b>	<b>Tasa Anual 1998-90</b>
Arroz	2,866	3,577	2,500	0.05	-0.04
Cacao	964	2,026	2,000	0.22	0.00
Café	1,479	1,641	1,536	0.02	-0.01
Frijol	174	363	406	0.22	0.01
Maíz	4,627	5,776	2,569	0.05	-0.07
Plátano	17,446	31,170	25,898	0.16	-0.02
Papaya	11,242	19,021	23,110	0.14	0.03
Yuca	13,227	31,886	9,549	0.28	-0.09
Té	1,105	1,920	1,550	0.15	-0.02

**Fuente : PDI Leoncio Prado y Monzón 2000 – 2010.**

En la campaña agrícola 2000-2001, el área cosechada en la provincia fue de 21,947 hectáreas, los distritos con mayor área cosechada, han sido José Crespo y Castillo con el 29%, Padre Felipe Luyando (20%) y Mariano Dámaso Beraún (19%). El restante 32% fue distribuido entre los otros tres distritos.

En general, el 87% del área cosechada en la provincia es ocupada por 8 cultivos : plátano, cacao, papaya, café, maíz amarillo duro, arroz cáscara, yuca y naranja, que en diferente orden ocupan los cinco primeros lugares en cada distrito, como se aprecia en el Cuadro N° 12. El plátano ocupa el primer lugar en la provincia, con 7,131 há, equivalente al 32.5% del área cosechada provincial, y en los distritos de Castillo, Luyando, Beraún y Robles; en segundo orden en la provincia está el cacao, cuya área cosechada representa el 16.5% de la provincia; luego el tercer orden provincial es ocupado por la papaya con 3,114 há equivalente al 14.2%, y que ocupa a su vez el primer lugar en el distrito de Rupa Rupa. Cabe mencionar que en el caso de H.Valdizán el primer lugar lo tiene el café que representa el 11.3% del área cosechada provincial y el cuarto lugar provincial.

**Cuadro N° 12. Superficie cosechada total y de principales cultivos, Campaña 2000-2001, Há.**

<b>Productos Principales</b>	<b>Rupa Rupa Há</b>	<b>José Crespo y Castillo Há</b>	<b>Mariano Dámaso Beraún Há</b>	<b>Padre Felipe Luyando Há</b>	<b>Daniel Alomías Robles Há</b>	<b>Hermilio Valdizán Há</b>	<b>Prov. Há</b>
Naranja				281			281
Palto	23		79	27			129
Cacao	386	861	717	1,049	414	193	3,620
Café	198		1,013	322	247	692	2,472
Té						173	173
Arroz cáscara		655					655
Maiz Amarillo duro		496	203				699
Yuca	216				210	229	655
Frijol grano verde	2		5			2	9
Papaya	600	457	601	905	360	191	3,114
Plátano	451	2,836	1,208	1,294	743	599	7,131
Área Principales cultivos	1,876	4,154	3,623	3,597	1,974	1,906	17,130
Principales cultivos%	82%	65%	87%	80%	86%	83%	78%
Área total (Há)	2,279	6,402	4,164	4,490	2,303	2,309	21,947
Área distrital/Área Provincial (%)	10%	29%	19%	20%	10%	11%	100%

Fuente : Campaña agrícola 2000-2001, Oficina de estadística –MINAG-Tingo María.

Los ocho principales productos de la provincia en área cosechada, corresponden al 97% del volumen de producción agrícola provincial. El plátano, la papaya y la yuca son los que

mayor volumen representan, 43.8%, 34.2% y 8.3%, respectivamente.

En general estos volúmenes de producción reflejan un incremento de la productividad de los cultivos en relación a los años 1985 e incluso 1990 año de repunte productivo, especialmente en los cultivos como el plátano, el maíz amarillo duro, el cacao, y el frijol grano seco, cuyos aumentos de rendimiento en el período 1990 - 2001 han sido de 178%, 53%, 47% y 45% respectivamente.

Los ocho principales cultivos de la provincia son los que en mayor medida aportan al valor de la producción agrícola provincial, reflejando su predominancia en área, rendimiento y volumen; sin embargo, no en todos ellos el productor obtiene ganancias, debido a los márgenes de rentabilidad negativos, que reflejan precios debajo de los costos. Mención especial merece la coca, cuyos precios superan largamente a los de los cultivos lícitos.

Según información extraída del Plan de desarrollo Estratégico de la provincia y su área de influencia 2000-26, los niveles de rentabilidad en el año 2000 estuvieron en el siguiente orden : coca, plátano, yuca, papayo, café, arroz, y maíz amarillo. Las menestras y el cacao arrojaban pérdidas.

Cuadro N° 13.

En general inciden negativamente en la rentabilidad de los productos agrícolas: los bajos precios, el sistema de selección y clasificación de la producción por parte de los intermediarios, la falta de información por parte de los productores, la baja calidad de los productos, los costos elevados del transporte, y el escaso nivel organizativo de los productores para la gestión comercial.

**Cuadro N° 13. Costos, Precios y Márgenes de ganancia de los Principales Cultivos de la Provincia de Leoncio Prado**

Cultivos	Rendim. (Kg./Ha)	Precio unitario US\$/Kg (1)	VBP/ha US\$	Jornal/Ha Costo/Jorn al US\$ 2.86 (2)	Costo de producción / ha US\$ (3)	Margen de pérdida ganancia US\$
<b>Permanentes:</b>						
Café	500	0.91	455	83	237.4	217.60
Cacao	200	0.59	118	80	228.8	<110.8>
Coca	690	4.02	2773.8	75	214.5	2559.30
<b>Anuales</b>						
Arroz seco.	2000	0.18	360	85	243.1	116.90
Maiz amarillo	2000	0.15	300	85	243.1	56.90
Menestras	700	0.34	238	85	243.1	<5.1>
Plátano	12,000	0.11	1320	100	286.0	1034.00
Yuca	15000	0.07	1050	120	343.2	706.80
Papayo	13000	0.07	910	115	328.9	581.10

Fuente: PDI de Leoncio Prado y Monzón 2000-2010.

(1): Precio por Kg. Estimados a Junio 2,000.

(2): Costo Jornal a Junio 2,000 / T.C= S/.3.50 \* US\$.

(3): No se considera gastos por semilla, hijuelos, plantones, fertilizantes, pesticidas, infraestructura de secado, desgranadora, trilladora, despulpadora y transporte.

## **Volúmenes de Comercialización por Productos**

### **Destino de la producción**

En la provincia de Leoncio Prado alrededor del 77% de la producción agrícola es destinada al mercado y el 23% al autoconsumo, estimado en base a la información del Censo Nacional Agropecuario y de los Planes Estratégicos de Luyando, Beraún, Robles y Valdizán. De la producción comercial, se estima que el 40% se dirige al mercado limeño, el 30% al mercado regional y el otro 30% al mercado local, principalmente a la ciudad de Tingo María. A nivel distrital, las proporciones varían en función de la relativa especialización productiva de las zonas.

### **Flujos de comercialización**

El sistema de comercialización de la producción agrícola se realiza según el destino del producto, mercado local, regional o nacional.

#### **Destino mercado local**

La producción generalmente de cítricos, frijol, arroz, maíz, yuca, plátano y palta, es orientada al mercado local. De manera directa el productor se relaciona con el consumidor y/o vendedor minorista.



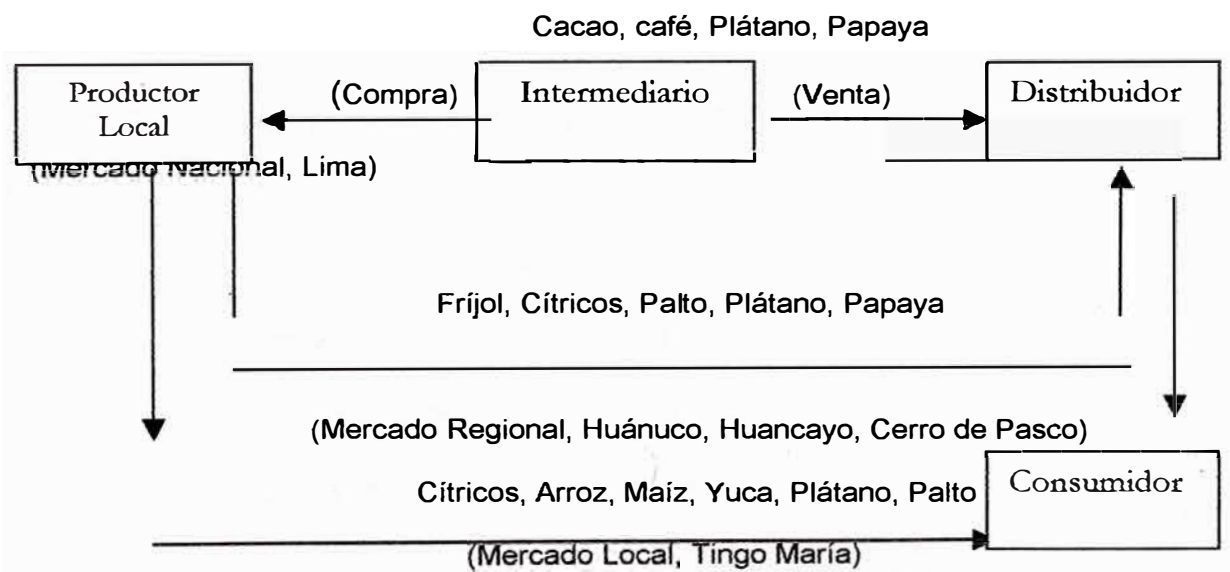
Destino el mercado regional :

La producción de cítricos, palta, plátano, papaya, se comercializa en el mercado regional (Huánuco, Cerro de Pasco), a través del distribuidor (mayorista/minorista), quien adquiere del productor y coloca la producción al consumidor final.

Destino el mercado capitalino (Lima)

La comercialización de productos como el cacao, café, papayo y, plátano, se orienta a Lima, en este sistema participan 4 agentes : Productor, Intermediario, Distribuidor y Consumidor.

### Flujo grama de la Comercialización



Fuente : Planes estratégicos distritales

En base al destino de la producción, se ha estimado el flujo de comercialización para los principales cultivos de la provincia. Cuadro N° 14.

**Cuadro N° 14. Flujo de Comercialización de principales productos, en TM.**

Distrito	Volumen de Venta TM	Mercado Lima					Mercado regional			Mercado Interno		
		Cacao	Café	Papaya	Plátano	Otros	Papaya	Plátano	Otros	Papaya	Plátano	Otros
Dist.Rupa Rupa	19,675	162	92	4,799	1,626	1,343	3,599	1,220	1,007	3,599	1,220	1,007
José Crespo y Castillo	43,136	374	183	3,887	10,062	3,082	2,915	7,547	2,312	2,915	7,547	2,312
MDBeraún	23,417	305	449	4,520	3,533	1,012	3,390	2,650	759	3,390	2,650	759
Padre Felipe Luyando	30,424	464	149	6,512	2,854	2,558	4,884	2,140	1,919	4,884	2,140	1,919
Daniel Alomías Robles	16,053	184	119	2,529	2,799	972	1,897	2,099	729	1,897	2,099	729
Hermilio Valdizán	10,087	84	338	1,356	1,575	935	1,017	1,181	701	1,017	1,181	701
<b>Total</b>	<b>142,792</b>	<b>1,573</b>	<b>1,330</b>	<b>23,604</b>	<b>22,450</b>	<b>9,902</b>	<b>17,703</b>	<b>16,837</b>	<b>7,427</b>	<b>17,703</b>	<b>16,837</b>	<b>7,427</b>

Fuente : Planes Estratégicos distritales, Caritas – Proviás Rural

El flujo de comercialización de la producción agrícola, además del mercado de destino, está determinado por los volúmenes y por la estacionalidad de los cultivos, marcada por la época de cosecha. Cuadro N° 15.

## Cuadro N° 15. Calendario agrícola de los principales cultivos

Cultivo	Modalidad	Siembra	Cosecha	Periodo Vegetativo días
Arroz	Riego	May. – Jun.	Set.-Octub.	150
	Secano	Dic.-Ener.-Feb.	May.-Jun.-Jul.	180
Maíz amarillo	Secano	Agosto-Set.	Dic.-Ene.-Feb.	180
Frijol	Secano	May-Jun	Setiem-Octub	120
Yuca	Secano	Todo el año	Todo el año	330
Plátano	Secano	Final de lluvias	Todo el año	300
Cítricos	Secano	Oct-Nov-Dic	Ju-Jul-Ag	
Café	Secano	Nov-Dic-Enero	Mar-Abr-May	
Cacao	Secano	Final de Lluvias	Enero-Marzo	
Papayo	Secano	Todo el año	Todo el año	300

**Fuente: Dirección de Medio Ambiente y Desarrollo Productivo – PEAH.**

En la época de siembra especialmente la agricultura realiza sus mayores requerimientos de insumos, siendo por ello un demandante de fertilizantes y pesticidas en esa época. En la época de cosecha se concentra la venta, dependiendo si el producto es perecible o no.

### **Algunos flujos comerciales a nivel distrital:**

#### **En Padre Felipe Luyando :**

El flujo comercial de la producción del distrito con destino al mercado, se realiza principalmente a través de 6 puertos fluviales, 2 carreteras afirmadas de penetración y 2 accesos en la zona baja del distrito, hacia las orillas del río Huallaga, de manera detallada se presenta :

- puertos fluviales (Puerto Alto San Juan, Puerto San Juan de Tulumayo) ubicados a orillas del río Tulumayo en la zona alta del distrito.
- puertos fluviales (Puerto Libre, Puerto La Playa) a orillas del río Tulumayo en la zona media del distrito.
- puertos fluviales (Puerto La Cadena, Puerto Nuevo) en la zona baja del distrito a orillas del río Huallaga.
- Una Primera carretera de penetración cuya longitud es de 24 km. con inicio en el caserío de Santa Rosa de Shapajilla y final en el caserío de Alto San Juan, luego de atravesar los caseríos de Cargatambo, Marona, La Playa, Bolayna, San Miguel de Tulumayo, San Juan de Tulumayo.
- La segunda vía de acceso en importancia ingresa por el sector de Supte-San Jorge en el distrito de Rupa Rupa y llega hasta Bolayna con una longitud de 10 km. empalmado con la vía anterior en el caserío de Bolayna después de pasar por los caseríos de Huáscar y Río Negro.
- Un primer acceso desde la Carretera Fernando Belaúnde (Ex Marginal de la Selva) – Ricardo Palma – Puerto Nuevo y
- Un segundo acceso desde el sector denominado La cadena en Santa Rosa de Shapajilla – Río Huallaga.

### **En Mariano Dámaso Beraún**

El flujo comercial de la producción del distrito con destino al mercado, tiene como ruta principal la carretera central con dirección hacia Tingo María y Huánuco, hasta donde llega la producción desde diferentes puntos del distrito a través de la red vial secundaria.

Los principales puntos de carga y despacho se encuentran en las Palmas, Tambillo Grande, Bella Alta y Cayumba a ambas márgenes de la carretera central, donde se ubican paraderos de vehículos de carga que fletan la producción acopiada destinada al mercado.

La Carretera Vecinal Las Palmas – Monterrey es una importante vía ya que a través de ella accede más del 70% de la población del distrito que habita zonas altas distantes a la carretera central.

### **En Hermilio Valdizán:**

El flujo comercial de la producción del distrito con destino al mercado, se realiza principalmente a través de la carretera Federico Basadre, hasta donde se desplaza la producción desde diferentes puntos del ámbito distrital, a través del sistema vial existente.

Los principales puntos de embarque se encuentran en las finales de las vías de acceso en los caseríos de José

Bernardo Alcedo, Micaela Bastidas, Simón Bolívar, Margarita, Santa Rosa, Río Azul, donde se ubican paraderos de vehículos de carga que fletan la producción acopiada.

La Carretera Vecinal San Isidro – Hermilio Valdizán Margarita, es la principal vía de acceso en el distrito y por tanto la ruta principal que dinamiza el flujo comercial del distrito, pues a través de esta también ingresa la provisión de bienes y servicios de más del 50% de la población del distrito.

### **Daniel Alomía Robles**

Los productores ubicados en la zona Alta o Sur y Centro del distrito acceden al mercado a través de los puertos de Alto San Juan, Puerto San Juan, Puerto Marona y, Puerto Libre, ubicados en el distrito de Padre Felipe Luyando, hasta donde llegan desde los caseríos de Once de Octubre, San Pablo, Antonio Mansilla, Julio C. Tello, La Colorada, Topa, Huayhuantillo, Huayhuante, Alto Huayhuante, Alto Marona, para trasladar la producción de plátano, papaya, cítricos, cacao, café, hacia el mercado.

Los productores de la zona Norte o Baja (Alto Pendencia, Bajo Pendencia, Trampolín, Huamancoto, Trampolín, etc.) despachan la producción desde la carretera Federico Basadre o Marginal de la Selva hasta donde se desplaza la producción desde diferentes puntos del ámbito

distrital a través del sistema vial y de accesos existente, como la carretera vecinal Las Vegas – Flores de Belén, es la principal vía de acceso hacia la zona Central desde el Sur del distrito y por tanto es la ruta principal que dinamiza el flujo comercial en esta zona del distrito, pues a través de esta también ingresa la provisión de bienes y servicios de más del 50% de la población del distrito.

### **En Hermilio Valdizán**

El flujo comercial de la producción del distrito con destino al mercado, se realiza principalmente a través de la carretera Federico Basadre, hasta donde se desplaza la producción desde diferentes puntos del ámbito distrital, a través del sistema vial existente.

Los principales puntos de embarque se encuentran en las finales de las vías de acceso en los caseríos de José Bernardo Alcedo, Micaela Bastidas, Simón Bolívar, Margarita, Santa Rosa, Río Azul, donde se ubican paraderos de vehículos de carga que fletan la producción acopiada.

La Carretera Vecinal San Isidro – Hermilio Valdizán – Margarita, es la principal vía de acceso en el distrito y por tanto la ruta principal que dinamiza el flujo comercial del distrito, pues a través de esta también ingresa la provisión de bienes y servicios de más del 50% de la población del distrito.

### **En José Crespo y Castillo**

La producción del distrito que se comercializa, confluye principalmente a Aucayacu, desde los caseríos ubicados a ambos márgenes del río Huallaga. En el caso de la margen derecha tienen la ventaja de un acceso rápido a la carretera Fernando Belaunde; los caseríos del margen izquierdo se integran a través de la vía fluvial.

### **En Rupa Rupa**

El flujo comercial agrícola está orientado al principal centro comercial, Tingo María. Se distinguen los flujos provenientes de los caseríos de la margen izquierda del río Huallaga y los de la margen derecha. Los centros de la margen derecha tienen la ventaja de estar conectados directamente a la carretera Fernando Belaúnde. Puntos importante en la comercialización son Florida y Castillo Grande que conecta a varios caseríos rurales con la ciudad de Tingo María.

#### **2.4.1.2. Ganadería**

La actividad pecuaria es realizada de manera complementaria a la agricultura, orientada principalmente al autoconsumo, y conducida con escaso nivel técnico. Desde mediados de la década de los 80 ha venido decreciendo, a pesar de contar con zonas aptas para su desarrollo, como las



del distrito de José Crespo y Castillo y, Padre Felipe Luyando; buenos para el desarrollo a nivel extensivo de la crianza de animales mayores (vacunos) y animales menores (porcinos y ovinos), aves (gallinas, pollos y patos) y roedores (cuyes).

Según el Censo Nacional Agropecuario de 1994, el promedio de animales por unidad agropecuaria en la provincia era de : 0.90 cabezas de vacuno, 0.52 de ovino, 0.84 de porcinos y 4.12 aves; reflejando una incipiente actividad pecuaria. Los distritos de mayor actividad pecuaria son Castillo, Luyando y Beraún. En relación al total provincial, en José Crespo y Castillo se produce : el 41% de la carne de ave, el 43% de huevos, 61% de carne vacuna, el 61% de leche y el 39% de carne porcina; seguida de los distritos vecinos de Padre Felipe Luyando y Mariano Dámaso Beraún.

#### **2.4.1.3 Actividad Forestal**

En la provincia de Leoncio Prado la zona autorizada para extracción forestal para madera con fines industriales y/o comerciales está ubicada básicamente en el distrito de José Crespo y Castillo, en bosques primarios y secundarios.

En el año 2000 se otorgaron contratos de extracción para una superficie de 22,431 hectáreas, equivalente al 21% del área total destinada a extracción. Cabe mencionar que

además de estos contratos existen otros con fechas anteriores que deben vencer. Cuadro N° 16.

**Cuadro N° 16. Contratos de extracción forestal para maderas, Año 2000**

Microcuenca	Total	Contratos		
	Há	Há	%	M3
Ríos Pendencia - Aucayacu - Aspuzana	30,000	5,954	20%	24,200
Ríos Cuchara y Pucate	35,000	9,272	26%	37,200
Ríos Magdalena - Chontayacu	40,000	7,115	18%	35,160
<b>Total</b>	<b>105,000</b>	<b>22,341</b>	<b>21%</b>	<b>96,560</b>

**Fuente : Memoria Anual 2000 -Tingo María, MINAG/INRENA,Sede Leoncio Prado**

La producción de madera en la provincia ha ido incrementando, de 17,997 m<sup>3</sup> a 67,233 m<sup>3</sup> en el año 2000. Además de la madera en la zona se generan productos diferentes a la madera, como el bambú, la uña de gato, el jebe, entre otros; que son destinados a pequeños nichos de mercado.

Los diferentes productos forestales de la provincia de Leoncio Prado como : madera aserrada, madera rolliza, madera escuadrada, espátulas, mondadientes, entre otros, son producidos principalmente en Crespo y Castilla (89.1%),

seguido en menor proporción por P.F.Luyando (5.2%), según el INRENA de Tingo María.

La producción forestal de la provincia se destina principalmente a Lima (90.1%), y en menor medida a Huánuco (3.6%), Huancayo (3.2%) y Huaraz (1.5%). Hay un menor flujo hacia Chimbote, Callao, Cerro de Pasco, Naranjillo y Tingo María..

#### **2. 4.1.4. Actividad Pesquera**

La actividad pesquera artesanal al igual que la actividad piscícola es muy reducida en la provincia de Leoncio Prado, la crianza de peces como la Tilapia, Boquichico y la Carpa, se realiza de manera extensiva y sin asistencia técnica. La actividad piscícola y acuícola en la Provincia de Leoncio Prado podría ser una alternativa de ingresos dado el potencial hidrobiológico existente en las microcuencas del Huallaga, a pesar de que algunas fuentes de agua se encuentran contaminadas.

La ciudad de Tingo María, principal centro de concentración poblacional, consume principalmente pescado congelado proveniente de Lima y Pucallpa. Una familia consume un promedio aproximado de 1 kg. de pescado a la semana, en base a ello se tendría una demanda potencial

importante que podría complementar los ingresos de las familias de pequeños centros poblados rurales.

#### **2.4.1.5. Industria**

La producción manufacturera en la provincia de Leoncio Prado es incipiente, predominan las micro y pequeñas empresas, aproximadamente 274 empresas con un promedio de 3 a 6 trabajadores, orientadas principalmente al mercado local. Entre las principales líneas productivas están : confección de ropa, carpintería, ladrilleras, etc.

La producción agroindustrial en el ámbito de la provincia de Leoncio Prado, es generada básicamente en unas pocas empresas relativamente desarrolladas como, la Cooperativa Agroindustrial Naranjillo, que trabaja con cacao y café; la empresa Jardines de Té; ambas con producción para el mercado local, regional, nacional e incluso externo; y la Universidad Nacional Agraria de la Selva, que administra su planta piloto agroindustrial y su panadería, con una producción para el mercado local. Adicionalmente existen en un nivel menos formal, micro-empresas productoras de néctar de frutas regionales, panificadoras, productores de queso, cecina y chorizo de chancho, mermelada, galletas de agua, entre otros que abastecen sólo el mercado local.

## **Localización espacial**

**En el distrito de Padre Felipe Luyando**, se ubican cuatro pequeños talleres de fabricación de cajones para fruta. También se ubica en Mapresa una Fábrica de Paletas de Madera para uso médico y palillos para la industria de alimentos; la infraestructura de esta fábrica data de hace aproximadamente 35 años.

Existe un antiguo proyecto para instalar el parque industrial de la provincia entre el sector de Mapresa y Naranjillo, aprovechando la ubicación estratégica del distrito en la parte media de la provincia, la disponibilidad de terrenos amplios de uso industrial, energía eléctrica y la accesibilidad desde cualquier punto de la provincia.

**En el distrito de Mariano Dámaso Beraún**, las pocas empresas son de tipo artesanal dedicadas a la extracción de Cal y Agregados, y una unidad productiva de yogur y queso, en el caserío de Montevideo cuya producción se destina al mercado local.

Siendo el distrito, uno de los productores de café de la provincia, resulta importante el procesamiento del grano de café en la fase post-cosecha o de Pre-exportación. Con la actual superficie del cultivo instalado se esta obteniendo una producción exportable del grano tipo pergamino estimado en

1,000 toneladas/campaña/año, el que podría ser procesado en la localidad para luego ser despachado directamente hacia el exterior.

**En el distrito de Hermilio Valdizán** se han desarrollado pequeñas unidades productivas caseras para el tratamiento de la hoja de té en la fase post-cosecha, conducidas por pequeños productores independientes que proveen de hoja de té procesada a la empresa Jardines de Té S.A.C. La actividad industrial del té aporta con el 5.6% al ingreso del habitante local.

La planta de la empresa Jardines de Té S.A.C. está ubicada en el caserío de Río Azul y explota parcelas en Margarita, Santa Rosa, Ugarteche y Río Azul, actualmente opera en un régimen privado teniendo como accionistas a los socios del periodo cooperativo. La infraestructura instalada actual, data de hace 30 años, sin embargo, todavía está operativa en más del 50% de su capacidad instalada, pudiendo procesar la cosecha de hoja de té fresca proveniente de aproximadamente 500 hectáreas que la empresa mantiene en explotación y de productores del lugar, ocupando a 120 trabajadores estables durante el año e indirectamente beneficiando a más de 100 familias, a través de la compra de hoja de té a productores no asociados a la empresa. A pesar

del desarrollo alcanzado en relación a otros centros rurales, la industria del té presenta serias deficiencias principalmente relacionadas con la disponibilidad de capital y el acceso al mercado. El crecimiento de áreas y la mejora en el nivel tecnológico del cultivo generarían oportunidades de empleo y mejores niveles de ingreso.

Otra opción de potenciar la industria local, es el procesamiento del grano de café en la fase post-cosecha o de Pre-exportación. El volumen de producción de granos de café pergamino se ha estimado en 861.28 TM./campaña/año, el 98% de este volumen tiene como destino el mercado nacional, que es acopiado por intermediarios que luego seleccionan y exportan a diferentes países de Europa y Norte América. Esta actividad muy bien podría ser desarrollada directamente por los productores asociados que luego de asegurar mercados podrían implementar medianas y pequeñas plantas procesadoras de café oro (tipo exportación), cuyo efecto inmediato sería el crecimiento de la industria local.

En los distritos de Rupa Rupa y Crespo y Castillo, predominan los pequeños talleres de carpintería, confecciones, cerrajería, néctares, snacks, panaderías, entre otros, para el mercado local. En el distrito de Daniel Alomía Robles la industria está ausente.

#### **2.4.1.6 Actividad Turística**

La provincia de Leoncio Prado tiene un incipiente desarrollo turístico, sus principales recursos turísticos provienen de su paisaje natural. La provincia dada su cercanía y accesibilidad a Lima, es un punto aparente para que los limeños especialmente ingresen a la Selva y hagan turismo en ella; sin embargo atenta contra ello la presencia de factores de inestabilidad como el narcotráfico, la falta de un plan estratégico de desarrollo turístico, y la baja calidad de los servicios turísticos.

En general en cada uno de los distritos se tienen recursos turísticos, que no están suficientemente promocionados, no poseen la infraestructura de acceso y de servicios apropiados; sin embargo son relativamente cercanos a vías principales como la carretera Jorge Basadre que une Tingo María con Pucallpa, o a la carretera Tingo María – Huanuco, o la carretera Tingo María - Tocache.

En el distrito de Mariano Dámaso Beraún, se ubican los principales atractivos de la provincia, los que son más frecuentados por los turistas, sin embargo, su aporte a la formación del ingreso del poblador local es insignificante. En el caso de Hermilio Valdizán la escasa llegada de turistas es motivada principalmente por las plantaciones de té y la planta procesadora de té.



En Tingo María, la capital provincial se concentran los servicios turísticos que se ofertan en la provincia

- Once (11) Circuitos turísticos de corta duración, identificados por la Oficina del Ministerio de Industria y Turismo de Tingo María.
- Veinte (20) Rutas de transporte terrestre a cargo de empresas locales y nacionales, que conectan a Tingo María con Huánuco, Lima, Pucallpa, Tocache y Huancayo.
- Dieciséis (16) Restaurantes y discotecas.
- Veintiocho (28) establecimientos de hospedaje, entre hoteles, hostales y albergues.
- Otros servicios como : protección al turista a cargo de la Policía Nacional, (1) Aeropuerto, (2) Líneas de transporte aéreo, taxis, alquiler de motos, guías de turismo, bancos y cajeros automáticos, casas de cambio, cabinas públicas de comunicaciones y servicio de correo postal, piscinas, tragamonedas, establecimientos artesanales.

El flujo de turistas se ha incrementado considerablemente en los últimos años, debido al clima de tranquilidad que ahora se vive en la provincia.

En general los turistas que visitan la provincia, visitan el Parque Nacional de Tingo María principal atractivo turístico, por ello es importante remarcar que el número de visitas de turistas nacionales y extranjeros a dicho Parque ha registrado un

relativo incremento desde 1995, en el año 1996 se tuvo una alta afluencia con 11,943 visitantes. Un gran porcentaje de turistas después de visitar el Parque de Tingo María, específicamente la Cueva de las Lechuzas, vuelven a la ciudad de Huánuco o viajan a Pucallpa, por lo que no hacen uso de los establecimientos de hospedaje.

Una parte importante de los turistas proceden de las ciudades de Lima y el Callao nacionales (2,305 visitantes), otros lugares de procedencia son, el departamento de San Martín (con 1,295 personas), la Región Centro con un total 1,156 visitas y la Región Norte con 1,011 turistas visitantes.

Los turistas extranjeros, la mayoría de ellos son de sexo masculino, sus edades están entre los 31 y 50 años y, durante todo el año arriban a la ciudad, en especial en los meses de verano. La mayoría de turistas (33%) provienen de Estados Unidos (USA), seguido de los europeos con 27%, y por último los de América de Sur y de otros Países con 25% y 15%, respectivamente.

Los turistas nacionales en su mayoría son del sexo femenino (58%), vienen en grupos (62%) y sus edades van de 31 a 50 años. Las temporadas en las que efectúan sus viajes.

El turista receptivo interno prefiere viajar, en las temporadas festivas: en Julio para Fiestas Patrias (25%), en Abril durante la Semana Santa (24%), en Diciembre para la

Navidad y Año Nuevo (21%). Es menos frecuente el mes de Octubre (Aniversario de Tingo María) solo con un 16% y por último en Junio para la Fiesta de San Juan (14%).

El ingreso económico promedio del Turista Interno que visita el ámbito con los siguientes resultados: un porcentaje mayoritario (41%) poseen entre 500 – 800 soles, un 28.8%, entre 300 a 500 soles, un 20.4% entre 800 – 1200 soles, el 5.3% entre 1200 – 1500 soles y el restante 4.5% de 1500 soles a más.

El acelerado incremento del turismo hacia el Parque Nacional de Tingo María administrado por el Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), que pasó de los 4 mil visitantes en 1,994 hasta los 6 mil en 1,995 y los 12 mil en 1,996; evidencia el potencial turístico de la zona. Cabe resaltar que las expectativas de crecimiento del turismo en el Perú son positivas, el MITINCI ha proyectado conservadoramente que el flujo receptivo de turistas crecería a mediano plazo a una tasa promedio anual del 12.5%.

#### **2.4.1.7 Actividad comercial**

Los diagnósticos provinciales realizados, dan cuenta del decrecimiento de la actividad comercial en la provincia. Entre los años 80 y 90 el comercio presentó un acelerado crecimiento generado por el boom de la coca, posteriormente a mediados

de la década de los 90, a raíz de los programas de erradicación del cultivo de coca y del recrudecimiento de la lucha contra el narcotráfico, este acelerado crecimiento se detuvo, principalmente en las ciudades de Tingo María y Aucayacu.

El movimiento comercial de Leoncio Prado se concentra principalmente en las ciudades de Tingo María y Aucayacu, constituyendo la primera en el principal centro de desarrollo comercial a nivel Provincial, en función a 2 grandes tipos de productos: i) los productos regionales con diferentes mercados de destino, por ejemplo la producción agropecuaria de las áreas rurales de Leoncio Prado tienen como destino principal la ciudad de Tingo María para su comercialización bajo sus diferentes modalidades: al mayoreo (mayorista), al detalle (minorista) e informal (ambulatorio); y ii) los productos extraregionales, ya sean manufacturados, los cuales generalmente proceden de la ciudad de Lima (ropa, calzado, medicinas, útiles de escritorio, etc.) o agrícolas, que llegan de otras ciudades, principalmente de la sierra peruana, al mercado local y que generalmente no presentan producción en la zona o es mínima, entre ellos los tubérculos, hortalizas, verduras, etc.

Es importante señalar que el 93.7% de la actividad comercial formal se concentra en la ciudad de Tingo María, principal centro urbano de la Provincia de Leoncio Prado, especialmente en el cinturón de Avenidas y Calles ubicados en

los alrededores del Mercado de Abastos N°1; en menor medida la actividad comercial se desarrolla en Aucayacu (2.8%).

De un total aproximado de 1,978 tiendas comerciales 1,845 establecimientos se ubican en el área urbana (casco urbano y urbano marginal) y 133 establecimientos en el área rural. La ciudad de Tingo María es el principal eje comercial de la Provincia de Leoncio Prado. La actividad Mayorista ha desaparecido en la ciudad de Tingo María, ya que el grueso de comerciantes (99.0%), se encuentra desarrollando actividades bajo la modalidad de Minorista (mediano y pequeño), debido principalmente a la grave recesión económica que viene afrontando la región del Alto Huallaga. El comercio informal se desarrolla principalmente en la ciudad de Tingo María.

#### **2.4.2 Dinámica del intercambio económico**

El intercambio económico que se registra en la provincia y de ésta con su entorno, corresponde a un típico ámbito del interior del Perú, los productos industriales provienen de Lima y los productos primarios son ofrecidos por la provincia. Cuadro N° 17. Las relaciones de intercambio, en general son desiguales, precios bajos para los productos de la provincia y precios altos para los productos industriales; la rentabilidad de los productos agrícolas generados en Leoncio Prado en la mayoría de casos es negativa.

La provincia provee de alimentos, especialmente frutas como papaya, plátano, naranja; el 40% de la producción es destinada al mercado limeño (Lima y a partir de allí otras ciudades), el 30% al mercado regional, principalmente Huánuco, y el 30% restante al mercado local, principalmente Tingo María. Lima en 40%, Huánuco y al mercado local de Tingo María. También provee productos agrícolas como el café y el cacao para el consumo nacional y externo, a través de la industria y las empresas exportadoras comercializadoras. Los distritos que tienen mayores volúmenes comercializados son José Crespo y Castillo y Padre Felipe Luyando.

En relación al intercambio de alimentos y su producción, la provincia compra de Huánuco alimentos complementarios como papa, carne, hortalizas, de Lima adquiere alimentos complementarios e insumos agrícolas. De Ucayali se adquiere el pescado.

Los distritos de Leoncio Prado, tienen a la ciudad de Tingo María como el centro comercial y de consumo más próximo, por lo que destinan parte de su producción a ella.

Otra línea ofertada por la provincia es la proveniente de la actividad forestal, a través de productos como la madera se realizan intercambios con Lima, Huanuco, Huancayo y Huaraz, principalmente. El mayor productor forestal de Leoncio Prado es José Crespo y Castillo, que abastece casi al 80% de los compradores de la provincia.

Una línea menos desarrollada es la turística, cuyos servicios son adquiridos por turistas provenientes de Lima, Huanuco, Huancayo, y el extranjero, principalmente.

Cabe mencionar que los centros poblados de la provincia, próximos a Ucayali (Aguaytía y Pucallpa) tienen una relación comercial más estrecha. En el caso de San Martín, los centros poblados limítrofes a la provincia, Tocache y Uchiza tienen relación directa con Aucayacu y Tingo María, lugares donde comercializan parte de su producción. De la misma manera los centros poblados del distrito de Monzón tienen mayor relación con Tingo María que con su capital provincial (Marañón).

**Cuadro N° 17. Intercambio de productos – Leoncio Prado,  
Campaña agrícola 2001 y Forestal 2002**

Distrito	Productos	El Mismo Distrito	Tingo María	Huánuco		Lima		Huancayo	Huaraz	Otros	Ucayali	Extranjero
				Compra	Vende	Compra	Vende					
Rupa Rupa	Agrícolas	23,987	5,826	5,826		8,022						
	Madera			27		273		76		15		
JCrespo	Agrícolas	55,163	12,774	12,774		17,589						
	Madera			630		14,681		435	254			
MDBeraún	Agrícolas	30,898	6,799	6,799		9,819						
	Madera					12		39	25			
PFLuyando	Agrícolas	40,854	8,943	8,943		12,537						
	Madera			0		900		33	0	14		
DARobles	Agrícolas	19,681	4,725	4,725		6,603						
	Madera			27		151				23		
HValdizán	Agrícolas	14,453	2,900	2,900		4,288						
Provincia Leoncio Prado				ST	AC	Serv Turismo	AC, PI, ST	ST			P	Cf, Ca, S T

### **2.4.3 Infraestructura de apoyo a la producción**

La provincia de Leoncio Prado está servida por tres carreteras nacionales : la Carretera Central (entre Cayumba y Pumahuasi), la carretera Fernando Belaunde (Pumahuasi – Puente Aspuzana) y la carretera Federico Basadre (Pumahuasi – La Divisoria), y una carretera departamental Tingo María – Monzón (Tingo María-Puente Rondos).

La Red vial rural, conformada por vías carreteras de tercer y cuarto orden ( caminos vecinales y caminos de herradura ), según el Inventario Nacional de vías rurales 2003, tiene 502.32 Km. Las condiciones en la que se encuentra la Red es menos que regular, ya que sólo el 27% está en buenas condiciones, el 44% es regular, el 25% es mala y el 4% en condiciones muy malas.

Complementan a las carreteras, las vías fluviales constituidas por los ríos navegables como el Huallaga, Tulumayo y Magdalena, en cuyos recorridos están instalados varios puertos pequeños, con servicios limitados.

La provincia de Leoncio Prado tiene un parque automotor de 450 unidades vehiculares, que efectúan rutas interurbanas, según el Estudio socioeconómico del Sector Transporte efectuado por la Municipalidad provincial de Leoncio Prado en el año 2002.



La provincia cuenta con un aeropuerto principal de 2100 metros de longitud por 30 metros de ancho, cuya pista es afirmada, está ubicado a 2 Km. de la ciudad de Tingo María, bajo la administración de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC); el aeropuerto presta servicio únicamente en el día y necesita ser equipado en forma adecuada para la navegación aérea y mejorar su pista de aterrizaje a través del asfaltado de la misma.

El servicio de energía eléctrica en el ámbito provincial, cuya cobertura es insuficiente, tiene su origen en tres fuentes: la red interconectada de Alta Tensión de la Hidroeléctrica del Mantaro, con líneas de transmisión de 138 Kw S.E/10 Kv.230 y con torres de alta tensión operativas desde 1,990. La cobertura operada por medio de 65 transformadores alcanza a toda la ciudad de Tingo María, al C.P.M de Castillo Grande, a los caseríos de Castillo Chico, Supte San Jorge y Afilador, el poblado de Naranjillo y los caseríos de Santa Rosa, Santa Martha y Villa Puente. La demanda de energía eléctrica para estas localidades varía de 3.6 a 4.0 Mv, siendo la capacidad disponible de 6 Mv.

La línea de transmisión ampliada para la localidad de Aucayacu (capital del Distrito de José Crespo y Castillo) es de 138 Kw S.E/22.9 Kv.10, Kv.230. La demanda de energía hecha por la población es de 0.46 Mv., sin embargo la dotación es de 22.9 Mv.

La Minicentral de San Miguel (distrito de Chinchao), con capacidad de 80 Kw. proporciona energía eléctrica a la Agroindustria San Miguel, beneficiando a los pobladores de los caseríos de San Miguel y Chunatahua.

El servicio de agua potable en la provincia de Leoncio Prado es deficiente; sólo en Tingo María existe un proceso de potabilización pero su calidad no es la óptima; en el resto de los distritos no existe agua potable, con los consiguientes problemas de salud.

Las ciudades de Tingo María y Aucayacu, y el pueblo de Naranjillo, principalmente cuentan con los servicios de televisión, telefonía, fax e internet.

En el área geográfica de la provincia de Leoncio Prado se cuenta con un total de 13 centros de acopio construidos por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), como parte de su Programa de Desarrollo Agroindustrial en el Alto Huallaga.

## **2.5 ANÁLISIS DEL ESPACIO**

El punto de partida seguido para el análisis del espacio provincial, ha sido la revisión de su ocupación a lo largo de la historia, ello nos ha permitido comprender mejor su actual conformación y ubicación en el departamento y en el país.

Otro aspecto importante, estudiado y que ha continuación se presenta, es el sistema urbano provincial, identificando el grado de interconexión del conjunto de centros poblados y, el grado de respuesta de la infraestructura a esa interconexión. El análisis del funcionamiento del sistema urbano provincial se realiza a través de la jerarquía urbana en relación al tamaño de los centros poblados, el acceso a servicios y áreas de influencia.

La provincia de Leoncio Prado, determinada en su dinámica espacial, económica y social: por el río Huallaga y su afluentes, por las políticas que promovieron a la Selva como un espacio susceptible de ocupar, colonizar, un espacio alternativo que ofrecía posibilidades de desarrollo a la población extranjera y peruana, en correspondencia a ello la presencia de la carretera Fernando Belaúnde Ferry (ex - Marginal de la Selva), y las políticas generales en especial las agrarias; es un espacio relativamente integrado, con un principal centro administrativo y comercial, la ciudad capital de Tingo María, una ciudad de tercer orden a nivel nacional, de base agraria, y centros poblados menores de base rural y escasos servicios básicos.

### **2.5.1 Análisis histórico de la ocupación del espacio**

Huamán Poma de Ayala, en el año 1557 y posteriormente Antonio Raymondi, afirman que la actual provincia de Leoncio Prado, en la Época Pre Incaica estuvo habitada por las tribus PANATAHUA

en la ribera del río Monzón y CHUNATAHUA en las riberas del río Chunatahua; otras tribus como Tulumayo, Tepquis, Estevos y Cholones, se ubicaron en las riberas de los ríos Magdalena, Santa Marta, Pucayacu y Cuchara y habitaron en el ámbito del actual distrito de Crespo y Castillo, ubicado en la parte norte de la provincia de Leoncio Prado. Ante el avance del Ejército Imperial Incaico, las mencionadas tribus se retiraron hacia la Amazonía.

El Inca Pachacutec fue uno de los primeros en organizar una expedición dirigida hacia los territorios amazónicos, encontrando al Imperio de Rupa Rupa (en quechua Quemado – Quemado, actual provincia de Leoncio Prado) y fijaron sus fronteras.

Los caminos de penetración a la selva eran construidos por las márgenes de los ríos Rondos, Monzón, Huallaga y otros, que sirvieron de tránsito y vinculación de los andes con los dominios de los nativos, zonas que hoy se conocen como Tingo María, Aucayacu, Aspuzana, desde donde empezaban otros caminos y trochas que cruzaban la Cordillera Azul (actual sector de La Divisoria), para internarse en el bosque del Boquerón del Padre Abad, las Pampas de Sacramento y la hoya de los ríos Yuracyacu, Aguaytía, Huipoca, San Alejandro, etc. orientados para llegar al Alto y Bajo Ucayali.

La ceja de selva llegó a ser de importancia para los incas, ya que constituía una zona de abastecimiento y cultivos, de extracción de metales preciosos y plantas medicinales, etc.

En el año 1539, el Gobernador del Perú, Don. Francisco Pizarro, concedió la Encomienda de Rupa Rupa, constituida por los naturales de Huánuco, a su medio hermano Martín Alcántara.

Fueron los misioneros Franciscanos y Jesuitas, los que exploraron la selva en misión evangelizadora y fundaron en 1626 el pueblo de Santa Cruz de Tonua, en la desembocadura del río Chinchao y llegaron hasta lo que hoy se conoce como Las Palmas, Tambillo, Tingo María y Naranjillo. Hacia el valle del río Monzón fundaron varios pueblos como el Chipaco, cercano a la sierra de Huamalíes.

En 1632 el Padre Franciscano Fray Jerónimo Jiménez, construyó un camino entre Concepción de Tonua y San Felipe de los Tingaleses, donde estuvo ubicado el primer pueblo de Tingo María, posteriormente llegó hasta el río Tulumayo. El pueblo de Monzón fue fundado en el lugar denominado Chico Playa.

Entre los años 1780 y 1790, el Padre Manuel Sobreviela, Superior del Colegio de Ocopa (Huancayo), buscando unir España

con el Perú, sin dar vuelta por la Tierra del Fuego (Chile) y pasando por el centro de América del Sur, llegó al río Rondos, afluente del río Monzón, señalando que ese sector podría ser el punto final de la travesía fluvial desde el Océano Atlántico y el comienzo de la vía terrestre a Lima, bautizando el lugar con el nombre de San Antonio de Playa Grande, construyendo un camino entre Pueblo Nuevo y Huánuco, pasando por el Alto Cayumba. Desde Huanuco se venía a lomo de mula hasta San Antonio de Playa Grande. Así se planteó la vía Lima – España, pasando por el centro de América del Sur.

El Padre Abad inició sus viajes de exploración a la selva el año 1557, atravesó la Cordillera Azul (hoy La Divisoria) descubriendo hacia el río Ucayali, el boquerón que lleva su nombre.

Con la sublevación de Juan Santos Atahualpa, las rutas se mantuvieron abiertas por los comerciantes de cera, miel, cascarilla.

En la República, renace el interés por el aprovechamiento de las riquezas de la selva peruana, los gobiernos fomentaban expediciones, muchas de ellas con la colaboración científica de países extranjeros.

El 23 de marzo de 1857, Antonio Raymondi llegó a un pequeño pueblo conocido como San Antonio (hoy Tingo María), ubicado en la

en la margen izquierda del río Huallaga, según sus estudios, desde ese punto el río Huallaga es navegable.

Las primeras colonizaciones en el Perú datan de 1832, bajo la presidencia del Mariscal Agustín Gamarra. El Presidente Ramón Castilla en 1849 dicta una ley, mediante la cual resuelve que todos los indígenas pobladores de la selva son dueños con pleno y absoluto dominio de los lotes de terreno que cultivan.

Por Decreto Ley del 15 de Abril de 1853 el gobierno de Don José Rufino Echenique faculta al Gobernador general de Loreto conceder tierras gratuitamente a todas las personas que deben establecerse en esos lugares.

A comienzos del año 1906 el gobierno del Perú puso especial interés en colonizar el Oriente peruano, para lo cual acordó dar mayores facilidades e incentivos para quienes migraran con esa finalidad.

En 1907 el gobierno peruano dispone la construcción del ferrocarril a Ucayali. En 1910 los estudios técnicos señalan que la obra debe comenzar de Goyarisquisca (Pasco) para bajar por la quebrada de Yanahuanca hasta Ambo, luego seguir por Huanuco, Tingo María, hasta la Cuenca del río Tulumayo; atravesar la cordillera

La Divisoria y cruzando Las Pampas de Sacramento y llegar a Pucallpa.

Entre 1932 y 1937, se construyó y llegó la carretera a Tingo María y Pucallpa, el mérito de la obra de los misioneros de la época Colonial, de las Expediciones y de los estudio de rutas de la época republicana, radica que con alguna aproximación indicaron la ruta que hoy sigue la carretera Huanuco- Tingo María-Pucallpa.

## **2.5.2 Sistema Urbano Provincial**

En el sistema urbano provincial identificamos, la jerarquía de centros poblados, la dotación de servicios, las funciones que desarrollan, las relaciones que entre ellos se establecen y la base infraestructural de la que están dotados.

### **2.5.2.1 Jerarquía Urbana**

#### **Tamaño poblacional**

En Leoncio Prado predominan según el tamaño poblacional, considerando la información del Censo 1993, los centros poblados menores a 500 habitantes; sólo hay 18 centros con más de 500 habitantes, cabe mencionar que entre ellos no figuran las capitales distritales como Pumahuasi, Las Palmas y Hermilio Valdizán, mas sí en una lista de 30 centros poblados.



**Cuadro N° 18. Jerarquía de Centros Poblados**

<b>Centro Poblado</b>	<b>Distrito</b>	<b>Categoría</b>	<b>Población 1993</b>
Tingo Maria	Rupa Rupa	Ciudad	43,152
Aucayacu	J. Crespo y Castillo	Pueblo	14,549
Pucayacu	J. Crespo y Castillo	Caserío	1,117
Luyando	PFLuyando	Pueblo- Urbano	931
Marona Baja	PFLuyando	Caserío	772
Afilador-Capitán M Arellano	Rupa Rupa	Caserío	687
Ricardo Palma	PFLuyando	Caserío	652
Tambillo Grande	MDBeraún	Pueblo -urbano	645
Nuevo Progreso	J. Crespo y Castillo	Caserío	616
Cayumba	MDBeraún	Caserío -urbano	598
Bella Baja	MDBeraún	Caserío	584
Antonio Raimondi (La Vega)	DARobles	Caserío	535
Jose Maria Ugarteche	Hvaldizán	Caserío	527
Anda	J. Crespo y Castillo	Caserío	526
Shapajilla	PFLuyando	Caserío	510
San Andres	MDBeraún	Caserío	505
San Isidro	Hvaldizán	Pueblo	505

De acuerdo a la información precedente, en base al Censo Nacional de 1993, la ciudad más importante es Tingo María, seguida de Aucayacu, Pucayacu, y Luyando (Naranjillo). Los centros poblados más grandes de los distritos de Daniel Alomía Robles y Hermilio Valdizán y Mariano Dámaso Beraún, tenían en 1993 un tamaño poblacional alrededor de los 500 habitantes.

## **Dotación de Servicios**

La jerarquía urbana, va asociada además del tamaño poblacional a la dotación de los servicios. En ése sentido hemos identificado y estratificado a los centros poblados en función de los servicios que poseen. Para ello hemos considerado 16 servicios posibles de identificar, considerando que los centros poblados son tanto urbanos como rurales; de tipo administrativo (municipio, policía, judicial), educativos (educación inicial, primaria, secundaria, superior universitaria y no universitaria), salud ( hospital, centro y puesto de salud), comunicaciones (correo, teléfono), comercial (tiendas, acopio) y centros laborales.

En correspondencia a los expresado, las ciudades de Tingo María y Aucayacu son las mejor servidas en la provincia, seguidas de las capitales distritales, el resto de centros poblados tienen muchas limitaciones. Cabe mencionar que hay un conjunto de pequeños centros poblados que cumplen funciones comerciales (acopio) y de servicios (especialmente de educación secundaria).

Los estratos identificados son :

Totalmente Servidos (TS) : Tingo María, Aucayacu; acceden a todos los servicios.

Servicios Medios (SM) : Naranjillo, Pumahuasi, Las Palmas, Castillo Grande; acceden a casi todos los servicios.

Algunos Servicios (AS) : Cayumba, Supte San Jorge, San Isidro, Pucayacu; acceden a algunos servicios, principalmente educativos (secundaria), de salud y comerciales (centro de acopio).

Servicios Limitados (SL) : Tambillo Grande, Hermilio Valdizán, Ramal Aspuzana, Pueblo Nuevo, Anda, Marona, Bolaina, Bella, Río Azul, Topa, Antonio Raymondi; acceden a servicio de educación secundaria o a un puesto de salud.

Servicios Muy Limitados (SML) : Santa Rosa de Shapajilla, Ricardo Palma, Huáscar, La Perla, Cotomonillo, Nueva Aspuzana, Alto San Juan de Tulumayo, Puente Pérez, Sangapilla, Venenillo, Túpac Amaru, Las Mercedes, Pendencia Baja, Bella Alta y San Pedro; acceden a un puesto de salud, y a educación primaria.

Servicios inexistentes (SI) : los otros centros poblados; insuficientemente acceden a un centro educativo primaria.

## **Áreas de Influencia - Calificación de los Flujos de Carga y Pasajeros**

**Tingo María:** Todos los flujos de bienes y servicios confluyen a la ciudad de Tingo María, desde puntos intermedios de articulación como Aucayacu, Pumahuasi, Naranjillo, Las Palmas, Tambillo Grande, San Isidro y Cayumba; para acceder a servicios educativos superiores, servicios hospitalarios y acceder al mercado de Tingo María, Huanuco, Pucallpa y Tocache (Excepción de Aucayacu).

**Aucayacu:** Desde el interior del distrito de Crespo y Castillo, confluyen personas y productos a la ciudad de Aucayacu, que les provee de servicios sociales y comerciales. Es el centro distrital de conexión con Tingo María y Tocache.

Otros centros poblados de carácter distrital

**Naranjillo:** centro distrital al que confluye la población y el flujo de bienes especialmente agropecuarios, como café, cacao, destinados luego a Tingo María. En Naranjillo hay una actividad económica más intensa con la presencia de la Cooperativa Naranjillo, que tiene una planta de procesamiento de productos agropecuarios.

**Pumahuasi:** tiene estrecha relación con los centros poblados del distrito, ubicados al norte y centro del distrito.

**San Isidro:** los centros poblados de Hermilio Valdizán confluyen hacia San Isidro, punto central del distrito en donde se embarcan los pasajeros y bienes hacia Tingo María y Pucallpa.

**Pucayacu:** ubicado al norte del distrito de Crespo y Castillo, provee servicios y es lugar de acopio para los centros poblados ubicados al norte del distrito y a la margen izquierda del río Huallaga. Es un centro complementario a Aucayacu.

**Pueblo Nuevo:** al igual que Pucayacu, cumple el rol de centro intermedio en el distrito para los centros poblados del sur este. Complementa a Aucayacu.

Las Palmas, capital distrital, tiene un limitado radio de influencia, con él se vinculan los centros cercanos.

**Cayumba:** los flujos de personas y bienes de los centros poblados del sur del distrito se dirigen hacia Cayumba.

**Bella:** es un centro poblado con influencia sobre centros poblados menores en la ruta Monzón - Tingo María.

## **Categorización de los Centros Poblados**

En base a considerar, el tamaño poblacional de los centros poblados de la provincia, los niveles de acceso a los servicios y los niveles de articulación interna y externa de cada uno de los centros poblados, se ha logrado la siguiente estratificación al interior de la provincia :

- Centros poblados de Primer Orden: Tingo María del distrito de Rupa Rupa.
- Centros Poblados de Segundo Orden: Aucayacu del distrito de José Crespo y Castillo.
- Centros Poblados de Tercer Orden: Naranjillo de PFLuyando, Pumahuasi de DARobles, y Las Palmas de MDBeraún.
- Centros Poblados de Cuarto Orden: San Isidro de Hvaldizán, Supte San Jorge de DARobles, Cayumba de MDBeraún, Pucayacu de JCrespo y Castillo.
- Centros poblados de Quinto Orden: Tambillo Grande de MDBeraún, Antonio Raymondi de DARobles, Bella de MDBeraún.
- Sexto Orden: Marona Baja, Ricardo Palma (PFL), José María Ugarteche (HV), Anda (JCC), Pueblo Nuevo (JCC), Topa (DAR), Río Azul (HV), Hermilio Valdizán (HV), Shapajilla (PFL).

Los otros centros poblados tienen una baja población, no están dotados de servicios o muy limitadamente y tienen una baja interconexión, vale decir dependen en alto grado de otros centros poblados y se articulan mediante caminos de herradura o trocha carrozable. Mapa N° 8.

### **2.5.2.2 Articulación de centros poblados y áreas de producción**

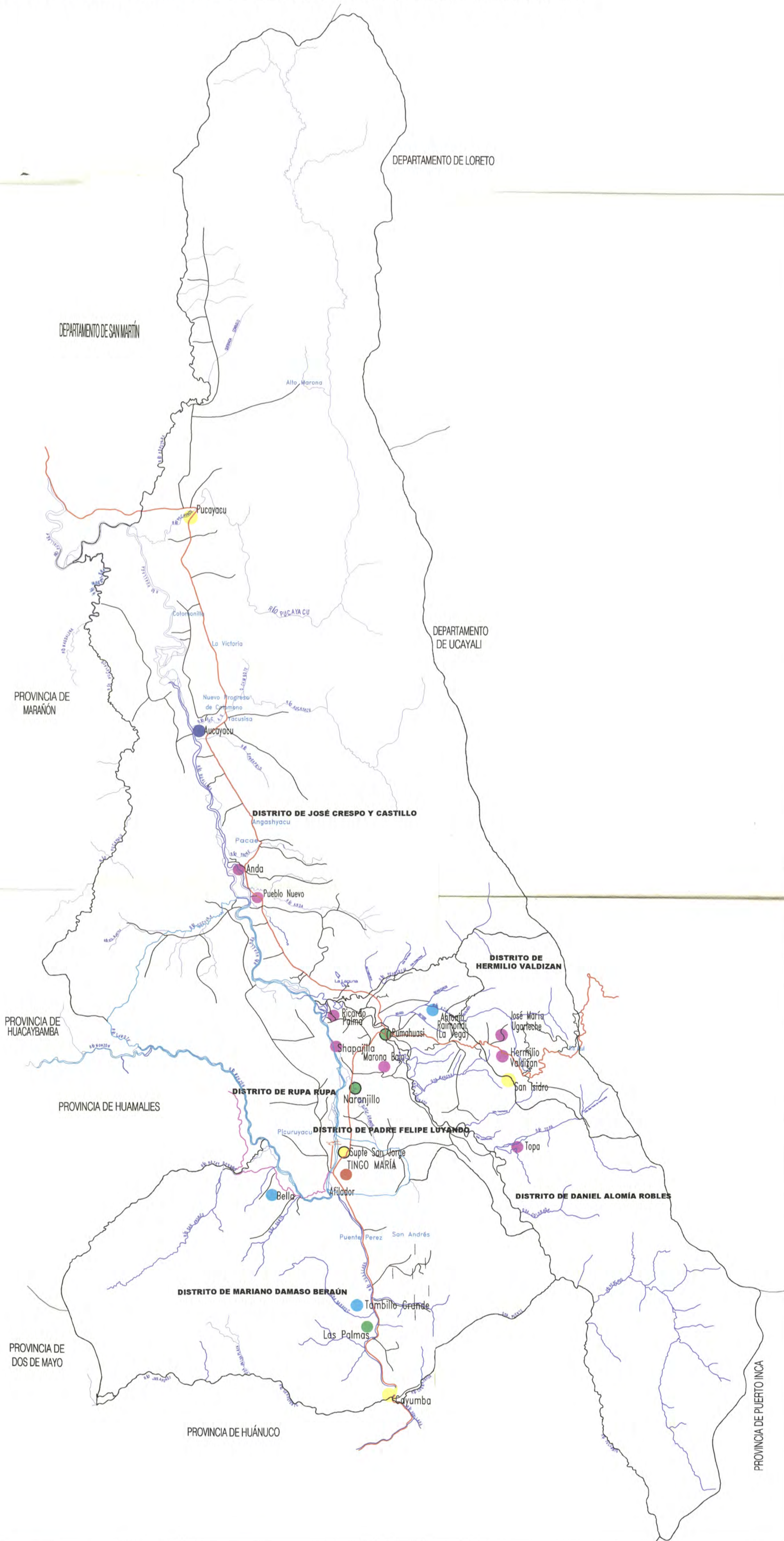
#### **Definición de Ciudades**

Tingo María y Aucayacu son las dos ciudades de la provincia, tanto por su volumen poblacional como por las funciones y roles que desarrollan al interior de la provincia, y por su relación con las provincias y departamentos vecinos.

La ciudad de Tingo María, constituida como ciudad principal de carácter provincial, es centro de servicios administrativos y comerciales, y centro de residencia.

La ciudad de Aucayacu, la segunda ciudad de la provincia, es el principal centro de servicios sociales y comerciales del distrito, y es el nexo de la provincia de Leoncio Prado con la provincia de Tocache de San Martín. Atiende a la población que ocupa el 50% del territorio provincial, principal zona de producción agrícola, ganadera y forestal.

MAPA N° 8  
 CATEGORIZACION DE CENTROS POBLADOS DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO



PROVINCIA DE LEONCIO PRADO CATEGORIZACION DE CENTROS POBLADOS	
<b>CATEGORIAS</b>	
1r. Orden	●
2do. Orden	●
3r. Orden	●
4to. Orden	●
5to. Orden	●
6to. Orden	●



## **Articulación de los Centros Poblados**

La provincia está relativamente integrada, con los centros Tingo María y Aucayacu. A nivel de cada distrito los niveles de articulación varían entre los centros poblados y las capitales distritales, así tenemos la siguiente situación en cada distrito:

**Daniel Alomía Robles:** Es un distrito internamente desarticulado con su capital provincial, se distinguen dos zonas:

Zona Centro y Norte : con el núcleo Pumahuasi.

Zona Sur: los centros poblados están articulados a PFLuyando

**Hermilio Valdizán:** Es un distrito integrado, aunque con un sistema débil por la calidad de la superficie de rodadura.

Los centros poblados se articulan al C.P. San Isidro, están relativamente articulados mediante trochas carrozables y caminos de herradura.

San Isidro es nexa a Pucallpa y Tingo María.

**José Crespo y Castillo /:** Se distinguen Aucayacu como núcleo central y dos zonas, dada su extensión y limitaciones

de accesibilidad, especialmente en la margen izquierda del río Huallaga :

Zona norte con núcleo en Pacayacu.

Zona Sur este con núcleo en Pueblo Nuevo.

**Padre Felipe Luyando:** Es un distrito bien integrado, Naranjillo es nítidamente el núcleo central que articula a todos los centros poblados con Tingo María.

**En Mariano Dámaso Beraún:** Se distinguen tres zonas, por su amplitud y a la vez por su proximidad a la ciudad de Tingo María:

Zona Norte: cuyo núcleo es Las Palmas

Zona Sur: cuyo núcleo es Cayumba

Zona Nor Oeste: relacionada directamente con Tingo María y algunos centros poblados próximos a Monzón tienen al c.p. Bella como referencia.

**En Rupa Rupa**

Zona urbana : Tingo María con un casco central y una periferia constituida por 24 pueblos jóvenes,

Zona rural : ubicados en la otra margen del río Huallaga, teniendo a Castillo Grande como un centro poblado importante.

### **Desarticulación : Centros Poblados y áreas productivas**

La red vial de la provincia es amplia, conectando a la mayoría de centros poblados urbanos y rurales, la mayor dificultad se presenta en términos de calidad de vías, ya que tanto las trochas carrozables y caminos de herradura, no tienen el suficiente mantenimiento; agravado por las condiciones climáticas de la zona, lo que incide negativamente en el desarrollo de las actividades económicas. También hay algunas áreas productivas de tipo forestal y agrícolas no suficientemente conectadas.

### **Centros Poblados no Articulados a la Red Vial Provincial**

Los centros poblados con menor nivel de articulación son los que se encuentran en el distrito de Daniel Alomía Robles, en la zona sur, que de manera deficiente se articulan a Tingo María atravesando los centros poblados, caseríos, de Padre Felipe Luyando.

Los centros poblados de Hermilio Valdizán están interconectados, pero mediante algunas trochas carrozables, pero sobre todo por caminos de herradura.

Los centros poblados de la margen izquierda del río Huallaga, al norte del distrito de José Crespo y Castillo.

### **Zonas Productivas sin Articulación Vial**

Nos referiremos en este punto no sólo a las zonas productivas sin articulación vial, sino también a aquellas deficientemente atendidas que no poseen vías aparentes para su desarrollo productivo. Así tenemos las siguientes zonas :

#### **Crespo y Castillo : Margen izquierda del río Huallaga**

Es una zona con potencial productivo agropecuario, que podría ser mejor aprovechado. Con vías adecuadas se favorecería la articulación interna del distrito y de la provincia con la zona norte (San Martín, Yurimaguas).

#### **Zona forestal del distrito, zona nor este de Crespo y Castillo :**

Las vías adecuadas, reforzarían la actividad sobre los bosques de producción permanente ubicados en el distrito.

#### **Centros poblados ribereños a los afluyentes del Huallaga:**

Ríos Huallaga, Pendencia, Cuchara, Magdalena, Tulumayo, entre otros.

Se priorizaría esta zona por que en ella se encuentran las mejores áreas agrícolas, facilitando así la comercialización de productos como papaya, arroz, plátano, etc.

**Centros poblados cafetaleros:**

Especialmente los centros poblados de Hermilio Valdizán, y de Mariano Dámaso Beraún, sobre los 900 msnm., permitiendo el acopio y el procesamiento post cosecha.

**Centros poblados de circuitos turísticos:**

En especial los conectados al Parque Nacional Tingo María

**2.6 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE LAS MUNICIPALIDADES**

La capacidad institucional de las municipalidades en relación a la vialidad, está referida a la dotación de recursos que disponen para emprender la tarea de orientar y gestionar la red vial.

En ése sentido identificamos y analizamos los recursos humanos, técnicos, físicos y financieros que disponen y orientan hacia la red vial, y la prioridad que tienen las vías en la gestión municipal y en las propuestas de desarrollo local.

**2.6.1 Políticas de desarrollo provincial**

Cada una de las municipalidades está dotada de un plan de desarrollo estratégico producto de procesos de trabajo participativo con representantes de organizaciones e instituciones que actúan en dichos ámbitos, quienes han identificado la problemática y las

prioridades locales. En esos planes se resalta la importancia de las vías como principal soporte del desarrollo de las poblaciones y se identifican las vías que son importantes para la población.

Está en proceso el desarrollo de la capacidad de liderazgo y de concertación de la municipalidad, que permita coordinar con las instituciones y organizaciones locales la asignación de los recursos.

En relación a la accesibilidad vial, en general en los planes de cada distrito se plantea mejorar la articulación interna y la articulación con los mercados locales, regionales y nacionales; en el caso de P. F. Luyando a través del Corredor económico Huánuco; en el caso de M. D. Beraún, a través de la carretera Central conectada a una carretera vecinal en la zona Nor-este del distrito; en el caso de H. Valdizán, con la Carretera Federico Basadre; en el caso de D.A. Robles a través de un eje vial perpendicular al río Tulumayo que atraviesa el distrito de este a oeste.

## **2.6.2 Recursos humanos y financieros**

Las municipalidades en conjunto disponen de 32 profesionales, 87 técnicos y 46 auxiliares, las municipalidades mejor dotadas son las de mayor presencia poblacional y características urbanas, como Rupa Rupa, seguida por Crespo y Castillo, ambas tienen al 83% de los empleados municipales de la provincia. Sólo estas municipalidades,

tiene una Oficina de Obras y proyectos, y consecuentemente ingenieros civiles, topógrafos y operadores de máquinas.

Las municipalidades de la provincia en el año 2002 han manejado un presupuesto de S/.10'309,089, Rupa Rupa ha captado el 56 % de este presupuesto y Crespo y Castillo casi el 21%, entre las otras municipalidades rurales se distribuye el 23% restante.

La fuente principal de ingresos de las municipalidades es el fondo de compensación municipal – FONCOMUN, en especial para las rurales como H. Valdizán, D. A. Robles, y P. F. Luyando. Por el nivel de concentración poblacional y de negocios, características más urbanas, Rupa Rupa y Crespo Castillo, captan adicionalmente recursos directamente recaudados e impuestos municipales. En el caso de M. D. Beraún, capta ingresos adicionales por el ingreso al Parque Nacional Tingo María, un recurso turístico existente en el distrito.

El equipamiento de las municipalidades es escaso, Rupa Rupa y Crespo Castillo, son las mejor dotadas, poseen casi la totalidad de las máquinas y equipos registrados entre las municipalidades. Cuadro N° 19.

**Cuadro N° 19. Existencia de máquinas de las municipalidades  
de la provincia de Leoncio Prado- Año 2002.**

Distritos	Camioneta	Cargador frontal	Motoniveladora	Rodillo vibratorio	Camión cisterna	Camión	Camión furgón	Tractor oruga	Camión volquete
Total	2	5	3	1	1	4	1	2	4

**2.6.3 Experiencia en ejecución y mantenimiento de obras de infraestructura**

En el año 2002 los S/. 10'309,089 mil soles de presupuesto municipal de la provincia se orientaron de la siguiente manera, el 63% a gastos corrientes para el funcionamiento de cada una de las municipalidades, el 3% para pagar deudas internas contraídas y el 34% para gastos de capital.

De los S/.3'345,685 que destinaron para inversión, el 9% equivalente a S/.317,621 nuevos soles se orientó a infraestructura vial, a obras como : pavimentación y rehabilitación de calles de las capitales distritales y rehabilitación de puentes. Cabe mencionar que el distrito de M.D.Beraún, destinó el 24% de su inversión a infraestructura vial. Los montos destinados a inversión en infraestructura vial son bajos en comparación con las necesidades. En general el presupuesto municipal frente a las múltiples necesidades resulta escaso.



Las Municipalidades mejor dotadas de recursos humanos y equipamiento, como la de Rupa Rupa y Crespo y Castillo son las que han tenido experiencia directa, a través de sus respectivas Oficinas de Acondicionamiento territorial y Obras, en la formulación de proyectos y expedientes técnicos, contratación, administración, ejecución, y supervisión de obras, ya sea conduciendo directamente las obras o contratando a terceros para dichas ejecuciones.

## **2.7 ANÁLISIS DE LA VIALIDAD**

El análisis que desarrollaremos a continuación, proporciona información sobre la situación actual de la red vial vecinal clasificada por niveles de intervención (mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación o reconstrucción), así como, los costos para cada uno de ellos. Incluye una descripción cualitativa dentro de la provincia de las redes viales, nacional, departamental, rural o vecinal y de caminos de herradura; estas dos últimas descripciones se han extraído del Inventario Vial realizado a nivel de distritos. El mencionado Inventario muestra datos de cada tramo como : nombre de la vía, ubicación, tráfico, características de la vía, pavimento, drenaje, obras de arte; aspectos críticos; costo por tipo de intervención ; y mapas de ubicación de los tramos.

## **2.7.1 Aspectos generales**

### **2.7.1.1 Funcionamiento de la estructura vial provincial**

El sistema vial existente en la provincia cumple la función de soporte a las actividades sociales y económicas desarrolladas por la población de Leoncio Prado, interconectándola tanto al interior de la provincia, como con los departamentos y provincias vecinas, especialmente con Huánuco, Aguaytía, Pucallpa, Tocache y Monzón, y también con la ciudad de Lima. La red vial principalmente terrestre, es complementada en algunos casos con vías fluviales que permiten la conexión con pequeños centros poblados rurales, tipo caseríos y anexos, trasladando personas y carga en pequeñas embarcaciones y, el acarreo de troncos de madera.

La estructura básica del sistema vial está dada por las carreteras nacionales y departamentales que atraviesan la provincia y la integran al espacio regional y nacional. Son las carreteras :

- Carretera Central, tramo Cayumba - Tingo María – Pumahuasi, que conecta con Huánuco, Cerro de Pasco, Junín y Lima.
- Carretera Fernando Belaunde Terry (ex Marginal), tramo Pumahuasi -Puente Aspuzana, que conecta con San Martín.

- Carretera Federico Basadre, tramo Pumahuasi - La Divisoria, que conecta con Ucayali.
- Carretera Tingo María – Monzón, tramo Tingo María - Puente Rondos, que conecta con Monzón y la integra al espacio provincial.

Estas carreteras constituyen los ejes viales principales de la provincia, a ellos se articulan los caminos vecinales y de herradura, integrando la red vial provincial. por los que circulan los flujos de bienes, servicios y personas.

Alrededor de estas carreteras se han ido conformando y consolidando muchos de los centros poblados existentes en Leoncio Prado, al igual que en épocas pasadas alrededor de los ríos.

Si bien hay una red vial amplia que interconecta a los centros poblados, las características y estado de conservación de sus tramos varían.

### **2.7.1.2 Análisis de los sistemas de transportes**

El sistema de transporte de pasajeros en correspondencia con la red vial, se estructura y funciona en dos niveles, el primero que relaciona a la provincia con la Región Huánuco (Centro), Lima y San Martín, a través de empresas

nacionales de transporte de pasajeros con unidades móviles tipo ómnibus, y empresas locales (Huánuco y Tingo María) de automóviles, con la fluidez que otorga la distancia y el estado de las carreteras nacionales. Y el segundo nivel conformado por empresas y asociaciones de servicio colectivo, que circulan por las principales carreteras y se internan sobretodo a centros poblados de carácter distrital, mediante autos y camionetas rurales; este servicio es deficiente, aunque permanente en la mayoría de los casos.

Teniendo a Tingo María como punto central de origen se identifican 7 rutas de transporte interurbano, que recorren parte importante de los centros poblados de la provincia, ellas se complementan con los caminos de herradura. Estas rutas son :Tingo María – Aucayacu -Milano, Tingo María – Las Palmas – Cayumba, Tingo María – San Isidro – San agustín, Tingo María – Alto San Juan de Tulumayo, Tingo María – Bella – Rondos, Tingo María – Castillo – Venenillo – Sta. Martha y Tingo María – Santa Lucía – Anda.

El transporte de carga, está asociado principalmente al flujo y estacionalidad de la producción, y a la modalidad de comercialización. Cabe mencionar que el mal estado de la mayoría de carreteras vecinales, por factores de clima y tipo de uso, es una limitante en términos de tiempo y costos para el

productor agrícola y maderero. Muchas de las vías (incluyendo puentes) no son aparentes para la carga que reciben o que debería circular, lo que incide en el deterioro de los caminos o en el limitado aprovechamiento de los recursos locales.

La provincia de Leoncio Prado tiene un parque automotor de 450 unidades vehiculares.

Las condiciones en la que se encuentra la Red es menos que regular, ya que sólo el 27% está en buenas condiciones, el 44% es regular, el 25% es mala y el 4% en condiciones muy malas.

### **2.7.1.3 Identificación de problemas**

El deficiente estado de las carreteras vecinales, es el principal problema, debido a los limitados procesos de mantenimiento por escasez presupuestal, agravado por los factores climáticos, y la permanente sobrecarga. Hay que considerar que a través de estas vías cuyas estructuras no son aparentes, circulan productos primarios de origen agrícola y forestal, de gran tonelaje.

#### **2.7.1.4 Propuestas de solución**

Es necesario reponer las condiciones de transitabilidad de la red vial existente, incidiendo en las vías que permitan acompañar un proceso de desarrollo y de ordenamiento espacial de la provincia de Leoncio Prado.

En ése sentido es importante en base a la demanda, identificar las vías, estimar los flujos y cargas correspondientes, de manera que se definan rutas según la intensidad de uso y establecer los aportes de los usuarios, a fin de mantener los caminos en buen estado de conservación.

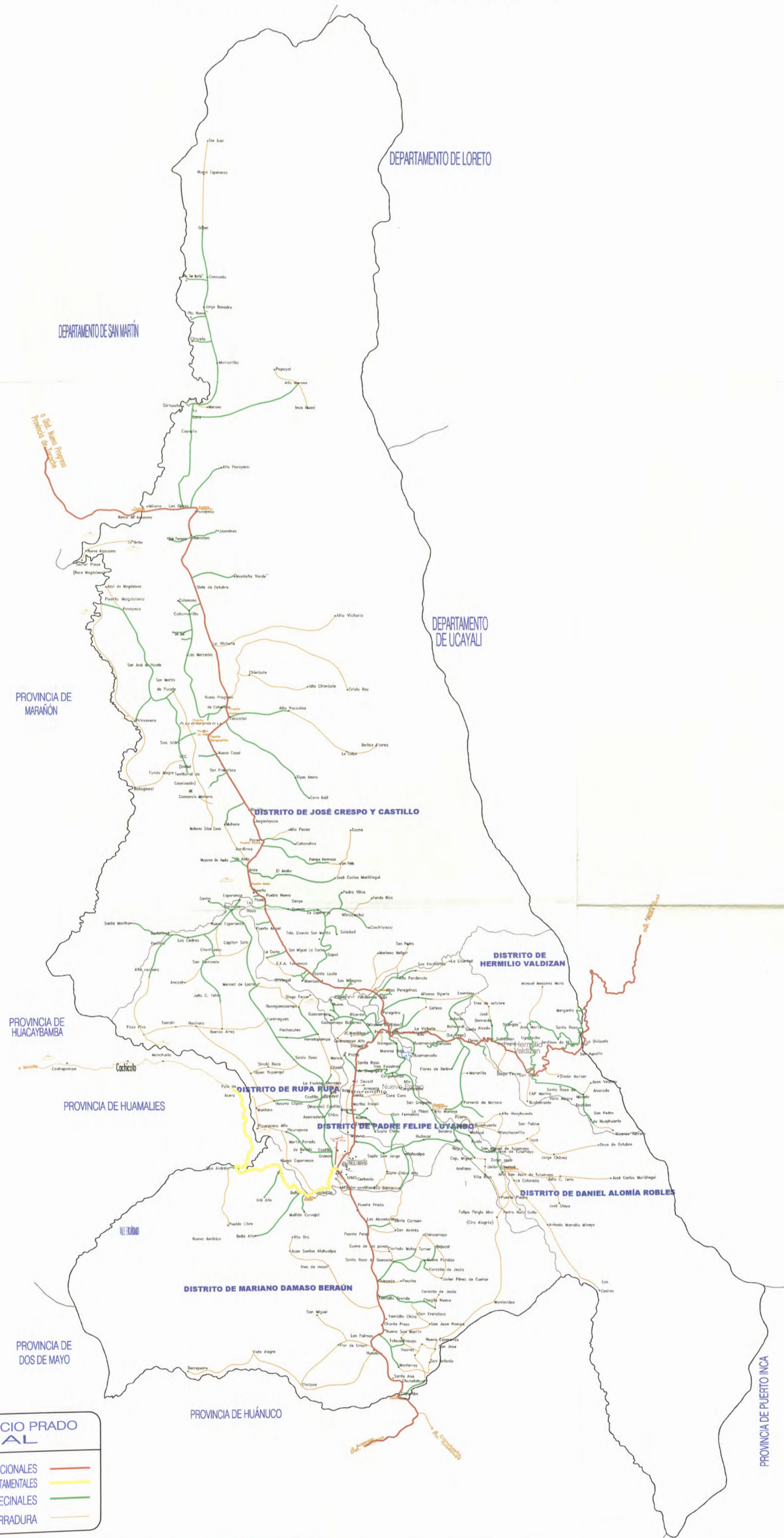
#### **2.7.2 Descripción cualitativa de la red vial nacional, departamental, rural y caminos de herradura**

A continuación, presentamos con mayor detalle la situación actual de la red vial existente en la provincia de Leoncio Prado según categorías, ver Mapa N° 9.

##### **2.7.2.1 Red Vial Nacional**

Son tres las carreteras nacionales, de categoría 016A,N005, que atraviesan la provincia de Leoncio Prado :

MAPA N° 9  
 MAPA VIAL DE LA PROVINCIA DE LEONCIO PRADO



PROVINCIA DE LEONCIO PRADO MAPA VIAL		
CARRETERAS	CARRETERAS NACIONALES	
	CARRETERAS DEPARTAMENTALES	
	CARRETERAS VECINALES	
	CAMINO DE HERRADURA	

a) **Carretera Central, tramo Cayumba - Tingo María - Pumahuasi**

Este tramo de la carretera central, conecta a la provincia con Huánuco, Cerro de Pasco, Junín y Lima. Se inicia en el Puente Cayumba (límite provincial) ubicado en la progresiva 503.1 y termina en el cruce Pumahuasi en la progresiva 545.3, punto en el que convergen las carreteras Fernando Belaunde Terry y Federico Basadre. La topografía del terreno es ondulada desde el Puente Cayumba hasta Tambillo Chico, progresiva 514, llana hasta la ciudad de Pumahuasi progresiva 543.8. La vía tiene un ancho de 8.00 m., se encuentra asfaltada en toda su longitud y, el estado de conservación del pavimento es bueno en el tramo de Cayumba a Tingo María, a partir de este punto se tiene la plataforma con regular cantidad de baches. La carretera tiene un mantenimiento constante a través de PROVIAS NACIONAL, encontrándose transitable en toda época del año. El MTC ha destinado en el año 2002 un monto de S/ 287,600 para mantenimiento, y en el presente año 2003 un monto de S/281,220.

Esta carretera registra un alto índice de tráfico vehicular, 552 vehículos de tráfico ligero, 252 vehículos de tráfico pesado, según el reporte de Flujo de Recaudación y



depósito diario, ya que constituye la única salida hacia la capital Lima, asimismo para el departamento de Ucayali y parte sur del departamento de San Martín. Los centros poblados más importantes por los que pasa esta vía son: Cayumba, Las Palmas, Tingo María y Naranjillo, los tres últimos son capitales distritales.

Convergen a esta vía :

La carretera Tingo María - Monzón (departamental) y

Múltiples carreteras vecinales de los cuales las mas importantes son:

Tingo María - Merced de Locro - Venenillo,

Tingo María - Supte - Río Negro - Bolayna y

Santa Rosa Shapajilla - San Miguel de Tulumayo.

**b) Carretera Fernando Belaunde Terry, tramo Pumahuasi - Puente Aspuzana.**

Se inicia en el Km. 545.3 en Pumahuasi y culmina en el Km. 603.2 en Puente Aspuzana, punto límite de la provincia de Leoncio Prado y San Martín. La topografía del terreno por donde recorre la carretera es plana, con quebradas de cursos lentos. Su recorrido comprende zonas de selva alta y baja.

La vía tiene un ancho de 7.00 m., se encuentra asfaltada en el tramo Tingo María – Aucayacu y afirmada en el tramo Aucayacu – Aspuzana. Tiene un mantenimiento constante de PROVIAS NACIONAL, en el año 2002 se destinó a mantenimiento S/.394,681 y en el presente año S/.385,845 nuevos soles.

Tiene un alto tráfico vehicular, por ser la vía de salida de la parte sur del departamento de San Martín y de la provincia de Leoncio Prado a Lima, uniéndose luego esta vía a la carretera Cayumba – Tingo María – Pumahuasi. Los centros poblados importantes que atraviesa esta vía son: Pendencia, Tulumayo, Santa Lucía y Aucayacu.

Las carreteras vecinales mas importantes que convergen a esta vía nacional son:

Santa Lucía – Saipai – Wiracocha.

Anda – El Arabe – J. Carlos Mariátegui.

Pueblo Nuevo – La Esperanza.

**c) Carretera Federico Basadre, tramo Pumahuasi -La Divisoria.**

La carretera Tingo María - La Divisoria se inicia en la localidad de Pumahuasi, a 16 Km. de la ciudad de Tingo María, y termina en el centro poblado La Divisoria, límite departamental con Ucayali, con un recorrido de 27.39 Km.

entre el Km.15.070 y el Km. 42.46. La topografía del terreno por donde recorre la carretera varía de ondulada a accidentada, conformada por laderas de cerros de pendientes fuertes y quebradas escarpadas, presenta curvas y contracurvas, su recorrido comprende zonas de ceja de selva.

Se encuentra asfaltada en el tramo Pumahuasi- La Vega, a partir de este punto está afirmada, el ancho de la superficie de rodadura es 7.60 m. Su estado de conservación está calificado como regular, la carretera no tiene un mantenimiento constante por parte de PROVIAS NACIONAL. En La Vega la carretera se encuentra deteriorada por fallas del terreno, esta situación requiere desarrollar un tramo alternativo que permita soportar la carga y flujo actual y futuro de esta importante vía.

La carretera tiene un alto tráfico vehicular, especialmente pesado por ser la vía de salida hacia Lima del departamento de Ucayali, esta vía se empalma con la carretera central en la localidad de Pumahuasi. Los centros poblados principales que atraviesa esta vía son: Pumahuasi, La Vega y San Isidro.

Las carreteras vecinales mas importantes que convergen a esta vía nacional son:

- Pumahuasi- Huamancoto
- La Vega- Porvenir.
- San Isidro- Hermilio Valdizán- Margarita

### **2.7.2.2 Red Vial Departamental**

#### **a) Carretera Tingo María – Monzón, tramo Tingo María - Puente Rondos**

La carretera Tingo María – Monzón se inicia en la ciudad de Tingo María Km 0+000 y el tramo correspondiente a la provincia de Leoncio Prado termina en el puente Rondos, a 15 Km. de distancia. Su clasificación según su jurisdicción es Departamental, Ruta 102.

La topografía del terreno por donde recorre la carretera varía de ondulada a plana, conformada por laderas de cerros de pendientes suaves, presenta curvas y contracurvas. Su recorrido comprende zonas de ceja de selva. Su estado de conservación está calificado como regular. Fue rehabilitada el año 2002 por el Proyecto Especial Alto Huallaga (PEAH), pero no cuenta con mantenimiento constante.

Esta ruta se encuentra afirmada en su totalidad, el ancho de la superficie de rodadura es 7.00 m. La carretera tiene un mediano tráfico vehicular, se estima que circulan 30 vehículos por día (especialmente ligero) porque tiene gran

cantidad de poblaciones asentadas a lo largo de esta vía.

Los centros poblados que atraviesa esta vía son: Bella, Inti, Lota y Rondos.

Las carreteras vecinales mas importantes que convergen a esta vía departamental son:

- Bella- Bella Alta
- Bella- Melitón Carbajal.
- Inti- Inti Alto
- Rondos- San Andrés.

### **2.7.2.3 Red Vial Rural o Vecinal**

La Red vial rural, conformada por vías carreteras de tercer y cuarto orden ( caminos vecinales y caminos de herradura ) y vías fluviales, conectan a los pueblos, caseríos y anexos, rurales con carreteras nacionales y departamentales, y mediante ellas con los centros urbanos principales de la provincia. Ver Mapa N° 9.

Si bien hay una red vial amplia que interconecta a los centros poblados, las características de estas varían entre centros poblados. Además que, la inversión destinada a la red vial es limitada.

Según el Inventario Nacional de vías rurales 2003, la red Vial Rural de la provincia de Leoncio Prado tiene 502.32 Km., correspondiendo el 35.7% a J.Crespo y Castillo, seguido en

orden decreciente de P.F.Luyando (18.6%), Rupa Rupa (18.3%), D.A.Robles (9.8%), M.D.Beraún (9.6%) y H.Valdizán (8.0%). Anexo.

#### 2.7.2.4 Red de Caminos de Herradura

Los caminos de herradura existentes en el área rural de la provincia de Leoncio Prado, que en total son 88, tienen una extensión de 705.7 Km., distribuidos entre los seis distritos.

Cuadro N° 20.

**Cuadro N° 20. Distribución de caminos de herradura a nivel distrital**

<b>Distrito</b>	<b>N° Caminos</b>	<b>Long Km.</b>
Hermilio Valdizan	10	57.5
M. D. Beraún	20	144.0
Felipe Luyando	7	42.5
Daniel A. Robles	11	79.0
Rupa Rupa	7	53.7
Crespo Castillo	33	329.0
<b>Total</b>	<b>88</b>	<b>705.7</b>

Fuente : Inventario Vial Provincial – Leoncio Prado 2003.

### 2.7.2.5 Red Fluvial

Los puertos fluviales existentes en la provincia de Leoncio Prado complementan la red de carreteras y caminos de herradura, ellos son significativos para algunos caseríos y anexos, no servidos adecuadamente por carreteras, como la margen izquierda del río Huallaga y del río Tulumayo, en tramos navegables. En los ríos Pendencia y Magdalena.

### 2.7.3 Condición de la red vial rural distrital

Las condiciones en la que se encuentra la Red es menos que regular, ya que sólo el 27% está en buenas condiciones, el 44% es regular, el 25% es mala y el 4% en condiciones muy malas. Cuadro N° 21.

**Cuadro N° 21: Estado actual de la Red Vial Rural a nivel distrital**

Distritos	Buena		Regular		Mala		Muy Mala		Total	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Padre Felipe Luyando	10.638	11%	55.87	60%	26.84	29%	0.00	0%	93.340	18.6%
Daniel Alomía Robles	13.795	28%	18.95	38%	11.79	24%	4.90	10%	49.435	9.8%
Rupa Rupa	41.110	45%	38.43	42%	12.42	14%	0.00	0%	91.962	18.3%
Mariano Dámaso Beraún	2.900	6%	15.35	32%	12.65	26%	17.40	36%	48.300	9.6%
Hermilio Valdizán	2.917	7%	24.20	60%	12.97	32%	0.00	0%	40.087	8.0%
José Crespo y Castillo	64.970	36%	66.37	37%	47.86	27%	0.00	0%	179.200	35.7%
<b>Total</b>	<b>136.330</b>	<b>27%</b>	<b>219.17</b>	<b>44%</b>	<b>124.52</b>	<b>25%</b>	<b>22.30</b>	<b>4%</b>	<b>502.320</b>	<b>100.0%</b>

Fuente : Inventario 2003 de Red Vial Rural provincia de Leoncio Prado

Las carreteras vecinales son mantenidas, rehabilitadas y construidas generalmente por Pro Vías Rural, las Municipalidades, el proyecto Especial alto Huallaga y la población organizada. En el año 2001 Pro Vías Rural en el mantenimiento rutinario de 158.76 Km., equivalente al 32% de la longitud de la red, invirtió S/. 278, 301 nuevos soles; cabe mencionar que no realizó rehabilitaciones ni construcciones de vías. Cuadro N° 22.

**Cuadro N° 22. Inversión de Pro Vías Rural en la Red Vial Rural, año 2001 (S/.)**

Distrito	Tramo		Distancia Km.	AÑO 2001	AÑO 2002	
	Desde	Hasta		Mantenim Rutinario	Mantenim Rutinario	Mantenim Extraord.
Rupa Rupa	Tingo Maria	Mercedes de Locro	24.64	47,430.02	62,882.26	150,259.30
	P.J. Nueve de Octubre	Bolayna	14	26,950.68	35,882.14	85,528.65
	Puerto Venenillo	Alto Cuchara	25.72	38,923.94	51,319.83	
DARobles	La Vega	Huayhuante	18.42	18,749.67	22,685.22	161,673.72
PFLuyando	P.J. Nueve de Octubre	Bolayna	0.92	1,769.14	2,355.43	
	Sta. Rosa de Shapajilla	S. Miguel de Tulumayo	24.01	46,213.48	63,592.86	124,014.30
	Ricardo Palma	Puerto Nuevo	5.98	11,512.89	13,929.46	
	Km. 14+000	Flor de Belén	2.70	5,194.46	6,284.76	
Hvaldizán	San Isidro	Margarita	20.38	39,229.98	53,954.82	
JCrespo y C	San Martín	S. José de Pucate	16.49	31,741.93	38,666.75	
	Cruce	Sta. Martha	5.5	10,585.02	13,955.97	
<b>Total</b>			<b>158.76</b>	<b>278,301.21</b>	<b>365,509.50</b>	<b>521,475.97</b>

Fuente : Pro Vías Rural – Zonal Huanuco.



### **Situación actual clasificada por niveles de intervención y costos**

La red vial reconocida apropiadamente a partir del Inventario levantado en el presente año por Pro Vías Rural, tanto en sus tramos, longitud y estado de conservación, requiere para su buen funcionamiento, de un conjunto de obras destinadas a la rehabilitación y su mantenimiento periódico y rutinario. Realizar las obras mencionadas significarían un costo de US\$. 4'371,475.9 para un total de 481.043 Km, en una sola oportunidad, cabe precisar ello, ya que las carreteras requieren mantenimientos rutinarios y periódicos. Cuadro N° 23.

**Cuadro N° 23. Costos según tipo de intervención en la Red Vial rural**

<b>N° de Tramos</b>	<b>Distrito</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo de Rehabilitación (US\$)</b>	<b>Costo de Mantenimiento Periódico (US\$)</b>	<b>Costo de Mantenimiento Rutinario (US \$ / Año)</b>
20	P.F.Luyando	72.064	90,904.3	366,604.2	10,318.9
13	D.A.Robles	49.435	304,704.6	121,215.2	12,635.9
14	Rupa Rupa	91.96	217,384.1	488,749.5	39,876.7
12	M.D.Beraún	48.300	836,719.9	196,883.4	2,813.0
7	H.Valdizán	40.087	190,323.4	223,719.5	2,829.5
42	J.Crespo y Castillo	179.195	744,375.2	475,531.0	45,887.7
<b>108</b>	<b>Total</b>	<b>481.043</b>	<b>2,384,411.5</b>	<b>1,872,702.8</b>	<b>114,361.6</b>

Fuente : Inventario Rural Provincia de Leoncio Prado.

#### **2.7.4 Vías de acceso a distritos y comunidades**

Considerando criterios como densidad vehicular y población servida, ver Anexos, identificamos algunas de las principales carreteras vecinales mediante las cuales parte importante de la población rural accede a sus caseríos y se integran al distrito y la provincia. A continuación las describimos :

##### **En el distrito Padre Felipe Luyando:**

##### **Carretera vecinal Santa Rosa de Shapajilla- San Miguel de Tulumayo**

La carretera Santa Rosa Shapajilla- San Miguel de Tulumayo ocupa un lugar estratégico en el distrito de Padre Luyando, ya que permite la articulación de muchos pueblos. En San Miguel de Tulumayo se encuentra el puerto fluvial de San Miguel que permite articular con los pueblos de la parte alta del río Tulumayo. Además empalman en la carretera los tramos de Cruce Bolayna- Puerto Libre, Marona- Marona Baja- Pumahuasi, Bolayna- PPJJ- 9 de Octubre y San Miguel de Tulumayo- Alto San Juan de Tulumayo.

La carretera vecinal Santa Rosa de Shapajilla- San Miguel de Tulumayo tiene su punto de inicio en el poblado de Santa Rosa de Shapajilla ubicada en el Km. 540.5 de la carretera Central a 8 kms de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 18.85 Km. el ancho de plataforma promedio es de 4.00 m. la topografía del terreno es

generalmente ondulada presentando algunas zonas accidentadas a partir del Km. 14. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son Santa Rosa al inicio del tramo, Cargatambo (5+050), Marona (8+200), San Gregorio La Playa (11+100), Bolayna (13+750), San Juan de Tulumayo (17+000) y San Miguel de Tulumayo en el Km. 18+800.

La carretera se encuentra rehabilitada y recibe mantenimiento rutinario, su estado en general es regular, pero es necesaria la realización de un mantenimiento periódico en la plataforma debido a que esta ha perdido el material fino en su pavimento. La vía cuenta con obras de arte y drenaje que en general se encuentran en buen estado.

#### **Carretera vecinal Shapajilla- Ricardo Palma- Puerto nuevo**

La carretera Shapajilla- Ricardo Palma- Puerto Nuevo permite la articulación de varios centros poblados. Además empalman en la carretera los tramos de Shapajilla- José C. Mariátegui, Ricardo Palma- Puente Tulumayo, Ricardo Palma- Alto Guacamayo y Ricardo Palma- Guacamayo.

La carretera vecinal Shapajilla- Ricardo Palma- Puerto Nuevo inicia en el Km. 543 de la carretera Central a 12 kms de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 6.55 Km., el ancho de plataforma promedio es de 3.3 m. La topografía del terreno es plana en su

totalidad. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son Ricardo Palma (2+700) y Puerto Nuevo (6+500).

La carretera se encuentra rehabilitada y recibe mantenimiento rutinario, su estado en general es regular, siendo necesaria la realización de un mantenimiento periódico. La vía cuenta con obras de arte y drenaje que en general se encuentran buen estado.

#### **En el Distrito Daniel Alomía Robles :**

##### **Carretera vecinal Bajo Pendencia- Alto Pendencia- Los Hermanos**

La carretera vecinal Bajo Pendencia- Alto Pendencia- Los Hermanos inicia en la carretera Fernando Belaunde, Km. 551. Su longitud total es de 5.7 Km., el ancho de plataforma promedio es de 3.9 m. y la topografía del terreno es generalmente plana, presentando algunas zonas onduladas a partir del Km.3.

La vía consta de 2 tramos: la primera de Bajo Pendencia hasta Los Hermanos de 5.05 Kms y la segunda de Alto Pendencia hasta el río Pendencia de 0.45 Kms. el primer tramo se encuentra rehabilitado pero es necesario un mantenimiento periódico, el segundo tramo no se ha rehabilitado. La vía cuenta con obras de arte y drenaje que en general se encuentran en estado bueno, se requiere la construcción de algunos badenes y alcantarillas.

Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son Alto Pendencia (2+900) y Los Hermanos (5+050). El tramo que parte de Alto Pendencia y termina en el río Pendencia permite acceder a las comunidades de San Pedro, Santo Domingo y La Colpa a través de caminos de herradura.

### **Carretera vecinal La Vega- Porvenir de Marona**

La carretera vecinal La Vega- Porvenir de Marona inicia en la carretera Federico Basadre a 23 Kms. de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 6.9 Km. el ancho de plataforma promedio es de 3.6 m. la topografía del terreno es generalmente ondulada. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son Catorce (1+940) y Porvenir de Marona (5+700).

La carretera La Vega- Porvenir de Marona permite la articulación de varias poblaciones. Empalman en la carretera los tramos de Catorce- Flores de Belén, Porvenir de Marona- Alto Marona.

La carretera se encuentra rehabilitada, la última rehabilitación se realizó en diciembre del 2002 y recibe mantenimiento rutinario, su estado es bueno, presentando problemas solo en el Km. 4 debido al cauce del río Marona donde los vehículos circulan a través de un vado que en épocas de creciente hace dificultoso el tránsito.

## **Distrito José Crespo y Castillo**

### **Carretera vecinal La Esperanza- Wiracocha- Cachiyacu**

La carretera vecinal La Esperanza- Wiracocha- Cachiyacu es la continuación del tramo Pueblo Nuevo- La Esperanza, separada por motivos de que el tramo Pueblo Nuevo – La Esperanza se encuentra rehabilitada, mientras que el tramo La Esperanza- Wiracocha- Cachiyacu no lo está. Cabe mencionar que el tramo Pueblo Nuevo- La Esperanza parte de la carretera Fernando Belaunde Km. 565.2.

La carretera La Esperanza- Wiracocha- Cachiyacu, tiene su punto de inicio a 6.7 Kms del poblado de Pueblo Nuevo, tiene una longitud total es de 6.55 Km. el ancho de plataforma promedio es de 3.4 m. la topografía del terreno es generalmente plana. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son Wiracocha (10+900) y Cachiyacu (13+250).

La carretera no se encuentra rehabilitada, su plataforma está totalmente deteriorada presentando huellas y hundimientos en la mayor parte del tramo, necesitando además la construcción de alcantarillas, algunos badenes y un puente.

Las viviendas generalmente se encuentran esparcidas a lo largo de la vía, pocas veces se encuentran agrupadas formando caseríos,

esta es una característica bastante común en las carreteras del distrito.

### **Carretera vecinal Los Olivos- Gozén**

La carretera Los Olivos- Gozén permite la articulación de varias poblaciones. Empalman en la carretera los tramos de Caymito- Alto Marona, Maronilla- Puerto Nuevo, Consuelo- Puerto San Martín, La Loma- Río Aspuzana y Cruce Consuelo- Ciruelo.

La carretera vecinal Los Olivos- Gozén tiene su punto de inicio en la carretera Fernando Belaúnde Km. 609. Su longitud total es de 20.35 Km. el ancho de plataforma promedio es de 4.2 m. y la topografía del terreno es generalmente plana. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son La Loma, Maronilla, Caymito y Gozén.

La carretera se encuentra rehabilitada, pero es necesaria la realización de un mantenimiento periódico ya que se requiere la construcción de obras de arte y drenaje. En general el estado de su plataforma es bueno, las cunetas en su mayor parte se encuentran colmatadas o medianamente colmatadas, las obras de arte que tiene se encuentran en su mayoría en estado regular.

## **Distrito Mariano Dámaso Beraún**

### **Carretera vecinal Las Palmas- Monterrey**

La carretera vecinal Las Palmas- Monterrey tiene su punto de inicio en el poblado de Las Palmas en la carretera Central Km. 513, a 17 Kms de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 5.4 Km. el ancho de plataforma promedio es de 3.0 m., la topografía del terreno es generalmente ondulada presentando zonas accidentadas. Al final del tramo se encuentra la población de Monterrey (5+400).

La carretera nunca recibió una rehabilitación o trabajos de mejoramiento, en la actualidad se encuentra en estado intransitable siendo necesario rehabilitarla, además la vía no cuenta con ninguna obra de drenaje.

Se requiere de un puente en la progresiva 0+590, por donde atraviesa el río Las Palmas, éste al igual que todos los ríos y quebradas de esta parte del distrito son bastante torrentosos.

La vía Las Palmas- Monterrey empalma además con la vía Cruce Las Palmas- Tahuantinsuyo.

### **Carretera vecinal Quesada- Santa Rosa de Quesada- Bejuca**

La carretera vecinal Quesada- Santa Rosa de Quesada- Bejuca, tiene su punto de inicio en el poblado de Quesada en la carretera



Central Km. 519, a 11 Kms de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 11.35 Km. el ancho de plataforma promedio es de 3.8 m., la topografía del terreno es generalmente ondulada. Los pueblos que se encuentran en el tramo son Santa Rosa de Quesada, Nuevo Paraíso y Bejucal.

La carretera se encuentra rehabilitada pero es necesaria la realización de un mantenimiento periódico ya que requiere la construcción de obras de drenaje, fundamentalmente alcantarillas; por lo demás no presenta mayores problemas.

La vía permite la articulación de muchas poblaciones, ya que a través de carreteras o caminos de herradura se encuentran conectados a ésta, además de contar con un potencial turístico.

Las vías que se conectan a la carretera Quesada- Santa Rosa de Quesada- Bejucal son Santa Rosa- Acceso a Chincamayo y Nuevo Paraíso- Corazón de Jesús.

### **Distrito Rupa Rupa**

#### **Carretera vecinal Tingo María –La Florida-Cruce Pachacutec**

La carretera vecinal Tingo María-La Florida-Cruce Pachacutec tiene su punto de inicio en la ciudad de Tingo María en el Km. 531.00 de la carretera Central. La longitud total del tramo es de 15.500 Km.

el ancho de plataforma promedio es de 5.0 m., la topografía del terreno es generalmente ondulada presentando algunas zonas accidentadas a partir del Km. 13.400. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son Tingo Maria-Castillo Grande tramo de inicio, La Florida (10+700), Santa Rosa (13+400), Cruce Pachacutec Km. 15.500.

La carretera recibe mantenimiento rutinario, se encuentra rehabilitada hasta el Km. 14.200 y su estado en general es bueno, a partir del Km. 14.200 se encuentra en regular estado requiriéndose un ensanche y mejorar el material de la plataforma. La vía cuenta con obras de arte y drenaje que en general se encuentran en buen estado.

La carretera Tingo Maria-La Florida-Pachacutec ocupa un lugar estratégico en el distrito de Rupa Rupa, ya que permite la articulación de muchos caseríos de la margen izquierda del río Huallaga, siendo este la troncal más importante dentro del distrito. Además empalman en la carretera los tramos de Castillo Grande Picuruyacu, Cruce Moyano-Huayna capac-Tupac Yupanqui, La Florida-Manco Capac y es el acceso a las carreteras de Pachacutec-Merced de Locro.

### **Carretera vecinal PP.JJ 9 de Octubre- Río Barranco**

Esta carretera tiene su punto de inicio en el Pueblo Joven 9 de Octubre a 0.5 Kms de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 5.812 Km. el ancho de plataforma promedio es de 4.5 m., la topografía del terreno es generalmente ondulada. El tramo de esta carretera correspondiente al distrito de Rupa Rupa, concluye en el puente Barranco ubicado en el Km.5+812, a partir de ese punto el tramo siguiente pertenece al distrito de Padre Luyando y termina en la comunidad de Bolayna (12+615).

La carretera se encuentra rehabilitada y actualmente recibe mantenimiento rutinario, pero con el paso del tiempo ha venido perdiendo el material de afirmado, siendo necesaria la realización de un mantenimiento periódico, además se tienen algunas obras de arte y drenaje en mal estado.

Las carreteras que empalman en el tramo son las siguientes: Supte- Vista Alegre, y Cruce (Límite distrital)-Río Barranco.

### **Distrito Hermilio Valdizán**

#### **Carretera vecinal San Isidro-Margarita**

La carretera vecinal San Isidro-Margarita inicia en el Km. 572.000 de la carretera Central a 41 Km. de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 20.450 Km. el ancho de plataforma

promedio es de 3.9 m., la topografía del terreno es generalmente ondulada. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son: San Isidro inicio de tramo, Hermilio Valdizán (3+379), José María Ugarteche (8+250), Río Azul(13+200), Santa Rosa (17+050) y Margarita fin de tramo.

La carretera recibe mantenimiento rutinario, pero en la actualidad se encuentra en estado regular a malo, siendo necesaria la realización de un mantenimiento periódico. La vía cuenta con obras de arte y drenaje de labrada tipo calicanto, con alcantarillas de sección muy reducidas no permitiéndose el drenaje óptimo los mismos que se encuentran en regular estado.

La carretera San Isidro- Margarita permite la articulación de varios caseríos.

### **Carretera vecinal San Isidro-San Pedro de Huayhuante**

La carretera vecinal San Isidro-San Pedro de Huayhuante inicia en el Km. 572.000 de la carretera Central a 41 Km. de la ciudad de Tingo María. Su longitud total es de 6+950 Km. el ancho de plataforma promedio es de 3.8 m., la topografía del terreno es generalmente accidentada. Los pueblos que se encuentran dentro del tramo son: San Isidro inicio de tramo, Micaela Bastidas (4+075),

San Pedro de Huayhuante (5+600) el fin de tramo es en el Km. 6+950.

La carretera no recibe mantenimiento rutinario, pero en la actualidad se encuentra en regular estado, siendo necesaria la realización de un mantenimiento periódico. La vía tiene pendientes muy pronunciadas, no permitiéndose el acceso de vehículos en la temporada de invierno por tener plataforma de tierra hasta el Km. 4+075, a partir de este ha sido rehabilitado encontrándose en buen estado, el tramo en general necesita obras de drenaje.

## **2.8 LIMITACIONES AL DESARROLLO DE LA PROVINCIA**

A través del análisis de los diferentes aspectos abordados se ha detectado un conjunto de obstáculos que traban o limitan el desarrollo de la provincia, especialmente aquellos que tienen incidencia en la infraestructura de transporte y dentro de ésta en los caminos rurales o vecinales.

Siendo en la provincia de Leoncio Prado, la principal actividad la agropecuaria, su desarrollo está condicionado al desarrollo del mercado y a la política agraria existente en el país. En las actuales circunstancias, el sector agrario se encuentra deprimido, en relación a ello, el cultivo de la coca existente en la provincia dado que los suelos son aparentes, es una alternativa conflictiva para los campesinos. La

presencia del narcotráfico y de las fuerzas policiales, incorpora elementos de inseguridad que pueden contrarrestar iniciativas de inversión o desfavorecer el desarrollo del turismo en la zona.

Las condiciones climáticas, exceso de lluvias, proliferación de malezas, derrumbes e inundaciones, son elementos propios de la zona que se deben considerar al plantear propuestas de infraestructura y otros.

## **2.9 RECURSOS Y POTENCIALIDADES DE LA PROVINCIA**

Los recursos que dispone la provincia como : suelos de uso agrícola, bosques de producción permanente, paisajes naturales, flora y fauna diversificada, la orientan hacia el desarrollo de actividades : agrícolas, para la producción de frutales, cacao y café, entre otros; forestales como la producción de maderas y derivados, resinas y otros; y el turismo, aprovechando la proximidad al mercado limeño.

Asimismo, los recursos de la provincia cobran mayor valor en la integración y complementación con mercados de Sierra y Costa; por ello es importante reforzar la presencia en el Corredor Huanuco – Lima, y Huamalíes (Monzón) – Huaraz – Chimbote. En un futuro con el acercamiento al mercado Brasileño, a través de Yurimaguas y Ucayali. A continuación, en el Cuadro N° 24, se aprecia los principales recursos de la provincia.

**Cuadro N° 24. Recursos y Potencialidades de la provincia de Leoncio Prado**

RECURSOS	POTENCIAL	OPORTUNIDADES
<b>I. Agrícolas</b>		
Provincia	30,596 há de uso agrícola, para cultivos como plátano, cacao, arroz y maíz amarillo duro.	El mejoramiento de la red vial provincial, permitiría reducir costos de transporte, centralizar procesos post cosecha y la producción agroindustrial, y acceder en mejores condiciones a mercados como Lima, Huánuco y ampliar los mercados de Ancash en la ruta Huamalíes - Chimbote, y de Cerro de Pasco.
JCrespo y Castillo	11,172 há de uso agrícola, para cultivos como plátano, cacao, arroz y maíz amarillo duro.	La ampliación de la red y mejoramiento de la red permitiría beneficiar también a los productores de la margen izquierda del río Huallaga. También abre la posibilidad de incorporar otros productos según la demanda del mercado interno o externo.
PFLuyando	5,514 há de uso agrícola, para cultivos como plátano, papaya, cacao y café.	El mejoramiento de la red vial distrital, permitiría centralizar los procesos post cosecha del cacao y la producción agroindustrial, y bajar los costos de transporte.
MDBeraún	4,164 há de uso agrícola, para cultivos como café, cacao, plátano y papaya.	El mejoramiento de la red vial distrital, permitiría centralizar los procesos post cosecha del café, mejorar los rendimientos y ofrecer un producto de calidad como requiere el mercado.
HValdizán	2,309 há de uso agrícola. Principales cultivos, café, plátano y té.	El mejoramiento de la red vial distrital, permitiría centralizar los procesos post cosecha del café, mejorar los rendimientos y ofrecer un producto de calidad como requiere el mercado; asimismo para el procesamiento de productos como el plátano.
Rupa Rupa	1,040.4 há de uso agrícola. Principales cultivos, cacao y plátano.	El mantenimiento de la red vial, que conecta al área rural con Tingo María, facilitaría el traslado de los productos.
DARobles	6,032.1 há de uso agrícola. Principales cultivos, cacao y plátano.	La construcción de caminos vecinales facilitaría el acceso de los pueblos del distrito a los mercados provinciales y extraprovinciales.
<b>II. Forestal</b>		
JCrespo y Castillo y DARobles	105,000 há de bosques destinados a la producción permanente.	El mejoramiento de las vías rurales con mayor capacidad de carga y la ampliación de la red en esos distritos permitirá una mayor fluidez en el transporte de la carga de madera. Permitiría intensificar la venta a mercados de Ancash y Cerro de Pasco, donde hay una mayor demanda por la presencia de las minas.
<b>III. Turísticos</b>		
Provincia	Recursos turísticos, en base a paisajes naturales de selva, ríos, cataratas, cuevas, etc.	Proximidad a Lima y vinculación con departamentos como Huánuco, Ancash, Cerro de Pasco, Junín.
MDBeraún y Rupa Rupa	Parque Nacional Tingo María, Cueva de Las Pavas y la Bella Durmiente, principalmente	Mejoramiento y construcción de caminos de herradura, facilitaría el acceso de turistas a estos recursos.
Rupa Rupa	Miradores, grutas, museos y jardín botánico.	

## **CAPITULO III**

### **VISIÓN DEL DESARROLLO VIAL**

El Plan Vial de caminos vecinales y de herradura, se enmarca en la visión de desarrollo provincial y las prioridades que se esbozan para los siguientes cinco años; se promoverán procesos de participación de la población organizada en torno a la vialidad, en ejercicio de sus derechos ciudadanos y ; contribuir al proceso de descentralización que debe vivir el país.

#### **Visión del Desarrollo Vial**

**“Leoncio Prado, es una provincia con vías de comunicación vecinales articuladas a los mercados de Huánuco, Lima, Ancash, San Martín y Ucayali, formando parte de ejes regionales descentralizados, en la perspectiva del mercado brasileño; que facilitan el desarrollo de cadenas de valor en base a sus recursos naturales y el acceso de su población rural a servicios sociales de calidad ”.**



## Objetivos de Desarrollo

- Centros poblados intermedios complementarios a Tingo María y Aucayacu, fortalecidos como centros de servicio social, comercial y de primera transformación.
- Se han potenciado los recursos naturales de la provincia a partir de la inversión en vías, desencadenando inversiones para el desarrollo productivo y turístico de la provincia.

## **CAPITULO IV**

### **OBJETIVOS**

#### **4.1 Objetivos**

##### **Objetivo General**

Mejorar la accesibilidad interna de la provincia, que facilita la provisión de servicios sociales para la población y la articulación de los centros productivos con los mercados locales y regionales.

##### **Objetivos Específicos**

- **Objetivo Específico 1**

Vías de articulación de centros poblados intermedios a nivel provincial y distrital, construidas, rehabilitadas y mantenidas.

- **Objetivo Específico 2**

Vías de articulación de zonas prioritarias de desarrollo productivo y turístico de la provincia y distritos, construidas, rehabilitadas y mantenidas.

## 4.2 Metas

Las metas establecidas para cinco años son las siguientes :

Metas del Objetivo Específico 1 :

- Intervención en 35 Km. de carreteras vecinales y en 5 Km. de caminos de herradura, de 4 centros poblados intermedios : Las Palmas, San Isidro y Pucayacu.

Metas del Objetivo Específico 2 :

- Mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de 7 Km. de carreteras vecinales, y de 52 Km. de caminos de herradura de zonas turísticas de la provincia..
- Mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de 50.3 Km. de carreteras vecinales, y de 61 Km. de caminos de herradura de zonas forestales y agrícolas de José Crespo y Castillo.
- Mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de 230 Km. de carreteras vecinales, y de 130.7 Km. de caminos de herradura de zonas principalmente agrícolas de la provincia de Leoncio Prado.
- Mantenimiento rutinario y periódico de 450 Km de caminos de Leoncio Prado.

## **CAPITULO V**

### **LINEAMIENTOS Y ESTRATEGIAS**

#### **5.1 En relación a la focalización de acciones para el corto y mediano plazo**

Promover y construir el consenso, bajo el liderazgo de los gobiernos locales, entre las organizaciones de la población, las instituciones públicas, las instituciones privadas y el sector empresarial, en relación a la visión de desarrollo provincial, las prioridades de la inversión y los roles y compromisos de cada uno de ellos.

Promover la concentración y la mejora de la calidad de los servicios públicos, consolidando centros poblados intermedios al interior de la provincia como, Naranjillo, Las Palmas, Pumahuasi, San Isidro y Pucayacu .

Iniciar un proceso de elaboración y ejecución de proyectos de desarrollo local de base productiva y/o turística, orientados por la demanda; potenciado zonas como : la margen izquierda del río Huallaga y áreas forestales de Crespo y Castillo; zonas cafetaleras de Hermilio Valdizán y Mariano Dámaso Beraún; otras zonas agrícolas de Daniel Alomía Robles y de los otros distritos de la provincia: zonas turísticas de Rupa Rupa y Mariano Dámaso Beraún, principalmente.

Los gobiernos locales convocarán a las instituciones especializadas locales y extralocales, para la elaboración de proyectos integrales que les permita actuar conjuntamente, en base a una programación y compromisos establecidos.

## **5.2 En relación a la sostenibilidad del Instituto Vial Municipal**

Reforzar las oficinas de acondicionamiento territorial ( proyectos y obras) de cada gobierno local, en especial del provincial, dotándolas de personal calificado, equipamiento y procedimientos; incorporándolas como órganos técnicos de apoyo al IVP, en los procesos de adquisición de servicios técnicos de terceros para la ejecución de estudios y obras programados en el Plan Vial Provincial, así como en la supervisión y evaluación de los mismos.

### **5.3 En relación a los mecanismos de concertación provinciales y extraprovinciales.**

El Instituto Vial Provincial promoverá la ejecución del Plan Vial, liderando y desarrollando un esfuerzo conjunto con los actores locales. En ése sentido debe impulsar la participación y compromiso de instituciones como DEVIDA y las oficinas públicas sectoriales.

Establecer mediante el IVP y los gobiernos locales que lo conforman, convenios y coordinaciones con gobiernos locales provinciales vecinos, facilitando el intercambio y la continuidad vial, en la perspectiva de consolidar espacios y mercados regionales.

### **5.4 En relación a la inversión y financiamiento**

La inversión que se realice en la construcción, mejoramiento, rehabilitación o mantenimiento de las vías, debe estar sustentada en los efectos económicos y sociales esperados de manera tangible, de manera que se garantice la sostenibilidad del proyecto vial.

En ése sentido las vías deben ser emprendidas como parte de proyectos de desarrollo local, convocando la coparticipación de instituciones públicas (sectores estatales, municipalidades), instituciones privadas (ONG, cooperación técnica internacional) y el sector privado empresarial (locales y externos).

Fomentar la instalación de la inversión privada empresarial, mediante la infraestructura vial y estableciendo mecanismos de mantenimiento de vías por los beneficiarios.

Gestionar el cofinanciamiento del Plan Vial Provincial, incorporándolo en el Programa de Desarrollo Alternativo (DEVIDA – USAID).

#### **5.5 En relación a la participación de la población objetivo**

Adscribir las Asociaciones de mantenimiento vial a Comités de Desarrollo local, reorientándolos hacia proyectos de desarrollo y no sólo de ingresos por trabajo, a fin de dar mayor sostenibilidad a la inversión vial y a las microempresas viales que se promueven.

## **CAPITULO VI**

### **PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN**

#### **6.1 Priorización de las inversiones**

##### **6.1.1 Criterios de Priorización**

Para seleccionar las obras viales y las consiguientes inversiones del Plan Vial, ha sido necesario calificar cada uno de los tramos identificados en la provincia, en base a un conjunto de criterios de priorización. Dichos criterios los mencionamos a continuación :

- Articulación con la red vial, con centros poblados y mercados.
- Flujos de comercialización agropecuaria.
- Transitabilidad de la vía.
- Atraviesa zonas económicas dinámicas (minera, forestal y/o turística).
- Nivel de pobreza.
- Población directamente beneficiada.
- Acceso a servicios públicos.
- Tasa de crecimiento poblacional.



- Articulación con áreas con potencial.
- Situación del tramo.
- Correspondencia con los objetivos de los planes de desarrollo.
- Monto de inversión.
- Aporte para el cofinanciamiento.

### **6.1.2 Priorización de las inversiones**

A nivel provincial se han priorizado 57 carreteras vecinales y 33 caminos de herradura que representa el 36% del total de caminos de herradura inventariados de la provincia. Cada uno de los tramos priorizados a nivel provincial, son a su vez prioritarios en su respectivo distrito.

## **6.2 Programas de intervención**

El estado de las vías, el papel que éstas juegan en el desarrollo de las poblaciones y el financiamiento que se dispone, nos han permitido identificar los siguientes Programas de Intervención a desarrollar en Leoncio Prado.

### **6.2.1 Programa de Rehabilitación**

El Programa de Rehabilitación de caminos vecinales de la provincia comprende 20 tramos, que totalizan 125.97 Km. La inversión requerida para efectuar las obras de rehabilitación es de US.\$ 1'504,563 dólares americanos. Cuadro N° 25.

**Cuadro N° 25. Programa provincial de Rehabilitación  
de caminos vecinales**

<b>Distrito</b>	<b>Tramo</b>	<b>Obra</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo (US\$)</b>
H Valdizán	San Isidro- Margarita	R	20.45	183,842
H Valdizán	San Isidro- San Pedro de Huayhuante	R	6.95	102,154
MDBeraún	Las Palmas - Tahuantinsuyo	R	3.70	54,168
Crespo y Castillo	Anda- El Arabe- José Carlos Mariátegui	R	8.70	98,900
Crespo y Castillo	Santa Lucía- Saipai- Cruce Wiracocha	R	5.90	86,320
Crespo y Castillo	Yacusisa - Alto Yacusisa	R	3.05	47,913
DARobles	Porvenir de Marona- Alto Marona	R	4.54	55,050
Rupa Rupa	Pachacútec- Merced de Locro	R	8.95	75,400
DARobles	Porvenir de Marona - Alto Huayhuantillo- Topa - San Pablo.	R	6.00	60,000
MDBeraún	Quesada - Santa Rosa de Quesada- Bejuical	R	11.35	171,989
Rupa Rupa	Venenillo- Santa Martha	R	12.57	212,862
MDBeraún	Nuevo París - Corazón de Jesús	R	4.65	53,381
Rupa Rupa	Moyano - Huayna Cápac	R	2.15	22,060
Crespo y Castillo	La Esperanza- Wiracocha- Cachiyacu	R	6.55	84,333
PFLuyando	Puente Pumahuasi- Trampolín- Marona	R	5.61	25,887
Crespo y Castillo	Pucayacu - Alto Pucayacu	R	2.00	27,151
Rupa Rupa	Castillo Grande- Picuruyacu	R	3.10	22,912
H Valdizán	Sortilegio- Bernardo Alcedo	R	3.75	39,878
H Valdizán	Sortilegio- Shangay	R	4.35	56,397
Crespo y Castillo	Los Milagros- Alto Milagros	R	1.65	23,967
<b>Rehabilitación</b>		<b>20</b>	<b>125.97</b>	<b>1,504,563</b>

### 6.2.2 Programa de mejoramiento

El Programa de Mejoramiento de caminos vecinales de la provincia comprende 4 tramos, que totalizan 8.5 Km. La inversión

requerida para efectuar las obras de mejoramiento es de US.\$ 152,130.0 dólares americanos. Cuadro N° 26.

**Cuadro N° 26. Programa provincial de Mejoramiento de caminos vecinales**

<b>Distrito</b>	<b>Tramo</b>	<b>Obra</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo (US\$)</b>
Rupa Rupa	Venenillo- La Esperanza	M	1.25	26,958
MDBeraún	Puente Pérez- Santa Carmen	M	1.20	20,528
Crespo y Castillo	Los Milagros- Río Huallaga	M	1.45	27,614
Crespo y Castillo	La Marginal - Montaña verde	M	4.65	77,029
<b>Mejoramiento</b>		<b>4</b>	<b>8.55</b>	<b>152,130</b>

**6.2.3 Programa de mantenimiento : rutinario y periódico**

El Programa de Mantenimiento de caminos vecinales de la provincia representa una inversión de US.\$ 1'363,489.0 dólares americanos, correspondiendo a mantenimiento periódico US.\$ 668,192.0 dólares y a mantenimiento rutinario US.\$.695,297.0. Se estima que con dichos montos, las vías vecinales deben estar en buen estado de transitabilidad. Cabe señalar que los tramos considerados en los cuadros adjuntos corresponden a los identificados en el Inventario Vial, levantado el presente año; de manera anual se deben realizar obras de mantenimiento rutinario y luego de cada cuatro años el mantenimiento periódico. Cuadros N° 27 y 28.

### 6.2.3.1 Mantenimiento periódico

**Cuadro N° 27. Programa provincial de Mantenimiento de caminos vecinales Mantenimiento periódico**

<b>Distrito</b>	<b>Tramo</b>	<b>Obra</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo (US\$)</b>
PFLuyando	Santa Rosa Shapajilla- San Miguel de Tulumayo	MP	18.85	135,977
PFLuyando	Shapajilla- Ricardo Palma-Puerto Nuevo	MP	6.55	28,891
Crespo y Castillo	Pacae- Pampa Hermosa	MP	7.10	36,723
DARobles	La Vega - Porvenir de Marona	MP	6.90	45,000
PFLuyando	San Miguel de Tulumayo- Alto San Juan de Tulumayo	MP	4.95	31,008
Crespo y Castillo	Los Olivos - Gozen	MP	20.35	81,603
PFLuyando	Ricardo Palma- Guacamayo	MP	2.03	10,482
PFLuyando	Ricardo Palma- Puente Tulumayo	MP	4.73	33,005
PFLuyando	Ricardo Palma- Alto Guacamayo	MP	1.10	9,333
PFLuyando	Cruce Bolaina- Puerto Libre	MP	3.55	36,530
PFLuyando	Puerto Nuevo- Bajo Puerto Nuevo	MP	0.73	8,819
DARobles	Santa Elena- Diego Ferrer	MP	2.40	32,672
PFLuyando	Río Negro- Capitán Arellano	MP	2.03	10,437
Crespo y Castillo	Fernando Belaunde - Puerto Prado	MP	0.65	6,760
Crespo y Castillo	Puerto Angel - Río Huallaga	MP	1.28	10,953
	Varios	MP	50.00	150,000
<b>Mantenimiento Periódico</b>			<b>128.25</b>	<b>668,192</b>

### 6.2.3.2 Mantenimiento rutinario

Los caminos contemplados en el Cuadro N° 28. son los prioritarios y correspondientes al primer año, en tanto han sido

intervenidos recientemente o están en mejores condiciones, al momento del levantamiento del Inventario Vial de la provincia.

Conforme se habiliten las vías, deben mantenerse en el mismo estado de transitabilidad, para esos efectos se ha considerado un monto anual de US\$.150,000.0 dólares.

**Cuadro N° 28. Programa provincial de Mantenimiento de caminos vecinales Mantenimiento rutinario**

<b>Distrito</b>	<b>Tramo</b>	<b>Obra</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo (US\$)</b>
Rupa Rupa	Tingo María - Cruce Pachacútec	MR	15.50	15,035
Crespo y Castillo	La Colpa- San Isidro – Puerto Magdalena	MR	18.25	12,410
Crespo y Castillo	Pueblo Nuevo - La Esperanza - Wiracocha	MR	6.70	4,556
PFLuyando	Límite Distrital- Rio Negro - Bolayna	MR	6.80	6,599
DARobles	Bajo Pendencia- Alto Pendencia- Los Hermanos	MR	5.70	21,942
Rupa Rupa	Merced de Locro – Venenillo	MR	12.30	11,931
Crespo y Castillo	San Martín de Pucate - Primavera	MR	3.25	3,153
Crespo y Castillo	Pueblo Nuevo - Ramal de Acceso a La Roca	MR	0.90	612
Crespo y Castillo	Anda- Jardines de Anda- Huallaga	MR	4.14	2,815
Crespo y Castillo	Fernando Belaunde- Mohena	MR	3.55	2,414
Crespo y Castillo	Cruce - San Martín de Pucate	MR	0.89	863
Rupa Rupa	Cruce Pachacútec- Huanganapampa	MR	7.15	6,935
DARobles	Bajo Pendencia- Rfo Tulumayo	MR	2.57	1,748
Crespo y Castillo	Marginal - Cotomonillo (I)	MR	6.30	4,284
	Varios	MR	400	600,000
<b>Mantenimiento Rutinario</b>			<b>494.00</b>	<b>695,297</b>

#### 6.2.4 Programa de construcciones

El Programa de Construcción de caminos vecinales de la provincia comprende 4 tramos, que totalizan 15.35 Km. La inversión requerida para efectuar la construcción de dichos caminos es de US.\$ 474,699.0 dólares americanos. Cuadro N° 29. Cabe mencionar que algunos de estos tramos van a ser vueltos a construir sobre el trazo básico existente.

**Cuadro N° 29. Programa provincial de Construcción de caminos vecinales**

<b>Distrito</b>	<b>Tramo</b>	<b>Obra</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo (US\$)</b>
DB	Las Palmas- Monterrey	RC	5.40	141,810
DR	La Vega - Lourdes	RC	4.90	156,943
DB	Santa Rosa de Quesada- Chincamayo	RC	2.00	117,807
CC	La Loma- Rio Aspuzana	C	3.05	58,140
<b>Reconstrucción - Construcción</b>		<b>4</b>	<b>15.35</b>	<b>474,699</b>

#### 6.2.5 Programa de caminos de herradura

El Programa de Caminos de Herradura de la provincia comprende 33 caminos, que totalizan 249 Km. La inversión requerida para efectuar la rehabilitación, mejoramiento, rehabilitación o construcción de dichos caminos es de US.\$ 497,700.0 dólares americanos. Cuadro N° 30.

Dentro de este Programa, se están considerando caminos de lugares turísticos, por lo que el costo unitario del kilómetro fluctúa.

**Cuadro N° 30. Programa provincial de Caminos de Herradura**

<b>Distrito</b>	<b>Tramo</b>	<b>Obra</b>	<b>Longitud Km.</b>	<b>Costo Miles US\$</b>
HValdizán	José M. Ugarteche - Catarata	CH	2.0	8,000
HValdizán	San Isidro - Simón Bolívar	CH	5.0	2,500
HValdizán	S. Pedro de Huaynate - Ricardo Herrera	CH	3.0	1,500
HValdizán	Jose Bernardo Alcedo - Tres de Octubre	CH	8.2	4,100
MDBeraún	Puerto Tres de mayo - Río Oro	CH	4.0	4,000
MDBeraún	Honolulu - Flor de Umari	CH	9.0	9,000
MDBeraún	Tambillo Chico - Velo de las Ninfas	CH	7.0	14,000
MDBeraún	La Quinceañera	CH	1.0	4,000
MDBeraún	Bella Alta - Juan Santos Atahualpa	CH	3.0	12,000
MDBeraún	Bella Alta - Río Tigre	CH	7.0	7,000
MDBeraún	Flor de Umari - San Miguel	CH	8.0	8,000
MDBeraún	Cueva de las Pavas - Clorinda	CH	5.0	15,000
MDBeraún	Matto de Thurner - Sta. Rosa de Quesada	CH	5.0	5,000
PFLuyando	Capitan Arellano - Villa Rica	CH	7.5	7,500
PFLuyando	Alto San Juan de Tulumayo - Pedro Ruiz Gallo	CH	8.0	8,000
PFLuyando	Naranjillo - San Fernando	CH	4.0	4,000
DARobles	Topa - 11 de Octubre	CH	10.0	10,000
DARobles	San M. Tulumayo- Topa	CH	3.0	3,000
DARobles	La Colorada - N. José C. Mariategui	CH	10.0	10,000
DARobles	Los Hermanos - La Libertad	CH	4.0	4,000
DARobles	Lourdes - Nuevo Milenio	CH	6.0	6,000
DARobles	Alfonso Ugarte - Nuevo Milenio	CH	12.0	12,000
Rupa Rupa	Jacintillo-M.Parado de Bellido	CH	5.2	13,000
Rupa Rupa	Picuruyacu-Mantaro-Huayna Cápac	CH	5.1	5,100
Crespo y Castillo	Gozén-S. Juan	CH	18.0	54,000
Crespo y Castillo	Primavera-Pto. Magdalena	CH	20.0	60,000
Crespo y Castillo	Bolognesi- Primavera	CH	20.0	60,000
Crespo y Castillo	Alto Yacusisa-La Colpa-Bellas Flores	CH	7.0	21,000
Crespo y Castillo	Pampa Hermosa-Enrique Varela-Tacna	CH	8.0	24,000
Crespo y Castillo	Wiracocha-Fundo Rico	CH	6.0	18,000
Crespo y Castillo	Wiracocha-Jorge Chávez	CH	4.0	12,000
Crespo y Castillo	Pendencia-Mariano Melgar-J. Chávez	CH	16.0	48,000
Crespo y Castillo	Maronilla-Cataratas de Maronilla	CH	8.0	24,000
<b>TOTAL</b>			<b>249.0</b>	<b>497,700</b>

### **6.3 Plan de inversiones**

Los Programas considerados en el Plan Vial Provincial, serán efectuados en un lapso de cinco años, por lo que el Plan de Inversiones corresponde al mismo período.

La inversión se ha programado considerando la lista de obras priorizadas, criterios de balance de la inversión entre los distritos y el desarrollo de la capacidad de gestión del Instituto Vial Provincial.

En el Plan de Inversiones se contempla la ejecución de los Programas de Construcción, Mejoramiento, Rehabilitación, Mantenimiento y Caminos de herradura; complementariamente se prevé la realización de estudios, la supervisión de las obras y provisiones por emergencia.

La inversión total para los cinco años es de US\$.4'351,913.0 dólares americanos, distribuidos progresivamente a lo largo de los cinco años de ejecución del Plan Vial Provincial. Cuadro N° 31. En este período se realizará obras de rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y construcción de caminos vecinales, y caminos de herradura, por un total de 1,021 Km.



**Cuadro N° 31. Plan de inversiones, 2004 – 2009**

Tramo	Long. Km.	Costo US\$	Año 1		Año 2		Año 3		Año 4		Año 5	
			Km.	US\$.	Km.	US\$.	Km.	US\$.	Km.	US\$.	Km.	US\$.
Rehabilitación	126.0	1,504,563	20.2	256,104	28.2	285,136	15.6	200,488	38.1	426,149	23.9	336,686
Mejoramiento	8.6	152,130	2.5	47,487			1.5	27,614	4.7	77,029		
Mantenimiento periódico	128.3	668,192	6.6	28,891	28.2	244,657	40.2	223,254			53.3	171,390
Mantenimiento rutinario	494.0	695,297	94.0	95,297	100.0	150,000	100.0	150,000	100.0	150,000	100.0	150,000
Construcción	15.4	474,699					4.9	156,943	8.5	199,950	2.0	117,807
Caminos de herradura	249.0	497,700	79.3	112,100	38.0	92,000	56.2	110,100	43.5	87,500	32.0	96,000
Sub total Programas	1,021	3,992,581	202.6	539,879	194.4	771,793	218.4	868,399	194.8	940,627	211.2	871,883
Estudios y Supervisión*		199,629		26,994		38,590		43,420		47,031		43,594
Previsiones por emergencia		159,703		21,595		30,872		34,736		37,625		34,875
<b>Total</b>		<b>4,351,913</b>	<b>382.5</b>	<b>588,468</b>	<b>360.6</b>	<b>841,254</b>	<b>419.7</b>	<b>946,554</b>	<b>346.8</b>	<b>1,025,284</b>	<b>398.5</b>	<b>950,352</b>

### **Previsión para estudios y supervisión**

Se han previsto las partidas de estudio y supervisión de obras, de manera que se garantice el desarrollo normal del proceso de elaboración de expedientes y ejecución de las obras. En el costo total de cada una de las obras consideradas en los Programas de intervención, se incluyen dichas partidas; adicionalmente se ha considerado una partida denominada Estudios y Supervisión, equivalente al 5% del monto total de los Programas, vale decir de US\$. 199,629.0 dólares americanos, lo que permitirá la realización de estudios con mayor detalle para obras que lo requieran, en el caso de zonas turísticas, y una supervisión reforzada.

## **Atención de emergencias por desastres naturales**

En el Plan de Inversiones se ha planteado un rubro permanente denominado Previsiones por Emergencia, que equivale al 4% del monto de inversión total de los Programas de Intervención. Ello permitirá cuando el caso lo requiera, reponer la transitabilidad de los caminos, que estuviesen afectados por eventos severos y/o imprevisibles, como derrumbes, inundaciones y otros, que se presentan en la zona.

### **6.4 Financiamiento**

Se considera que las dos principales fuentes de financiamiento del Plan Vial, serían el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las municipalidades; al respecto el aporte de las municipalidades debería ir creciendo, el primer año podría desembolsar el 10% del monto total anual, y los siguientes años debería incrementar su aporte.

La provincia de Leoncio Prado es una de las zonas priorizadas dentro del Programa de Desarrollo Alternativo financiado por USAID, en ése sentido, ésta institución podría ser considerada una fuente alternativa para el financiamiento del Plan Vial Provincial.

## **6.5 Aspectos institucionales**

La conducción y ejecución del Plan Vial Provincial, recae principalmente en el nuevo Instituto Vial Provincial. A fin de que el IVP cumpla satisfactoriamente su misión, será necesario fortalecerlo con equipo técnico, equipamiento actualizado y procedimientos ágiles; en ése sentido habría que destinar recursos para la asistencia técnica al IVP.

Un aspecto que merece ser destacado es que en principio el IVP debe estar suficientemente dotado para seleccionar y efectuar contratos de servicios con terceros, asimismo supervisar y recepcionar las obras; por ello es importante que las municipalidades, en especial la provincial, fortalezcan sus unidades técnico-administrativas, antes que ser ejecutores de obras.

También es necesario resaltar que el IVP bajo el liderazgo de los gobiernos locales, deberá ir teniendo una mayor presencia institucional para convocar voluntades y complementar recursos para la ejecución del Plan Vial.

## **CAPITULO VII**

### **SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN**

El logro de los objetivos y actividades planteadas en el Plan Provincial a cargo del Instituto Vial Provincial, se facilitará con el diseño e implementación de un sistema de seguimiento y evaluación del Plan. El sistema que considera principalmente los indicadores, los instrumentos de recojo de la información, las fuentes de verificación, y los procedimientos a seguir, será una herramienta importante para la gestión del Plan.

Los reportes que arroje el sistema de seguimiento y evaluación, servirán para la transmisión de la información, no sólo para los directivos y el personal del IVP involucrados directamente en la gestión del Instituto, sino para desarrollar actividades de promoción y difusión de sus actividades ejecutadas y resultados logrados.

Como parte del sistema de monitoreo y evaluación, se ha elaborado un Marco Lógico del Plan. Cuadro N° 32, adjunto.

## Cuadro N° 32. Marco Lógico

Objetivos	Metas	Indicadores
<b>Objetivo de Desarrollo</b>		
Centros poblados intermedios complementarios a Tingo María y Aucayacu, fortalecidos como centros de servicio social, comercial y de primera transformación.	Centros poblados : Pumahuasi, Naranjillo, Las Palmas, San Isidro y Pucayacu, fortalecidos como centros de servicio social, comercial y de primera transformación.	N° de centros poblados con servicios sociales y económicos incrementados.
Se han potenciado los recursos naturales de la provincia a partir de la inversión en vías, desencadenando inversiones para el desarrollo productivo y turístico de la provincia.	Incremento de la inversión en la producción agrícola, forestal y de turismo.	N° de zonas agrícolas, forestales y turísticas con n° de nuevos proyectos económicos .
<b>Objetivo General</b>		
Mejorar la accesibilidad interna de la provincia que facilita la provisión de servicios sociales para la población y la articulación de los centros productivos con los mercados locales y regionales.	3 centros poblados intermedios han mejorado su articulación interna a nivel distrital:	Incremento de tráfico vehicular (N° vehículos/día) : Centro Poblado - Centro poblado intermedio.
	n° centros poblados de base agraria han mejorado su articulación con el mercado.	Incremento de tráfico vehicular (N° vehículos/día): Centro Poblado - Tingo María ó Aucayacu.
<b>Objetivos Específicos</b>		
Vías de articulación de centros poblados intermedios a nivel provincial y distrital, construidas, rehabilitadas y mantenidas.	Intervención en 35 Km. de carreteras vecinales y en 5 Km. de caminos de herradura, de 3 centros poblados intermedios : Las Palmas, San Isidro y Pucayacu.	N° de Km. de carreteras vecinales y n° de Km. de caminos de herradura, de n° centros poblados intermedios.
Vías de articulación de zonas prioritarias de desarrollo productivo y turístico de la provincia y distritos, construidas, rehabilitadas y mantenidas.	Mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de 7 Km. de carreteras vecinales, y de 52 Km. de caminos de herradura de zonas turísticas de la provincia..	N° de Km de caminos mejorados, N° de Km de caminos rehabilitados, n° de Km de caminos construidos y n° Km. de caminos vecinales mantenidos, y n° de Km. de caminos de herradura, en zonas turísticas
	Mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de 50.3 Km. de carreteras vecinales, y de 61 Km. de caminos de herradura de zonas forestales y agrícolas de José Crespo y Castillo.	N° de Km de caminos mejorados, N° de Km de caminos rehabilitados, n° de Km de caminos construidos y n° Km. de caminos vecinales mantenidos, y n° de Km. de caminos de herradura, en Jcrespo y Castillo.
	Mejoramiento, rehabilitación, construcción y mantenimiento de 230 Km. de carreteras vecinales, y de 130.7 Km. de caminos de herradura de zonas principalmente agrícolas de la provincia de Leoncio Prado.	N° de Km de caminos mejorados, N° de Km de caminos rehabilitados, n° de Km de caminos construidos y n° Km. de caminos vecinales mantenidos, y n° de Km. de caminos de herradura, en zonas agrícolas de la provincia.
	Mantenimiento rutinario y periódico de 450 Km de caminos de Leoncio Prado.	N° de Km de caminos de Leoncio Prado mantenidos.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Las carreteras en el Perú, y en especial en la Selva han sido elementos activos en la ocupación del territorio peruano, en la constitución de corredores económicos y de subsistemas urbanos; es así que en el caso de la provincia de Leoncio Prado, las carreteras nacionales y departamentales que atraviesan la provincia, son la base de la red vial, y a ellas se articulan los caminos vecinales y de herradura; alrededor de estas carreteras, se han formado la mayoría de los centros poblados. Por esta comprensión, una de las demandas presentes en la población es la de estar dotadas de carreteras adecuadas a sus actividades sociales y económicas, principalmente.

El deficiente estado de las carreteras vecinales, es un problema permanente, debido a los limitados procesos de mantenimiento por escasez presupuestal, agravado por los factores climáticos, y la permanente sobrecarga. Hay que considerar que a través de estas vías cuyas estructuras no son aparentes, circulan productos primarios de origen agrícola y forestal, de gran tonelaje, en la provincia de Leoncio Prado. Este problema debe ser abordado cuando se elaboran los proyectos viales,

pensando no sólo en los elementos constructivos sino en los mecanismos para su mantenimiento.

Las vías son fundamentales, no sólo las carreteras nacionales y departamentales sino las vecinales denominadas rurales, para reforzar los procesos de integración social y económica existentes, potenciar los recursos locales, reducir costos y ubicar la producción en mercados cada vez más competitivos; ello es especialmente trascendente para Leoncio Prado, por ser una provincia cuya principal actividad es la agropecuaria, a pesar de que los productos agrícolas en su mayoría tienen una baja rentabilidad, a excepción de la coca. La presencia del narcotráfico y de las fuerzas policiales, incorpora elementos de inseguridad que pueden contrarrestar iniciativas de inversión o desfavorecer el desarrollo del turismo en la zona.

Es necesario reponer las condiciones de transitabilidad de la red vial existente, incidiendo en las vías que permitan acompañar un proceso de desarrollo y de ordenamiento espacial de la provincia de Leoncio Prado. En ése sentido es importante el Plan Vial como instrumento para organizar y dirigir el desarrollo de la red vial de la provincia en el marco de una estrategia de desarrollo provincial; y que en su elaboración, implementación y evaluación participe activamente la población.

Los recursos que dispone la provincia como : suelos de uso agrícola, bosques de producción permanente, paisajes naturales, flora y fauna diversificada, la orientan hacia el desarrollo de actividades : agrícolas, para la producción de frutales, cacao y café, entre otros; forestales como la producción de maderas y derivados, resinas y otros; y el turismo, aprovechando la proximidad al mercado limeño. Asimismo, los recursos de la provincia cobran mayor valor en la integración y complementación con mercados de Sierra y Costa; por ello es importante reforzar la presencia en el Corredor Huánuco – Lima, y Huamalíes (Monzón) – Huaraz – Chimbote. En un futuro con el acercamiento al mercado Brasileño, a través de Yurimaguas y Ucayali.

El Plan vial provincial y las correspondientes vías que se plantean rehabilitar, mantener y reconstruir, principalmente, responden a una propuesta de desarrollo local que mejore las condiciones de vida de la población en pobreza. En ése sentido se plantea, que las vías rurales permitan ampliar y fortalecer los mercados articulando los centros productivos con los mercados locales y regionales, como parte de ejes regionales descentralizados, facilitando el desarrollo de cadenas de valor en base a sus recursos naturales, y el acceso de su población rural a servicios de calidad. Se propone que las vías coadyuven a promover centros intermedios al interior de la provincia en donde se concentren una mayor oferta de servicios tanto sociales, comerciales y para la producción, en



relación a la ciudad central de Tingo Marías, para facilitando el acceso de la población rural a servicios básicos.

Considerando el proceso de descentralización y de transferencia de competencias, en especial la de gestión de vías rurales, resulta importante mejorar las actuales capacidades de las municipalidades en relación a la vialidad; no solamente dotarlos de instrumentos de planificación y gestión, como los planes y presupuestos, sino capacitar a representantes y personal municipal en una gestión por objetivos de manera participativa.

Para la implementación del Plan Vial resulta importante continuar reforzando, entre la población, la idea de que las vías deben responder a la visión y objetivos de desarrollo provincial. La inversión que se realice en la construcción, mejoramiento, rehabilitación o mantenimiento de las vías específicas, debe estar sustentada en los efectos económicos y sociales esperados de manera tangible, de manera que se garantice la sostenibilidad del proyecto vial. En ése sentido las vías deben ser emprendidas como parte de proyectos de desarrollo local, convocando la coparticipación de instituciones públicas (sectores estatales, municipalidades), instituciones privadas (ONG, cooperación técnica internacional) y el sector privado empresarial (locales y externos).

Se propone iniciar un proceso de elaboración y ejecución de proyectos de desarrollo local de base productiva y/o turística, orientados por

la demanda; potenciado zonas como : la margen izquierda del río Huallaga y áreas forestales de Crespo y Castillo; zonas cafetaleras de Hermilio Valdizán y Mariano Dámaso Beraún; otras zonas agrícolas de Daniel Alomía Robles y de los otros distritos de la provincia: zonas turísticas de Rupa Rupa y Mariano Dámaso Beraún, principalmente.

Las municipalidades podrían fomentar la instalación de la inversión privada empresarial en sus ámbitos, a partir de compromisos conjuntos con la población en relación a la ejecución y mantenimiento de vías vecinales.

Teniendo en cuenta que la provincia de Leoncio Prado es parte de la intervención del Programa de Desarrollo Alternativo (DEVIDA – USAID) sería pertinente incorporar el Plan Vial Provincial como parte de su quehacer en la zona.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972
2. Luis Herrera Prieto, 1994, Desarrollo económico municipal y organización del espacio en Castilla y León, Secretariado de publicaciones – Universidad de Valladolid – España.
3. Isabel Hurtado, 1998, Dinámicas territoriales : Afirmación de las ciudades intermedias y surgimiento de los espacios locales, Perú.
4. Presidencia del Consejo de Ministros- Equipo Técnico para la inversión social, Elementos para el desarrollo de corredores económicos en apoyo a la lucha contra la pobreza extrema, Perú.
5. Pro Vías Rural, Ronald Granados, 2003, Aspectos metodológicos del Plan vial provincial, Perú.