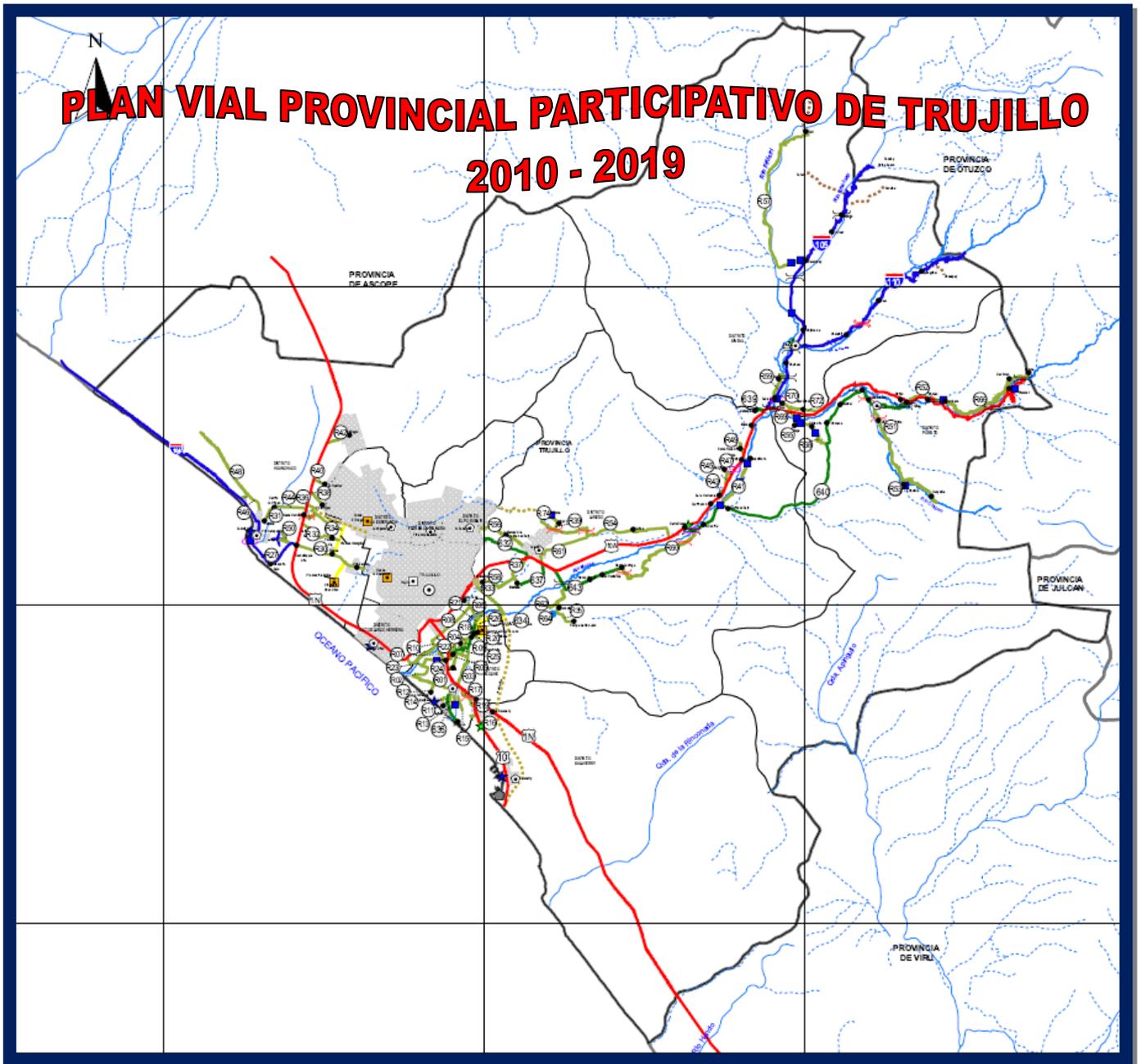




MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO



Trujillo, Noviembre 2009

AUTORIDADES MUNICIPALES

César Acuña Peralta
Alcalde Provincial de Trujillo

Luis Alberto Sánchez Coronel
Alcalde Distrital de El Porvenir

Wilson Enrique Toribio Vereau
Alcalde Distrital de Florencia de Mora

Fernando Julio Bazán Pinillos
Alcalde Distrital de Huanchaco

Daniel Marcelo Jacinto
Alcalde Distrital de La Esperanza

Miguel Orlando Chávez Castro
Alcalde Distrital de Laredo

Róger Emilio Quispe Rosales
Alcalde Distrital de Moche

Rufino Heraldo Alfaro Ávila
Alcalde Distrital de Poroto

Miguel Ángel Martínez Vargas
Alcalde Distrital de Salaverry

Javier Salatiel Castañeda Carranza
Alcalde Distrital de Simbal

Carlos Enrique Vásquez Llamo
Alcalde Distrital de Víctor Larco Herrera

EQUIPO TECNICO DEL PLAN VIAL PROVINCIAL

Ing° Manuel Llampén Coronel

Gerente Municipal – MPT
Coordinador General

Arq° Talía Rodríguez Peláez

Jefe de Cooperación Internacional-MPT

Eco. Angela Guadalupe Pesantes Valdivia

Coordinadora Técnica - PROVIAS DESCENTRALIZADO

EQUIPO TECNICO DE APOYO LOCAL MP Trujillo

Bach. Eco. Cindy Pérez Martínez

Asistente Técnica del Plan Vial

PROFESIONAL A CARGO DEL INVENTARIO VIAL GEOREFERENCIADO

Ing° Luis Alberto Villegas Rodríguez

CONTENIDO

Presentación	05
Resumen Ejecutivo	07
Marco de Desarrollo	12
VOLUMEN I. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DE LA PROVINCIA	
CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES	
1.1. Descripción General de la Provincia	19
1.1.1. Datos Generales: Ubicación geográfica, Límites, Extensión, Altitud, División Política	19
1.1.2. Identificación de Sub Espacios	22
1.1.3. Características Geomorfológicas	23
1.1.4. Problemática Ambiental	29
1.2. Aspectos Demográficos y Sociales	32
1.2.1. Población	32
1.2.2. Indicador de Pobreza	42
1.2.3. Accesibilidad a los servicios básicos sociales: Salud y Educación	44
CAPITULO II. OFERTA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	
2.1. Nivel de Articulación vial de la provincia en el ámbito regional	53
2.1.1. Situación Actual de la Infraestructura vial	53
2.1.2. Descripción de los principales ejes viales que atraviesan o cruzan la provincia (ejes viales longitudinales y transversales)	54
2.1.3. Indicadores de Transporte	56
2.2. Análisis del Sistema Vial de la provincia	58
2.2.1. Participación de los caminos en el sistema vial	58
2.2.2. Definición del Nuevo Clasificador de Rutas y de la Malla Topológica Vial de la provincia	61
2.2.3. Principales diferencias en la métrica por tipo de la red vial	67
2.2.4. Distancia entre las principales localidades de la provincia	68
(a) Respecto a las capitales distritales y principales poblados (Distancias intraprovinciales)	
(b) Respecto a la capital provincial y principales ciudades del país (Distancias extraprovinciales)	
2.3. Estado y características de los caminos vecinales y de herradura	70
2.3.1. Índice de accesibilidad rural (IAR)	70
2.3.2. Densidad vial	70
2.3.3. Nivel de conectividad y transitabilidad	71
2.3.4. Tipificación del servicio de transporte	73
2.3.5. Caminos vecinales: principales características	73
2.3.6. Caminos de herradura: principales características	84
2.4. Indicadores de la infraestructura vial rural (Matriz de Indicadores de Transporte y gestión vial)	85
2.5. Niveles de intervención en los caminos vecinales	86

CAPITULO III.	DEMANDA VIAL Y SERVICIO DE TRANSPORTE RURAL	
3.1.	Demanda asociada a la marginalidad de centros poblados	90
3.2.	Demanda derivada de las potencialidades	90
3.3.	Análisis de los conteos en caminos vecinales	90
3.4.	Servicio de transporte de pasajeros y carga	92
CAPITULO IV.	POTENCIALIDADES DEL TERRITORIO PROVINCIAL	
4.1.	Identificación de los Recursos Disponibles – RD	108
4.2.	Utilización de los Recursos – RU	139
4.3.	Cálculo y Jerarquización de las Potencialidades	164
VOLUMEN II.	PROGRAMA DE INVERSIÓN VIAL	
CAPÍTULO V.	PROPÓSITO DEL PLAN VIAL	
5.1.	Visión	186
5.2.	Objetivos	186
5.2.1.	Objetivo General	186
5.2.2.	Objetivos Específicos	186
5.3.	Estrategias	187
CAPÍTULO VI.	PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES VIALES	
6.1.	Priorización de las Inversiones Viales	190
6.2.	Programas de Intervención	202
6.3.	Programa de Inversiones	207
6.4.	Financiamiento	210
6.5.	Impacto de la vulnerabilidad y medio ambiente en los caminos priorizados	224
CAPÍTULO VII.	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PVPP	
7.1.	Marco Institucional, Actores y Responsabilidades	226
7.2.	Indicadores de Seguimiento	227
7.3.	Indicadores de Evaluación	229
VOLUMEN III.	ANEXOS	
ANEXOS		
Anexo N° 01		232
Población de provincia de Trujillo por Distritos y CPs, 2007 y 2009		
Anexo N° 02		235
Coeficientes de Localización Estandarizados		

PRESENTACIÓN

De acuerdo a la Constitución Política del Estado y a la nueva Ley Orgánica de Municipalidades, los Gobiernos Locales tienen responsabilidad directa en la gestión vial de los caminos rurales (vecinal y de herradura) de su jurisdicción. Esta nueva y estratégica responsabilidad la está asumiendo progresivamente la provincia de Trujillo con el acompañamiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco del Acuerdo de Voluntades de Adhesión al Programa de Transporte Rural Descentralizado-PTRD suscrito entre las Municipalidades de Trujillo y PROVIAS DESCENTRALIZADO.

El PTRD tiene como objetivo general la superación de la pobreza rural del país, a través del acceso a bienes, servicios, y oportunidades generadoras de ingresos, la integración de la población rural y la reducción de los costos de transportes por la mejora de la dotación y calidad de la provisión pública descentralizada de la infraestructura de transporte rural.

En cumplimiento del citado Acuerdo y bajo el liderazgo de las autoridades municipales provincial y distritales se va a formular el **Plan Vial Provincial Participativo de la Provincia de Trujillo**. Será el resultado de un trabajo eminentemente participativo de los diversos actores locales, que en talleres distritales y talleres provinciales, aportan con sus conocimientos, experiencias y visiones de futuro, para iniciar este proceso de gestión de la red vial vecinal y de herradura, y formular y validar el Plan que se presentará, relevándolo como el instrumento básico que guiará eficaz y eficientemente la asignación futura de recursos en infraestructura vial.

El contenido del Plan Vial está estructurado en un Marco de Desarrollo y siete (07) capítulos. En el **Marco de Desarrollo** se hace la descripción y análisis de los planes y programas de desarrollo formulados en la región y provincia lo cual ha permitido conocer la Visión que a nivel regional se tiene sobre el rol y desarrollo de Trujillo, así como la Visión, Objetivos y Ejes de desarrollo definidos por la propia provincia.

En el **Capítulo I** se presenta la Descripción General de la Provincia, sus características geomorfológicas, problemática ambiental, los aspectos demográficos, sociales y la situación de accesibilidad a los servicios básicos de salud y educación.

En el **Capítulo II** se describe y analiza la Oferta de Infraestructura Vial en la provincia, evaluando el nivel de articulación vial en el ámbito regional, se analiza el sistema vial provincial incidiendo sobre el estado y conservación de los caminos vecinales y de herradura, para concluir en una propuesta de Intervención vial.

En el **Capítulo III** se determina la Demanda Vial y el Servicio de Transporte Rural, específicamente la demanda asociada a la marginalidad de los Centros Poblados y aquella Demanda derivada de las Potencialidades existentes. Se complementa esta parte con la presentación de las características del servicio de transporte de pasajeros provincial e interprovincial, así como del servicio de transporte de carga, todos ellos demandantes de infraestructura vial.

En el **Capítulo IV** se efectúa la identificación y análisis de las potencialidades distritales y provincial que incluye el detalle de los aspectos conceptuales, aspectos

económicos y sociales, identificación, cálculo, zonificación y jerarquización de las potencialidades.

En el **Capítulo V** referido al Propósito del Plan Vial se expone la Visión, Objetivos y Estrategia Vial para el período 2010-2019. Esta última se ha desagregado en cuatro campos: Gestión Vial, Inversión y Financiamiento, Participación Social en la Gestión del PVPP y Desarrollo Local.

En el **Capítulo VI** se presenta la priorización de vías vecinales, el programa de intervención, el programa de inversiones, las diversas fuentes de financiamiento y la vulnerabilidad del espacio y medio ambiente sobre los principales caminos vecinales priorizados. Finalmente en el **Capítulo VII** se desarrollan los componentes para la Implementación del Plan, Seguimiento o Monitoreo y Evaluación. Se describe el Marco Institucional, Actores, Responsabilidades, y los Indicadores de Seguimiento y Evaluación que posibilitarán el cumplimiento de metas, plazos y productividad programada.

Es importante destacar, el apoyo logístico y temático que ha brindado la Alcaldía Provincial, la Gerencia Municipal Provincial, la Gerencia de PLANDET-MPT, La Gerencia de Obras Públicas-MPT, La Gerencia de Transportes-MPT y todas las autoridades y técnicos distritales, durante la elaboración del Inventario Vial y demás componentes del Plan Vial. Igualmente importante ha sido el esfuerzo desplegado por los representantes del Concejo de Coordinación Local Provincial durante los talleres provinciales de socialización, mejora y validación de los componentes del Plan Vial.

Asimismo se reconoce el trabajo profesional y permanente de los funcionarios de la MPT en la conducción técnica de las actividades y tareas para la formulación del Plan Vial, la organización y ejecución de los talleres provinciales; al igual que el aporte oportuno y efectivo de funcionarios del Gobierno Regional, de miembros de base y de representantes de diversas instituciones públicas y privadas vinculadas al quehacer del desarrollo sostenible del conjunto de distritos que conforman la Provincia de Trujillo.

Trujillo, Noviembre del 2009

RESUMEN EJECUTIVO

La Provincia de Trujillo se encuentra ubicada en la región Costa del departamento de La Libertad, a la margen derecha e izquierda del río Moche, formando parte del Valle Moche o Valle de Santa Catalina. La capital provincial es la ciudad costera de Trujillo, cuya área metropolitana comprende los distritos de Trujillo, Víctor Larco Herrera, El Porvenir, Florencia de Mora, La Esperanza, así como los centros poblados urbanos y rurales del área integrada de la metrópoli que pertenecen a los distritos de Huanchaco, Laredo, Moche y Salaverry, abarcando una extensión de aproximadamente 110000 hás, el 99 % de la población provincial y el 50.8 % de la población departamental. Se encuentra dividida políticamente en 11 distritos.

Como organización político-administrativa, Trujillo mantiene un rol protagónico dentro del contexto regional y nacional. Es un espacio eje para la dinámica económica, social y cultural de la zona Norte del país y de parte de la zona Sur y central, rol sostenido que le confiere su diversificada actividad productiva, su nivel de avance educativo, tecnológico y científico, su infraestructura vial y portuaria y su orientación al comercio exterior. Sus ejes viales transversales y longitudinales posibilitan la articulación con las provincias de Sierra y de éstas con los Ejes Interoceánicos y con otros Ejes Nacionales de Desarrollo del Norte, Sur y Este del país

Población y Pobreza

La población de la provincia de Trujillo al 2009 está estimada en 850 759 habitantes lo que equivale al 50 % de la población total departamental, por lo que es la provincia de mayor población tanto en el espacio costero como a nivel región. Parte de este resultado se debe a la percepción general en gran parte del país sobre las mayores y mejores oportunidades laborales, económicas, sociales y culturales y a su grado de articulación vial al interno y al externo que la convierten en polo de atracción.

Cerca del 98 % de la población provincial vive en el área urbana, y solamente el 2 % en el área rural, situación que difiere del promedio de población existente en la región La Libertad donde el 75.4 % es urbana y el 24.6 % es rural; y difiere también del promedio nacional equivalente al 75.9 % urbana y 24.1 % rural. La provincia de Trujillo a diferencia de la situación promedio departamental y nacional muestra un proceso polarizado: Los distritos menos poblados Simbal y Poroto son eminentemente rurales con una concentración que vá del 70 al 80 %, frente a los nueve distritos restantes (09) que forman el área metropolitana y que mantienen el indicador de población urbana entre 70 y 100%.

La PEA en la provincia equivale al 40.33 % de la población total, encontrándose ocupada el 96 % de la misma, cifra equivalente al 39% de la población total. Es el sector manufactura el de mayor concentración laboral al absorber el 14% de la PEA total, seguido de los sectores construcción y turismo que representan el 7.5 y 6 % respectivamente. La actividad pesquera y la minera no son relevantes en esta estructura. La PO en Trujillo abarca el 96 % de la PEA y el 39 % de la población

total, representa a su vez el 56 % de toda la PO departamental .Se observa que sólo tres distritos urbanos lideran la ocupabilidad absorbiendo el 72. 5 % del total de PEA Ocupada, éstos son Trujillo, El Porvenir y La Esperanza, distritos en los que predomina la actividad industrial sobre las demás actividades y en los que también se presentan muy dinámicos los sectores Turismo y Construcción.

Según el Mapa de la Pobreza 2006 elaborado y publicado por FONCODES, que estratifica la población en 05 niveles de pobreza, a nivel región, el índice de carencias de Trujillo es el más bajo en toda La Libertad, lo cual es coherente con el elevado grado de ocupación urbana prevaleciente. Esta situación ventajosa para la provincia, en la que en el distrito de Trujillo las carencias tienden a cero (0) , contrasta fuertemente con lo que sucede sobre todo en distritos rurales como Simbal y Poroto donde además de las carencias de servicios es notorio el elevado índice de desnutrición infantil y el analfabetismo en mujeres, dos indicadores sociales fuertemente correlacionados.

Oferta de Infraestructura Vial

De los 78 127 Kms que conforman la red vial en el Perú, a la región de La Libertad le corresponde el 5.64 %, consistente de 12.53 % de carretera asfaltada, 12.66 % de carretera afirmada y aprox 84 % entre carreteras sin afirmar y trochas carrozables ubicadas estas últimas en la amplia sierra regional . Los CPs de la costa están integrados principalmente a través de la carretera Panamericana Norte (PE 1N) en tanto los CPs de Sierra y Selva están parcialmente articulados por la Longitudinal de la Sierra PE3N , las vías Transversales Nacionales PE 10 y PE10A (Salaverry-Shorey) y PE 10 B (proyecto hacia Juanjuí) , ramal nacional PE10C (hacia Tayabamba), y 30 vías Departamentales en gran parte asfaltadas. Todas ellas permiten que la región como un todo esté conectada actual y directamente con las regiones vecinas de Ancash , Cajamarca, y Lambayeque.

La provincia de Trujillo posee el **6.9 %** de la extensión territorial del departamento pero su red vial total equivale al **8 %** de la red departamental y al **0.45 %** del total nacional. Cuenta con una elevada extensión de vía nacional, 31.72 % de toda su red vial, que atraviesa longitudinal y transversalmente la provincia . En vías vecinales esta proporción es algo menor a la existente en los otros ámbitos geográficos. Más del **42 %** de la red provincial está en condiciones de asfaltada, cuando a nivel región este tipo de superficie es de sólo el **12.53 % y del 13.04 %** a nivel nacional.

En cuanto a las características básicas de la red vial de la provincia de Trujillo , a base del georeferenciamiento vial realizado en sus diferentes distritos se detecta que de los **351.63** Kms de red total la mayor parte de caminos asfaltados son de jerarquía nacional. De la red vial vecinal equivalente a **183.80** Kms sólo el **14.5 %** está asfaltada y el **60 %** en condiciones de sin afirmar y trocha lo cual es un fuerte indicador de la escasa gestión en este ámbito de la infraestructura territorial.

A nivel de toda la red provincial, la densidad vial es de 0.20 Kms por cada kms² de superficie. Asimismo la densidad vial poblacional es es 0.41 Kms de vía por cada 1000 habitantes. En cambio lo que se observa respecto a la **extensión vial vecinal vs. la extensión geográfica total y la población estimada al 2009**, es que la provincia posee **0.10 Kms** de vía vecinal por cada Km² de superficie, y **0.22 Kms** de vía vecinal por cada 1000 habitantes.

Del total de CP existentes en la provincia el **91 %** disfruta de accesibilidad a través de la red vial disponible (del sistema vial provincial), aún cuando no toda se encuentra en estado óptimo de transitabilidad. **El 09 %** de CPs restante no está conectado directamente a una vía carrozable transitada y está compuesto fundamentalmente de CP rurales o sectores diseminados en la campiña de los distritos. Este nivel de articulación no se condice con el nivel de articulación poblacional, que llega a ser aproximadamente del **99.76 %** debido a que la mayoría de CPS no articulados directamente a algún tipo de vía tienen muy baja concentración poblacional.

Demanda Vial y Servicio de Transportes

En las rutas de Costa y valle predomina la circulación de vehículos pesados para transporte de carga y de vehículos interprovinciales para transporte de pasajeros. En este caso el transporte de carga moviliza caña de azúcar, azúcar, materiales de construcción, maíz, chala y leche, entre otros. Los caminos de Sierra en su totalidad son recorridos por vehículos ligeros y de transporte de carga liviana, muy utilizados para transportar bienes agrícolas y agroindustriales producidos en su zona de influencia como maíz, alfalfa, frejol, hortalizas, frutas, etc., y para facilitar el transporte de pasajeros entre los principales centros poblados articulados y su conexión con vías departamentales y nacionales. Adicionalmente a través de las vías nacionales se movilizan minerales provenientes de la zona de Sierra.

El transporte de pasajeros dentro de la provincia de Trujillo es fluido y cubre la totalidad de distritos existentes con regularidad de rutas, frecuencias de viajes y horarios. Este flujo es constante durante todos los días y se realiza dentro del continuo urbano, los distritos integrados y el resto de distritos de la provincia. Se trata de un servicio de transporte bastante formalizado ofrecido por empresas de transporte que cuentan con autorizaciones tanto del MTC como de las correspondientes Municipalidades y que en su recorrido utilizan parcialmente la Carretera Panamericana Norte (PE 1N), la vía Nacional Transversal PE 10 y PE 10A, las vías Departamentales de la sierra LI 105 y LI 110 (ambas conectan Simbal con Otuzco y Ascope) y parte de la vía departamental LI 104 (zona de Huanchaco), que en conjunto son las que interconectan los distritos de la provincia y a ésta con el resto de provincias de la región y del país.

El transporte de carga interprovincial moviliza desde Trujillo los productos originarios de la provincia y los que proceden del interior de la región. El vehículo de mayor utilización es el camión de 30 a 32 TM cuya carga es necesario completar para disminuir costos. El costo del transporte es variado, dependiendo de la zona de destino, y fluctúa de acuerdo a la demanda y a la competencia.

Potencialidades en la Provincia

La Provincia destaca por su rico y diverso potencial en términos de recursos productivos con capacidad actual y/o futura (mediano plazo) de generar ingresos permanentes, su redistribución, empleo adicional y nuevas actividades productivas. En aplicación de la metodología específica para establecer indicadores adecuados a la necesidad de priorizar las intervenciones viales, y de acuerdo al análisis de disponibilidad y uso de recursos existentes, las potencialidades que se han identificado (a nivel de potencialidades básicas solamente) están referidas al **suelo agrícola, suelo para pastos, ganado vacuno lechero, y recurso turístico (arqueológico)**, cuyos nodos o distritos poseedores de la mayor cantidad de los mismos son **Salaverry (agrícola) y Huanchaco** respectivamente, encontrándose la

mayoría de los demás distritos en calidad de **Zonas especializadas** y con **potencial reconocido** ⁽¹⁾ La integración provincial de estas potencialidades ponderadas se muestra a continuación con la correspondiente jerarquización de los Nodos de Recursos (de los Distritos Nodo o Distritos de mayor potencial de recurso ponderado)

POTENCIALIDADES JERARQUIZADAS DE RECURSOS EN LA PROVINCIA DE TRUJILLO

Recurso	Coficiente Localización Prov/Dpto	Jerarquía del Recurso	Nodo	Potencialidades Jerarquizadas
Turístico (Nº)	1.35 Alto	Primera	Huanchaco	Huanchaco-Turístico
Suelo Agrícola (Hás)	0.82 Medio	Segunda	Salaverry	Salaverry-Suelo Agrícola
Suelo Pastos (Hás)	0.74 Bajo	Tercera	Huanchaco	Huanchaco-Suelo Pastos
Ganado Vacuno Lechero (unidad)	0.18 Muy Bajo	Cuarta	Huanchaco	Huanchaco-Ganado Lechero

Prioridad de las Inversiones Viales

Los **caminos vecinales principales** que se consideran en la evaluación son 09, tipificados en su mayoría como **camino troncal y local (61.72 Kms)**, definidos a partir de las diferentes propuestas alcanzadas por los agentes de cada distrito participante y el análisis de la red vial georeferenciada. La priorización se ha realizado siguiendo las Pautas de la Guía Para Formular el Plan Vial Provincial Participativo-PVPP vers 4.0 y el modelo de soporte ELECTRA, proporcionados por PROVIAS DESCENTRALIZADO. Está basada en el concepto de criterio múltiple, al tener en cuenta un conjunto de factores que sirven de referencia para calificar la importancia y pertinencia de los caminos. Estos criterios son: potencialidad, tráfico, ordenamiento territorial, conectividad, nivel de pobreza y accesibilidad a los servicios básicos de educación y salud. Después de priorizar los caminos principales (troncales y locales), se han priorizado los caminos accesos e incorporado 22 de ellos al programa de inversiones.

Programa de Intervención y de Inversión

La intervención programada se enmarca en un escenario moderado y responde a una prudente estimación de recursos financieros actuales y probables de obtenerse de las diversas fuentes posibles, incluyendo en éstas el aporte de cada una de las Municipalidades distritales. Es necesario entender que el IVP está aún en proceso de creación lo que implica que la capacidad de gestión inicial será limitada. Los caminos vecinales objeto de la intervención programada son los **09** caminos seleccionados inicialmente para su priorización, **22** caminos (accesos) adicionales y **01** camino vecinal como nueva construcción. Esto significa intervención en **31** caminos

¹) PROVIAS DESCENTRALIZADO. Metodología para la Formulación de Planes Viales Provinciales Participativos, vers. 4.0, Agosto 2009.

existentes: **125.4 Kms (68.22 % de la red vial vecinal)** y uno nuevo. La ejecución de este programa dependerá en gran medida de la implementación y funcionamiento del IVP, del apoyo técnico y financiero que aporten las Municipalidades Distritales y del acompañamiento y Monitoreo de parte del CCLP.

Abarca durante el período de planeamiento los siguientes Programas : **Programa de Mejoramiento por 39.95 Kms** equivalentes al 21.7 % de la red vecinal, **Programa de Rehabilitación** para una extensión de **52.18 Kms** equivalentes aproximadamente al 28.4 % de toda la red vecinal inventariada, el **Programa de Mantenimiento Rutinario y Periódico** que se ejecutará sobre los **129.55 Kms** intervenidos comprendiendo las vías rehabilitadas, mejoradas , construídas y aquéllas que sólo se intervendrán con mantenimiento (que representan 18.1 % de la red vial y se encuentran en buen estado).

De conseguirse financiamiento adicional, se proseguirá programación e intervención en los demás caminos vecinales no considerados en esta etapa, o queda pendiente su incorporación para después de la evaluación bianual prevista.

Para los 10 años de planificación se ha programado invertir 21 377 206 nuevos soles, de los cuales aproximadamente el 54.4 % está destinado a Mejoramiento y Rehabilitación. Los montos correspondientes a cada programa, se detallan en la tabla siguiente:

RESUMEN DE INVERSIÓN POR PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN

Programa de Intervención	Inversión Prevista En Soles	%
Rehabilitación Caminos Vecinales	2 720 658	12.7
Mantenimiento Rutinario y Periódico	8 939 498	41.8
Mejoramiento de Caminos Vecinales	8 911 907	41.7
Construcción de Caminos Vecinales	805 143	3.8
Inversión total durante 10 años	21 377 206	100

Financiamiento

Se utilizarán los recursos que por concepto de cánón, sobre cánón y regalías se perciban anualmente en la provincia (Conjunto de distritos), recursos del Gobierno Regional, Cooperación Internacional, FONIPREL, Asociaciones Público Privadas, Inversión en Obras por Impuestos, etc. Los espacios de mayores posibilidades de asignación eficiente de recursos financieros serán los **Presupuestos Participativos Provincial y Regional**.

MARCO DE DESARROLLO

Análisis del Marco de Desarrollo de la Provincia

La Provincia de Trujillo como organización político-administrativa, mantiene un rol protagónico dentro del contexto regional y nacional. Es un espacio eje para la dinámica económica, social y cultural de la zona Norte del país y de parte de la zona Sur y central, rol sostenido que le confiere su diversificada actividad productiva, su nivel de avance educativo, tecnológico y científico, su infraestructura vial y portuaria y su orientación al comercio exterior. Sus ejes viales transversales y longitudinales posibilitan la articulación con las provincias de Sierra y de éstas con los Ejes Interoceánicos y con otros ejes Nacionales de Desarrollo del Norte, Sur y Este del país

Trujillo metropolitano es la capital de la provincia de Trujillo y del Departamento de La Libertad. El área metropolitana abarca el continuo urbano constituido por los distritos de Trujillo, Víctor Larco Herrera, La Esperanza, Florencia de Mora, El Porvenir y el CP El Milagro perteneciente al distrito de Huanchaco, y el conjunto de asentamientos humanos urbanos y rurales de los distritos de Moche, Salaverry, Laredo y Huanchaco. La relevancia provincial de esta unidad de planeamiento ha primado en la orientación de los esfuerzos por gestionar el territorio bajo la siguiente visión de futuro:

“Trujillo, es una metrópoli líder, cultural, turística y agroindustrial, que democráticamente impulsa la vida, el trabajo, la recreación y el desarrollo integral de sus ciudadanos, en su espacio urbano y rural”. (²)

La Metrópoli de Trujillo por la jerarquía de ciudad en cuanto a tamaño poblacional y su particular dinámica económica constituye un centro político-económico polifuncional, condición que le ha brindado la calificación de capital regional y macro regional desde la óptica privada y desde la óptica oficial o pública. Ejerce influencia directa en el territorio comprendido entre el valle de Jequetepeque al Norte, los valles de Santa, Nepeña y Casma al Sur, la sierra del Departamento de La Libertad y el Sur de Cajamarca (³), todo ello sobre la base de una red vial nacional y departamental que facilita su articulación e integración progresiva al interno y conectividad con ejes viales de naturaleza binacional como el **Proyecto de Integración vial Chimbote-Tocache** y su proyección al **Corredor Bioceánico Nor Oriental (Bayóvar-Belén)**, así como a la futura alternativa interoceánica vía **Tocache-Tingo María-Pucallpa-Cruzeiro Do Sul**.

La plataforma económica que sostiene la especialización productiva y arrastra también a la región está constituida además de la infraestructura de servicios, por la explotación agrícola, agroindustrial, pecuaria, manufacturera (en especial cuero y calzado), turística (diversidad de productos) y una red de Universidades e instituciones educativas de nivel superior que le han permitido ser el centro de educación y especialización profesional de mayor atractivo en el Norte del país. No es extraño entonces el hecho de concentrar las propuestas de inversión y esfuerzos de gestión territorial alrededor del espacio metropolitano y en particular sobre el continuo urbano.

²) Plan Estratégico del Desarrollo Integral y Sostenible de Trujillo-2015

³) MPT. Plan de Desarrollo Metropolitano de Trujillo – 2010. Trujillo, 1995.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

MATRIZ CONSOLIDADA DE LA SINTESIS DEL ANALISIS DE PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO

PLAN, PROGRAMA	VISIÓN DEL DESARROLLO (versión Resumida o Resumen)	EJES ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO	OBJETIVOS SOBRE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	PRIORIDAD OTORGADA A LAS INVERSIONES VIALES RURALES	OBSERVACIONES RELEVANTES
<p>Plan Estratégico de Desarrollo Integral y Sostenible de Trujillo -2015 (AGENDA 21)</p>	<p>“Trujillo, es una metrópoli líder, cultural, turística y agroindustrial, que democráticamente impulsa la vida, el trabajo, la recreación y el desarrollo integral de sus ciudadanos, en su espacio urbano y rural”.</p>	<p>1.Mejoramiento de la Gobernabilidad Local y Regional. 2.Desarrollo Social con Equidad 3.Ciudad Ambientalmente Sostenible 4.Crecimiento y Desarrollo Económico Sostenible 5.Desarrollo Territorial Sostenible.</p>	<p>1. Desarrollo del Plan Vial: Ampliación y mejoramiento de la infraestructura vial metropolitana y su acondicionamiento para el desarrollo del transporte terrestre urbano e Interurbano, que garantice la fluidez del espacio y la interconexión e integración de todos sus componentes territoriales (intradistrital, interdistrital, de integración urbano-rural); así como la vertebración del territorio metropolitano – provincial, con los principales Ejes de Desarrollo Territorial Regional y Nacional. 2. Desarrollo del Sistema de Transporte: Comprende el desarrollo de los sistemas de Transporte Urbano, de Transporte Interprovincial de Pasajeros y de Carga que permita el flujo eficiente de personas, productos y servicios. Así mismo es importante el desarrollo del Sistema de Transporte Aéreo y Marítimo que requiere la actividad productiva. Plantea la construcción e implementación de los terminales terrestres para el transporte interurbano e interprovincial. (Terminal Terrestre Oficial de Trujillo/Terminales interurbanos)</p>	<p>Se han identificado las siguientes propuestas: 1.Mejoramiento de la carretera Panamericana y la Vía de Evitamiento (completar el segundo carril) 2.Estudio de prefactibilidad para la Autopista Costanera (tramo Trujillo – Chimbote) 3.Construcción de la Av. Villarreal (Ato Salaverry – Trujillo, Tablazo de Huanchaco) 4.Conjunto de vías arteriales, anulares y radiales que articulan la ciudad 5.Programas de Mantenimiento y Mejoramiento Vial Local y de Educación Vial.</p>	<p>Sus propuestas enfocadas en el desarrollo económico-social y ambiental del área metropolitana de la ciudad de Trujillo y de su entorno rural no contienen intervenciones específicas en la red vial rural.</p>

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

MATRIZ CONSOLIDADA DE LA SINTESIS DEL ANALISIS DE PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO

PLAN, PROGRAMA	VISIÓN DEL DESARROLLO (versión Resumida o Resumen)	EJES ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO	OBJETIVOS SOBRE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	PRIORIDAD OTORGADA A LAS INVERSIONES VIALES RURALES	OBSERVACIONES RELEVANTES
Plan de Desarrollo Metropolitano 2010 (PLANDEMETRU, actualmente en actualización al 2015)	“Trujillo, es una metrópoli, que ha alcanzado el crecimiento, conservando su identidad cultural, promoviendo la participación ciudadana, defendiendo el medio ambiente e impulsando el desarrollo económico y social; en la permanente búsqueda de seguridad y bienestar para toda la población”	1.Fortalecimiento de Trujillo como capital regional. 2.Ordenamiento e Integración del Territorio metropolitano. 3.Desarrollo de las Condiciones del Hábitat. 4.Modernización de la gestión del Desarrollo local.	1.Modernización del sistema de telecomunicaciones y provisión de servicios avanzados de apoyo a las empresas e instituciones. 2.Estructuración de una adecuada red vial que permita la articulación espacial del área y otorgue eficiencia a la circulación de bienes y servicios. 3.Estructuración de sistemas viales orgánicos, clasificación funcional de las vías, calificación y evaluación de las características actuales de la red vial.	La prioridades principales recaen sobre vías nacionales, departamentales y urbanas que articulan el área metropolitana al interno y su entorno directo. Propone la ejecución de las Infraestructuras mayores y los grandes emprendimientos regionales: Autopista Nacional Costanera, Carretera Salaverry-Juanjuí, Puerto Salaverry, Terminales Terrestres.	Altamente concentrado en el Acondicionamiento del área metropolitana para el fortalecimiento de la ciudad capital. No contempla inversiones en la red vial rural propiamente dicha. La expansión urbana programada tiende a modificar en la práctica la jerarquía de las vías rurales existentes convirtiéndolas en vías urbanas actuales o en proyección
MPT Presupuesto Institucional de Apertura – 2009 (PIA)	“Trujillo es una ciudad segura, humanitaria, solidaria y ambientalmente sustentable, privilegiando la recreación, el desarrollo de la cultura, los valores y equidad de género, fortaleciendo la participación ciudadana y la inversión privada, como base para el desarrollo económico local”.	1.Desarrollo Territorial Sostenible. 2.Desarrollo Humano con Equidad. 3.Ciudad Ambientalmente Sostenible. 4.Crecimiento y Desarrollo económico Sostenible. 5.Mejoramiento de la gobernabilidad Local y Regional	1.Impulsar el Programa de Articulación Vial y el Sistema de Transporte de la Ciudad. 2.Desarrollar el Plan Vial que permita la ampliación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial metropolitana y su acondicionamiento para el desarrollo del transporte urbano, que garantice la fluidez del tránsito y la interconexión e integración de todos sus componentes territoriales (intradistrital, interdistrital - de integración urbano - rural) 3.Mantenimiento de la Red de Semáforos Local.	Las inversiones de impacto en el ámbito rural identificadas son: 1.Mejoramiento de la carpeta asfáltica de la doble vía Laredo - El Porvenir:Apoyo Financiero parcial a la MD de Laredo, según Presupuesto Participativo 2009 2.Catastro Vial	En su contenido considera relevante en relación a la red vial vecinal o rural: *Tomar acciones que garanticen el mantenimiento de las vías urbanas y rurales *Señalización de las vías.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

MATRIZ CONSOLIDADA DE LA SINTESIS DEL ANALISIS DE PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO

PLAN, PROGRAMA	VISIÓN DEL DESARROLLO (versión Resumida o Resumen)	EJES ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO	OBJETIVOS SOBRE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	PRIORIDAD OTORGADA A LAS INVERSIONES VIALES RURALES	OBSERVACIONES RELEVANTES
Presupuesto Participativo Año Fiscal 2010- Municipalidad Provincial de Trujillo	“Trujillo, es una metrópoli líder, cultural, turística y agroindustrial, que democráticamente impulsa la vida, el trabajo, la recreación y el desarrollo integral de sus ciudadanos, en su espacio urbano y rural”.	1.Desarrollo Territorial Sostenible 2.Desarrollo Humano con Equidad 3.Ciudad Ambientalmente Sostenible 4.Crecimiento y Desarrollo económico Sostenible 5.Mejoramiento de la gobernabilidad Local y Regional	1.Acondicionamiento Territorial y Planes de Ordenamiento Urbano y Rural. 2.Centro urbano y rural articulado local, regional, nacional e internacionalmente. 3.Elaboración del Plan Maestro de Transportes que incluye C.H.T 4.Priorización, mejoramiento y construcción de infraestructura vial	No se ha priorizado para 2010 la inversión en vías rurales en tanto está en proceso de formulación el Plan Vial Provincial Participativo . Las obras viales No urbanas priorizadas son: -Mejoramiento Óvalo La Marina e Ingreso del Sur. -Mejoramiento del Óvalo Grau de la Provincia de Trujillo. -	Dentro de las intervenciones propuestas se consideró El Plan Vial Provincial Participativo: proyectos y factibilidad de construcción de nuevas vías e intercambios viales , a cargo de PROVIAS DES, PLANDET y Gcía Obras Públicas.
Plan de Desarrollo Regional Concertado de la Región La Libertad – 2009 , en proceso de aprobación (el horizonte de su Visión y Ejes Estratégicos es el 2021)	“La Libertad al 2021 posee un territorio con zonas de desarrollo competitivas, sostenibles, equitativas y gobernables, conformando una trama territorial, humana y social, abarcando ceja de selva, sierra y costa”	1.Económico-productivo 2.Social 3.Infraestructura y Medio Ambiente 4.Institucional Fortalecer la institucionalidad, la concertación y participación ciudadana como medio para alcanzar la gobernabilidad.	1.Promover un Sistema de Transporte multimodal moderno, eficiente y competitivo, orientado a promover la integración territorial con perspectiva de zonas de desarrollo. 2.Ampliar y mejorar los servicios de telecomunicaciones con énfasis en las zonas rurales y urbano-marginales.	Sólo intervenciones de alcance regional y nacional que favorecen directamente el espacio rural provincial : 1.Asfaltado de Carretera Salaverry Huamachuco-Abra El Naranjillo- Bolivar 2.Asfaltado de los tramos correspondientes a la Carretera Longitudinal de la Sierra.	No precisa inversiones viales rurales específicas Favorece indirectamente al área rural provincial , por su impacto en la interconexión de Costa-Sierra y Selva con proyección a Brasil con el sgte proyecto: 1.Asfaltado de la vía Uchus-Tayabamba- Ongón-límite con Tocache

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

MATRIZ CONSOLIDADA DE LA SÍNTESIS Y ANÁLISIS DE PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO

PLAN, PROGRAMA	VISIÓN DEL DESARROLLO (versión Resumida o Resumen)	EJES ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO	OBJETIVOS SOBRE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	PRIORIDAD OTORGADA A LAS INVERSIONES VIALES RURALES	OBSERVACIONES RELEVANTES
<p>Plan Vial Departamental Participativo-La Libertad-2005 (10 años de horizonte planificador, en proceso de actualización)</p> <p>Y</p> <p>Programa de Inversiones 2008-2011-Gob Regional-GRPPAT</p>	<p>Presentada como hipótesis de desarrollo. Postula que “La Integración de los espacios socio-económicos que articulen los centros de producción con los mercados requieren orientar la infraestructura departamental de transportes a la satisfacción de las demandas de la actividad productiva”</p>	<p>Se han priorizado en el Plan Vial nueve (09) Ejes Viales Estratégicos para el Desarrollo Departamental :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Trujillo-Virú 2.Trujillo-Otuzco-Huamachuco 3.Trujillo-Pacasmayo-Chepén 4.Virú-Julcán 5.Virú-Santiago de Chuco 6.Huamachuco-Buldibuyo-Tayabamba 7. Huamachuco-Bolívar 8.Quiruvilca-Límite Teritorial(Ancash) 9. Chocope-Chicama-Cascas 	<p>Figuran como objetivos del Plan Vial aunque en realidad semejan ser lineamientos de política:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Otorgar al PVDP el carácter de documento orientador de la gestión vial con vigencia de largo plazo 2.Establecer mecanismos que permitan la participación activa de la Sociedad Civil y otros 3.Promover diversas modalidades de participación de la inversión privada en vialidad 4.Elaborar un Plan Regional de Investigación y desarrollo del Transporte Regional 	<p>Las prioridades otorgadas en el Plan Vial están referidas a vías departamentales , las que generan impactos diversos en el ámbito rural y su vialidad.</p> <p>En el caso de la provincia de Trujillo , el Plan no consideró ninguna vía departamental dentro de los caminos priorizados.</p> <p>El programa de Inversiones 2008-2011, comprende las siguientes intervenciones viales vecinales o rurales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Mantenimiento carretera Óvalo Huanchaco-Límite El Cortijo 2.Mejoramiento carretera Industrial-Río Moche-Huaca del Sol y la Luna 3.Mejoramiento carretera Cruce carretera Industrial-Santo Domingo 4.Mejoramiento de Puente Conache 5.Mejoramiento carretera Aeropuerto-Óvalo Huanchaco 	<p>El programa de Inversiones aprobado por el Gobierno regional en el Marco del PVDP para el período 2008-2011 consideró invertir adicionalmente en caminos departamentales jerarquizados como tales después del 2005 y que forman parte del sistema vial de Trujillo.</p> <p>Los proyectos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> *Mejoramiento y Construcción carretera Costanera Huanchaco-Santiago de Cao *Mejoramiento carretera Simbal-La Cuesta-Paranday-Sinsicap-Simbal

Nota Técnica: El nombre de los proyectos y recorridos de las vías es el que figura en los Planes y Programas analizados

Existen otras fuerzas motrices que refuerzan a futuro el rol estratégico de la provincia y su perfil de potencialidades, como son:

- Proyecto Especial Chavimochic (Chao-Virú-Moche-Chicama), cuyo objetivo es el mejoramiento de los sistemas de riego y ampliación de la frontera agrícola en las provincias de Virú, Trujillo y Ascope. Actualmente se va a iniciar la tercera etapa que con la construcción del Reservoirio de Palo Redondo regulará las aguas del río Santa para abastecimiento de todos los usuarios del proyecto en épocas de estiaje, asegurará el abastecimiento de agua potable para la ciudad de Trujillo y la generación de energía eléctrica de hasta 60 MW. Con la futura construcción de 114 Kms del canal Madre Moche-Chicama se espera mejorar el riego de aproximadamente 50000 hás del valle Chicama y ampliar la frontera agrícola en 19400 hás.
- Posible concesión del Puerto de Salaverry , su modernización, rehabilitación, dragados, instalación de grúas y operación.
- Concesión del Eje vial N° 4: Trujillo-Santa-Pativilca, que comprende: rehabilitación de la vía panamericana (PE 1N) en 356 Kms, construcción de la Vía de Evitamiento en Chimbote, 04 puentes y segunda calzada entre Pativilca y Trujillo.⁽⁴⁾
- Concesión de la denominada Ruta del Sol : Trujillo-Chiclayo-Piura-Sullana, que comprende: rehabilitación de la vía panamericana (PE 1N) y construcción de segunda calzada en tramos definidos⁽⁵⁾

La proximidad de tan importantes inversiones locales genera a la provincia el reto de propiciar su integración en su ámbito interno (especialmente con distritos de Sierra como Poroto y Simbal) y frente al ampliado espacio macro-regional afianzar su rol de Nodo de desarrollo, mejorar su competitividad, propiciar la diversificación de mercados (alternativos a Lima) , gestionar estratégicamente su sistema vial y elevar la calidad de los servicios administrativos, financieros, logísticos y tecnológicos que se requerirán en el escenario que se avizora.

⁴) www.proinversión.gob.pe

⁵) www.proinversión.gob.pe

VOLUMEN I

CARACTERIZACION
TERRITORIAL DE LA PROVINCIA

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

1.1 Descripción General de la Provincia: Ubicación, Límites, Extensión, Altitud y División Política

1.1.1 Datos Generales de la Provincia

La Provincia de Trujillo se encuentra ubicada en la región Costa del departamento de La Libertad , a la margen derecha e izquierda del río Moche, formando parte del Valle Moche o Valle de Santa Catalina. Geográficamente, la provincia se localiza entre las siguientes coordenadas:

79° 12' 14" LW	-	7° 59' 51" LS
78° 46' 30" LW	-	7° 47' 45" LS
78° 38' 31" LW	-	8° 08' 46" LS
78° 53' 52" LW	-	8° 22' 07" LS

A continuación se describe la ubicación geográfica y las altitudes de las capitales de cada uno de los 11 distritos que la conforman.

Cuadro N° 01

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LAS CAPITALES DISTRITALES DE LA PROVINCIA

Distritos	Superficie (Kms2)	Densidad Poblacional (Hab/Km2)	Coordenadas		Rango Altitudinal	
			Latitud Sur	Longitud Oeste	m.s.n.m.	Región
Departamento	25499.9	63				
Provincia	1768.65	481				Costa
Trujillo	39.36	7684	08°06'41"	79° 01'30"	34	Costa
El Porvenir	36.7	4144	08°04'42"	78°59'57"	90	Costa
Florencia de Mora	1.99	20429	08°05'00"	79°01'09"	85	Costa
Huanchaco	333.9	151	08°04'34"	79° 06'57"	23	Costa
La Esperanza	15.55	10288	08°04'39"	79°02'38"	77	Costa
Laredo	335.44	100	08°05'15"	78°57'30"	89	Costa/Sierra
Moche	25.25	1229	08°10'06"	79°00'27"	4	Costa
Poroto	276.01	13	08°00'30"	78°45'56"	627	Costa/Sierra
Salaverry	295.88	51	08°13'12"	78°58'27"	3	Costa
Simbal	390.55	11	07°58'21"	78°48'36"	576	Costa/Sierra
Víctor Larco Herrera	18.02	3222	08°08'45"	79°03'51"	3	Costa

Fuentes: GR-LL- Gerencia de Planificación, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial

PDC Distritales

Elaborado por: ETPVPP

La superficie del Dpto comprende 4.48 kms2 de área insular

Son los límites provinciales:

- Al Norte:** Provincia de Ascope
Al Sur : Provincia de Virú
Al Este: Provincias de Otuzco y Julcán
Al Oeste: Océano Pacífico

La capital provincial es la ciudad costera de Trujillo, cuya área metropolitana comprende los distritos de Trujillo, Víctor Larco Herrera, El Porvenir, Florencia de Mora, La Esperanza, así como los centros poblados urbanos y rurales del área integrada de la metrópoli que pertenecen a los distritos de Huanchaco, Laredo, Moche y Salaverry, abarcando una extensión de aproximadamente 110000 hás, el 99 % de la población provincial y el 50.8 % de la población departamental ⁽⁶⁾.

El cuadro N° 02 muestra los detalles de creación de cada uno de los distritos conformantes

Cuadro N° 02

FECHA DE CREACIÓN Y NORMA

Distritos	Fecha de Creación	Norma
Provincia Trujillo	6 al 15 /12/1534	Si.
Trujillo	31/01/1822	Si.
El Porvenir	08/01/1965	Ley 15368
Florencia de Mora	17/09/1985	Ley 24316
Huanchaco	03/05/1955	Ley 12301
La Esperanza	29/01/1965	Ley 15418
Laredo	28/12/1961	Ley 13792
Moche	10/11/1906	Ley 306
Poroto	07/03/1964	Ley 14952
Salaverry	04/01/1879	Ley s/n
Simbal	24/06/1824	Si.
Víctor Larco Herrera	22/01/1943	Ley 9781

Fuente: CTAR-LL. Esquema de Organización Territorial de la Provincia de Trujillo. 1999

Elaborado por: ETPVPP

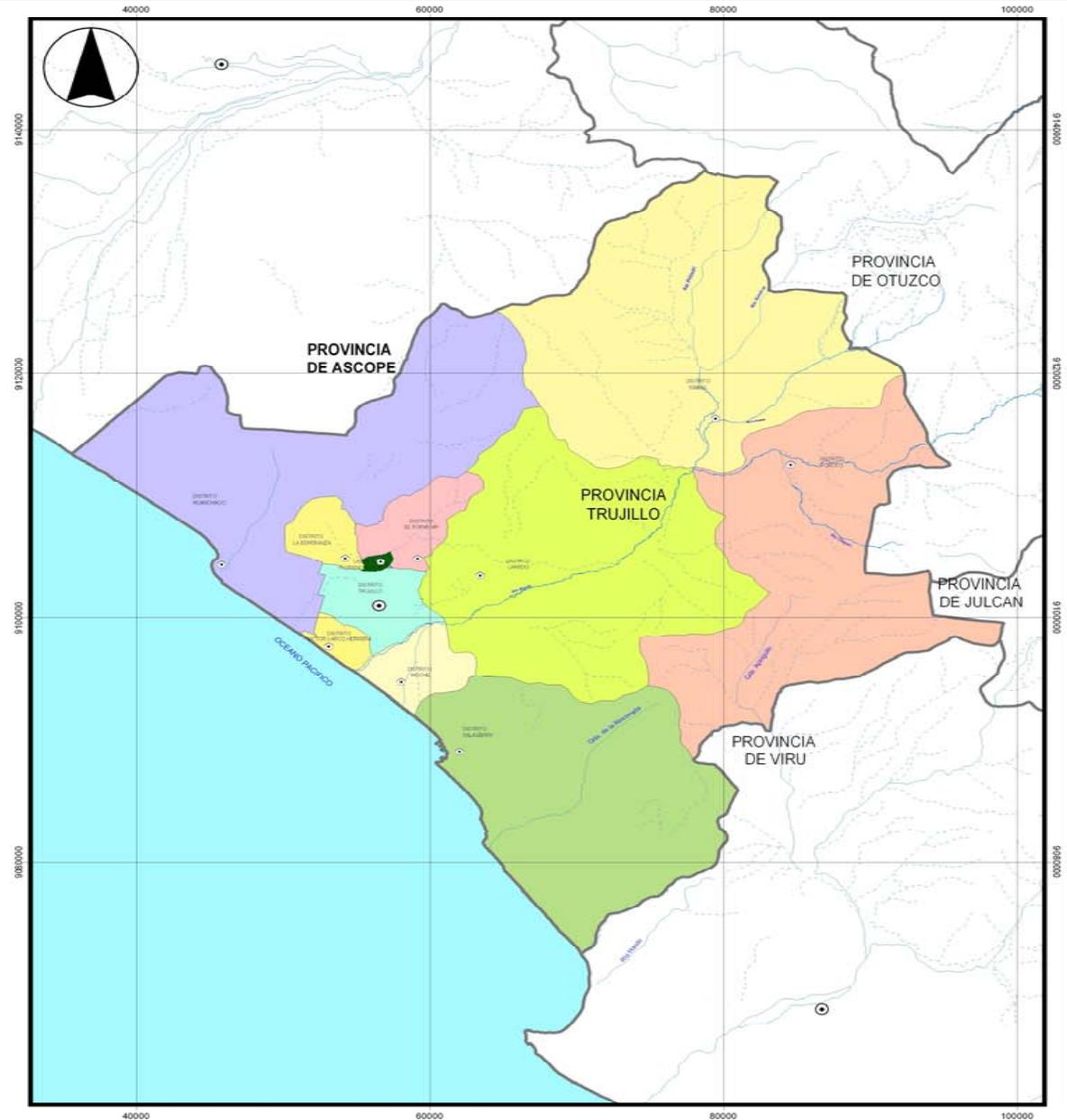
⁶) Estimación poblacional al 2009 a base de las tasas de crecimiento intercensal 2007/1993



PERÚ



LA LIBERTAD



N° 01

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO
**PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO
DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO**
MAPA POLITICO ADMINISTRATIVO

1.1.2. Identificación de Sub Espacios

En este acápite no se busca definir sub espacios para efectos de estimación conjunta de potencialidades ni priorización de inversiones, sino identificar áreas de territorio con características económico-productivas y/o culturales similares que a partir de su articulación vial y sus flujos de personas y bienes han permitido un determinado grado de integración. En el caso particular de esta provincia se observa claramente la existencia de Dos Sub espacios diferenciados: El Sub espacio Metropolitano y el Sub espacio Rural.

SUB ESPACIO METROPOLITANO

Conformado por los distritos de Trujillo, Florencia de Mora, El Porvenir, Víctor Larco Herrera y La Esperanza, que constituyen un continuo urbano al que se agrega el área integrada discontinua constituida por los centros poblados urbanos y rurales de los distritos de Huanchaco, Laredo, Moche y Salaverry. Abarca un total de 1102.09 Kms² equivalentes al 62.3 % del total provincial y concentran 843 104 habitantes (estimados al 2009) que representan más del 99 % de la población de la provincia, casi totalmente ubicados en el área urbana . Constituye un Nodo de desarrollo dentro del espacio provincial y de gran parte de territorio del Norte del País, con fuerte influencia económica y cultural desde Chimbote hasta Tumbes en el ámbito costero y al este irradia su impacto principalmente en Amazonas, Cajamarca, y San Martín.

La dinámica de sus actividades agrícolas y agroindustriales (azúcar, espárragos), ganadería lechera, servicios educativos y tecnológicos, turismo, industria del calzado y confecciones y la gran gama de servicios financieros y administrativos permiten avizorar que este espacio seguirá consolidándose internamente y afirmando su rol de capital regional. Cuenta además para ello con un eje vial longitudinal (PE 1N) y un eje vial transversal(PE 10A) que posibilitan su articulación con el sub espacio rural y el resto de provincias del departamento y del país.

SUB ESPACIO RURAL

Conformado por la integración de los distritos de Poroto y Simbal, ubicados en la Cuenca Alta del río Moche. El espacio abarca el 37.7 % del total de extensión provincial, concentra únicamente el 1% poblacional , con tendencia decreciente de la cual más del 75 % es rural. Su característica actividad agrícola en la que predominan el maíz , hortalizas, frutales como piña y palta, está sostenida en la existencia del río Moche que riega su extensión agrícola y se constituye en una gran despensa de productos frescos que abastecen el espacio metropolitano como gran mercado y a algunos otros centros poblados colindantes de la provincia de Otuzco, con una creciente actividad de turismo rural. En contrapartida, es el espacio metropolitano el que los provee de insumos agrícolas, productos alimenticios, medicinales y servicios diversos.

Su articulación interna está permitida principalmente por la existencia del eje transversal nacional PE10A , que además discurre por Huamachuco hasta el ingreso a la provincia de Pataz y de dos vías longitudinales departamentales que integran este espacio , principalmente el distrito de Simbal con las provincias de Otuzco y Ascope (Chicama) .

1.1.3. Características Geomorfológicas ⁽⁷⁾

Características Fisiográficas

En el ámbito geográfico de la provincia de Trujillo, se pueden distinguir dos unidades morfológicas : de Costa y de Sierra.

Fisiografía de la Costa:

El área costera de la provincia de Trujillo, presenta una topografía suave y variada, desde las llanuras de la costa hasta las llanuras de la sierra. Esta configuración física contribuye a su clima, el mismo que es variado. Así mismo, la corriente fría de Humbolt, se convierte en el factor principal de la desertificación de la costa y de la ausencia de lluvias. El clima, varía de árido a semi-árido, con precipitaciones que van desde escasos milímetros en las partes más altas (de 1.5 a 3.0 m.m), siendo la temperatura promedio de 20.3°C. Dentro de esta unidad fisiográfica encontramos dos **zonas climáticas:**

- Clima árido, desde 0 – 600 m.s.n.m. (CO-1, CO-2, CO-3).
- Clima semi-árido, desde 600 – 1,200 m.s.n.m.(CO-4, CO-5).

LLANURA ALUVIAL (CO-1)

Esta unidad se caracteriza por presentar una topografía suave, comprende el valle del río Moche. Presenta un clima árido a semi-árido, cuyas precipitaciones varían desde muy escasas a nulas en el litoral. Presenta una vegetación natural rala, encontrándose: sapote, grama salada, huarango, carrizo, caña brava, otros.

En cuanto a los cultivos principales en el valle tenemos: caña de azúcar, maíz, papa, alfalfa, espárrago, mango, piña, tomate, yuca, y otros cultivos de pan de llevar. Estos cultivos pueden encontrarse generalmente en los distritos de Laredo (Sto. Domingo, Barraza), Trujillo (Sta. Rosa), Moche (Campiña) y Simbal.

DEPOSITOS EOLICOS (CO-2)

Se aprecia en la costa muy cerca del litoral, constituyendo grandes acumulaciones de depósitos eólicos en las pampas erías, constituido por arena de grano medio a fino, se encuentra en forma de mantos, cubriendo depósitos muy antiguos, su uso como material de construcción es limitado. Dentro de esta unidad morfológica se ubican principalmente los distritos de: Huanchaco, Salaverry; así como las partes altas de los distritos: La Esperanza, Florencia de Mora y El Porvenir.

COLINAS (CO-3)

Se identifican como pequeños afloramientos rocosos ubicados al norte, este y sur de Trujillo, sobre el llano aluvial y pampas costaneras. Constituyen unidades reguladoras del medio ambiente.

⁷) Tomado del acápite sobre Geomorfología en: CTAR-LL. Esquema de Organización Territorial de la Provincia de Trujillo. Trujillo, 1999

Dentro de esta unidad morfológica se ubican algunos centros poblados pertenecientes al distrito de Laredo (Menocucho, Santa Rosa, Quirihuac); y a Poroto (Dos de Mayo, Mochalito).

CERROS Y COLINAS (CO-4)

Esta unidad morfológica se halla comprendida entre los 600 – 1,200 m.s.n.m. Presentan un clima cálido de topografía accidentada, constituyendo la transición de la costa a la sierra.

Por su característica fisiográfica, no se ubican asentamientos poblacionales en esta unidad.

VALLE ESTRECHO ALUVIAL (CO-5)

Es el área comprendida dentro del valle del río Moche, de topografía variada, con pendiente natural, que va desde 10° a 20°, moderadamente empinado.

En esta unidad podemos encontrar a la capital del distrito de Poroto.

Fisiografía de la Sierra:

La sierra de la provincia de Trujillo, se caracteriza por presentar una topografía accidentada, con pendientes naturales, comprendidas entre 15° y 25°. Posee un clima templado, con escasas lluvias invernales (hasta 500 m.m. anuales), considerándose entre los 1,200 a 2,600 m.s.n.m. Se encuentran en esta zona gran parte de los distritos de Poroto y Simbal. Se detecta la presencia de cerros y pendientes, suelo rocoso y aluvial, ligeramente ácido. El Cuadro N° 03 resume las características principales y el Mapa N° 02 las presenta gráficamente según unidades de análisis adaptadas por la DNTDT⁽⁸⁾, complementado con el Mapa N° 03 de Pendientes.

Cuadro N° 03

UNIDADES FISIGRÁFICAS y CLIMA DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

Provincia Fisiográfica	Provincia Climática	Grandes Paisajes	Superficie *(Km2)	Seguridad Física
COSTA Co	Clima Arido (0-600 msnm)	Litoral Llanura Aluvial Co – 1	39.50	Riesgo de Maretaos Inundación
		Depósitos Eólicos Co-2	170.84	Río Moche Riesgo de Inundación
		Colinas Co-3	433.95	Arenamiento Erosión marina
	Clima Semiárido (600-1200 m.s.n.m)	Cerros y Colinas Co-4	265.10	
		Valle – aluvial Co-5	422.84	Inestabilidad de taludes Huaycos esporádicos
7.13				
SIERRA Si	Clima de estepa (1200-2600 m.s.m.m)	Laderas de montaña Si-1	412.70	
TOTAL			1,752.06	

Fuente: CTAR-LL. Esquema de Organización Territorial de la Provincia de Trujillo. Trujillo, 1999

(*) No se incluye el área de inundación

⁸) PROVIAS DESCENRALIZADO. Guía para Formular el Plan Vial Provincial Participativo-PVPP, versión 4.0. Agosto 2009, pág.20.

Geodinámica Externa e Interna

La provincia de Trujillo, debido a su ubicación dentro del área de interacción de las Placas de Nazca y, en el Cinturón Circumpacífico, es vulnerable a ciertos riesgos geológicos, de origen interno y externo que inciden negativamente en el ámbito urbano y rural, preferentemente sobre la infraestructura de vivienda y en algunos casos infraestructura productiva. En el caso de la infraestructura vial ésta sufre deterioro parcial particularmente ante la presencia del Fenómeno del Niño. El Cuadro N° 04 resume los fenómenos de geodinámica interna y externa que con mayor impacto deterioran el territorio y su infraestructura en cada uno de los distritos.

Cuadro N° 04

FENÓMENOS GEOMORFOLÓGICOS Y DISTRITOS VULNERABLES

AMBITO DISTRITAL	FENOMENO DE GEODINÁMICA	NIVEL DE RIESGO
Trujillo	Terremotos (Interna) Inundaciones(Externa)	Potencial(*)
El Porvenir	Deslizamiento de arena (Externa) Aluvión(Externa)	Potencial (*)
Florencia de Mora	Deslizamiento de arena(Externa)	Permanente
Huanchaco	Maretazos(Interna) Aluvión(Externa)	Potencial(*)
La Esperanza	Deslizamiento de arena(Externa) Aluvión(Externa)	Permanente Potencial (*)
Laredo	Inundación (Externa) Aluvión Externa	Esporádico Potencial (*)
Moche	Inundación (Externa)	Potencial (*)
Poroto	Inestabilidad de taludes (Externa) Inundación (Externa)	Esporádico Esporádico
Salaverry	Maretazos (Interna)	Potencial (*)
Simbal	Inestabilidad de taludes (Externa) Huaycos esporádicos (Externa)	Esporádico Esporádico
Victor L. Herrera	Maretazos (Interna)	Potencial (*)

Fuente: CTAR-LL. Esquema de Organización Territorial de la Provincia de Trujillo. Trujillo, 1999

(*) Posible

Hidrografía

La provincia de Trujillo, se encuentra ubicada en la cuenca baja del río Moche por debajo de los 1,200 m.s.n.m. Se origina en los andes de La Libertad, en las inmediaciones de Quiruvilca, en el cerro Pelón Chico (4,450 m.s.n.m.). En sus nacientes se llama río Shori y al pasar por el pueblo de Chugurpampa se llama río Moche, posteriormente cruza la provincia de Otuzco e ingresa a la costa, con la misma denominación.

Al recorrer el desierto costanero, forma el importante valle conocido con el nombre de Santa Catalina. Desemboca al sur de la ciudad de Trujillo, llevando aguas hacia el mar sólo cuando se producen abundantes lluvias en la región interandina, especialmente en períodos más críticos del fenómeno El Niño.

Tiene una longitud aproximada de 110 Km. y el área de su cuenca es de 2,700 Km². Su caudal varía de 198.6 m³/seg. y durante la época de lluvias y en el largo período de estiaje llega a secarse. A pesar de estas grandes variaciones, el río Moche constituye el río más importante en el departamento, debido a la explotación agropecuaria que se produce en el valle.

Por otro lado la distribución del agua para riego en el valle, se hace a través de canales principales y tomas de derivación en forma rústica que captan agua de filtraciones durante la mayor parte del año. Dentro de las principales tomas y canales existentes podemos citar: Canal de la Mochica, y el canal Santa Lucía, de regadío del valle de Moche.

La explotación de aguas subterráneas están mayormente ubicadas en el valle de Santa Catalina con un volumen aprovechable de 40 litros/seg. Los pozos son de tajo abierto y tubulares. Cabe señalar que con la puesta en marcha del Proyecto de Irrigación Chavimochic, estos pozos progresivamente son reemplazados por los canales de regadío de dicho proyecto. que si bien, posibilitará la ampliación de la frontera agrícola influye en el incremento de la napa freática en la faja costera de la provincia.

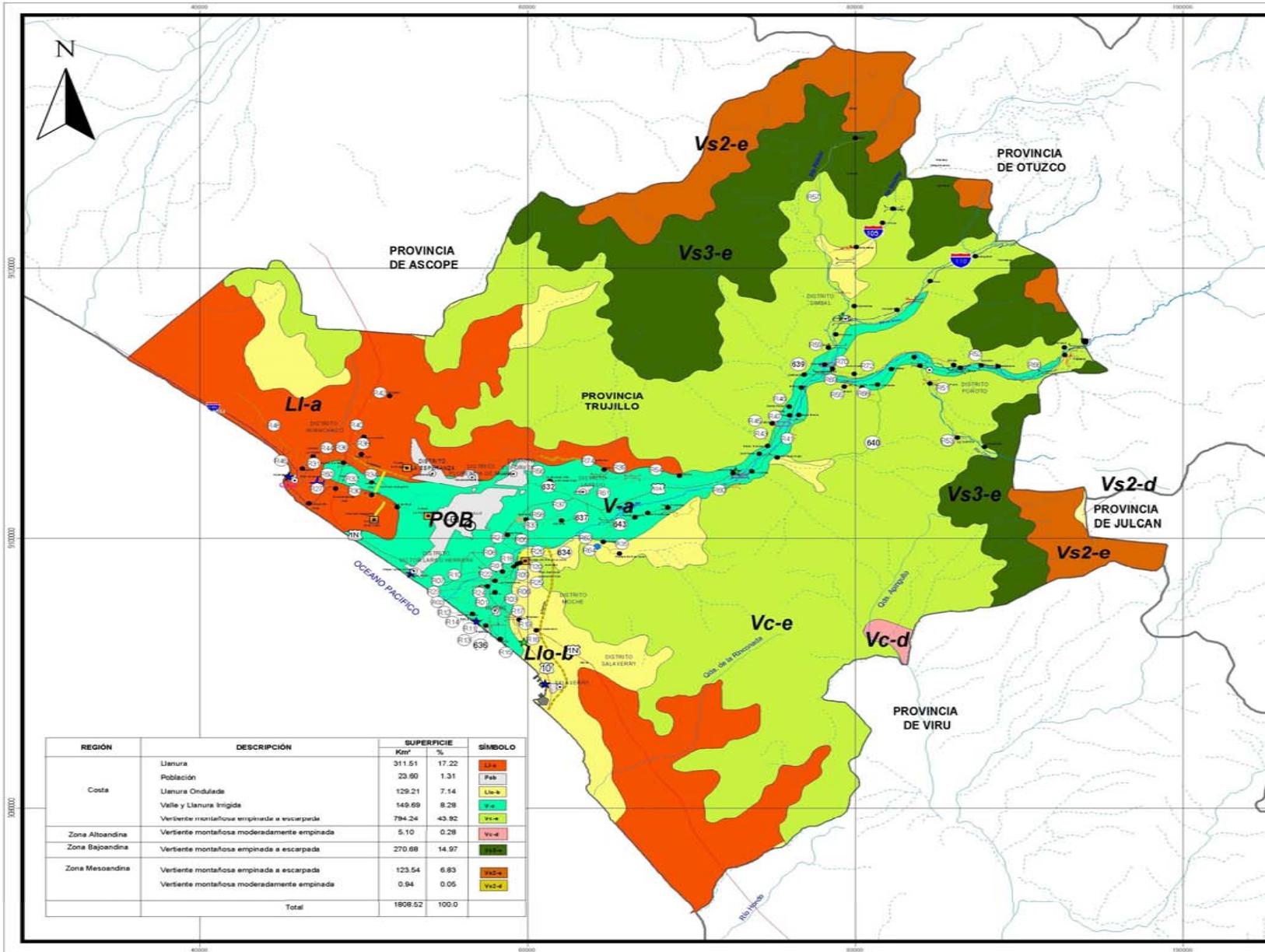
Cuadro Nº 05

PROVINCIA DE TRUJILLO: RED HIDROGRÁFICA

CUENCA	SUBCUENCA	TRIBUTARIOS
Río Moche	Qda. Katuay Río Simbal Río La Cuesta Río Las Salinas	Qda. Colorada, Calera, San Isidro. Qda. Carrizal, LLanten, río Ñari, río Sinsicap, Qda. Cabuyal. Qda. Sangal, Peña de Loro Qda. El Peñón, Apingullo, Carrizal. Qda. del León, Portada, Sto. Domingo, Huaca de los Chinos, Cucho, río Chepén, Qda. Piedra Azul, río Simbal.
Pacífico	Río Seco Río Uripe Río Seco	Qda. Playa Grande Qda. La Rinconada. Qda. Del León Qda. Río Seco Qda. Encantada

Fuente: CTAR-LL. Esquema de Organización Territorial de la Provincia de Trujillo. Trujillo, 1999

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



REGIÓN	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE		SÍMBOLO
		Km ²	%	
Costa	Llanura	311.51	17.22	Li-a
	Población	23.60	1.31	Pob
	Llanura Ondulada	129.21	7.14	Li-b
	Valle y Llanura Irregida	149.69	8.28	Li-c
	Vertiente montañosa empinada a escarpada	784.24	43.92	Vs-e
Zona Altiandina	Vertiente montañosa moderadamente empinada	5.10	0.28	Vs-d
Zona Bajandina	Vertiente montañosa empinada a escarpada	270.68	14.97	Vs-e
Zona Mesoandina	Vertiente montañosa empinada a escarpada	123.54	6.63	Vs2-a
	Vertiente montañosa moderadamente empinada	0.94	0.05	Vs2-d
Total		1808.52	100.0	

SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional	Camino Asfaltado	Camino Adobado	Puntos Notables
Código de la Red Vial Departamental	Camino Alternado	Camino de Adobe	Barranco
Código de la Red Vial Vecinal	Camino Sin Asfalto	Trocha Campestre	Muro
Límite Departamental	Trocha Campestre	Camino de Serradura	Parqueja
Límite Provincial	Proyectado	Camino de Serradura	Hueta
Límite Distrital	Camino de Serradura	Camino de Serradura	Resaca
Capital de Departamento	Puntos críticos	Puntos críticos	Resaca Arqueológica
Capital de Provincia	Deslizamiento	Deslizamiento	Zona de Esparcimiento
Capital de Distrito	Infiltración	Infiltración	
Centro Poblado	Infraestructura dañada	Infraestructura dañada	
Capital de Provincia	Inundación * Río, Tránsito, Oleo o Canal	Inundación * Río, Tránsito, Oleo o Canal	
Capital de Distrito	Humedal	Humedal	
Capital de Distrito	Zona Urbana	Zona Urbana	
Capital de Distrito	Aeropuerto	Aeropuerto	
Barón			
Escalera			
Eye pass			
Puente			
Túnel			
Río			
Quebradas			
Lagunas			



1: 250,000

CUADRICULA CADA 20,000 METROS
PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984

DEPARTAMENTO LA LIBERTAD
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

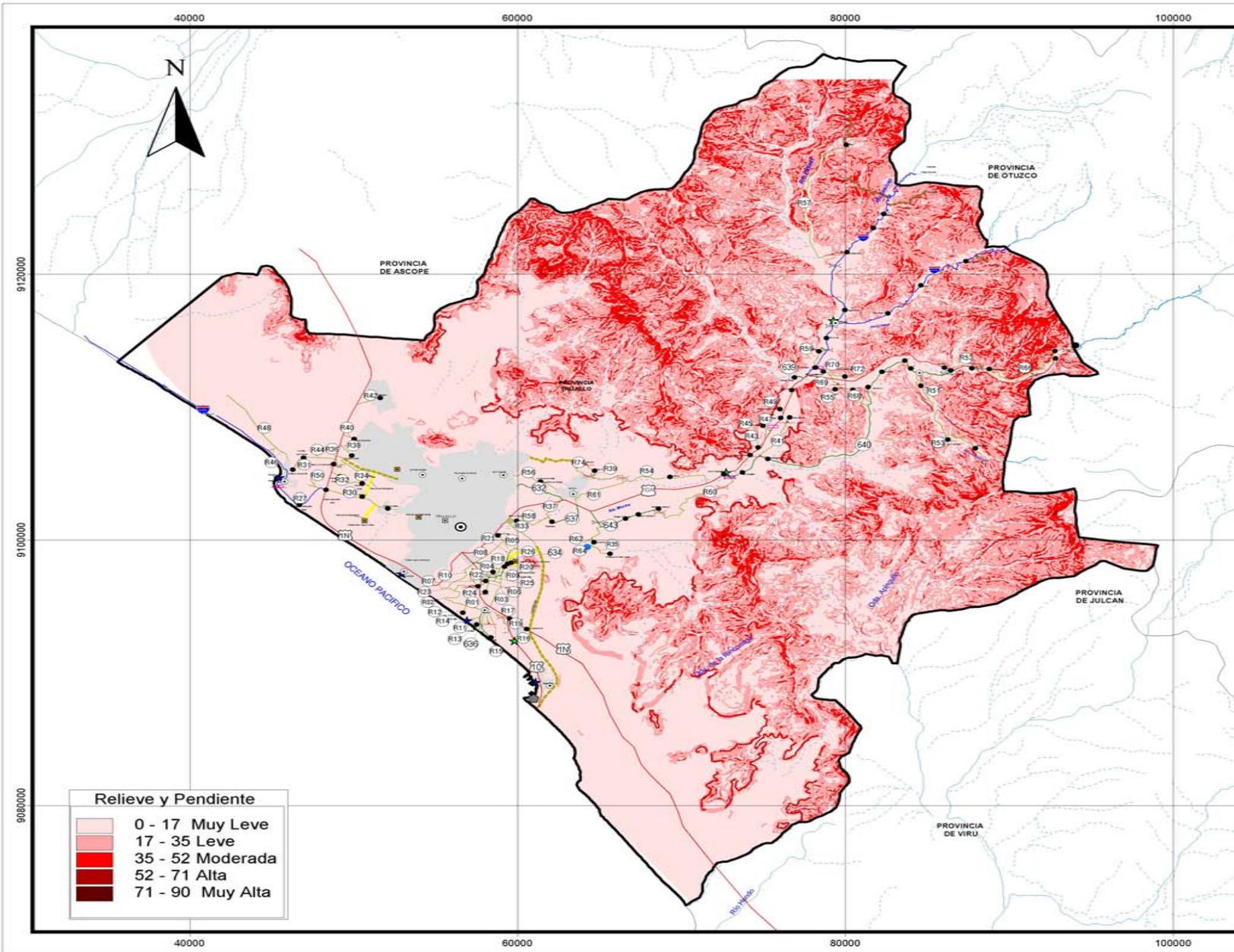
PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

MAPA:

GEOMORFOLOGICO

PROFESIONAL RESPONSABLE: ING LUIS A. VILLEGAS R.	SUPERVISOR: ING ALDO INFANTE P.	MAPA N°
ESCALA: 1: 85 000	PROY-DATUM: UTM - WGS84 ZONA 18S	FECHA: NOV- 2009
FUENTES: IGN, INEI, INRENA, MTC		02

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional		Camino Asfaltado	
Código de la Red Vial Departamental		Camino Afanado	
Código de la Red Vial Vecinal		Camino Sin Admar	
Limite Departamental		Trocha Carromable	
Limite Provincial		Proyectado	
Limite Distrital		Camino de herradura	
Capital de Departamento		Puntos Notables	
Capital de Provincia		Salvamento	
Capital de Distrito		Moro	
Centro Poblado		Piscigranja	
Via Nacional		Puerto	
Via Departamental		Reservorio Agua	
Via Vecinal (Con Registro MTC)		Resto Arqueológico	
Via Vecinal (Sin Registro MTC)		Zona de Esporamiento	
Baden		Puntos críticos	
Socotoma		Deslizamiento	
Bye pass		Infiltración	
Poston		Infraestructura dañada	
Puente		Interrupción: Río, Riachuelo, Cda. o Canal	
Túnel		Humedal	
Riño		Zona Urbana	
Quebradas		Aeropuerto	
Lagunas		Minas	



REPÚBLICA DEL PERÚ



DEPARTAMENTO LA LIBERTAD

1: 250,000



CUADRICULA CADA 20,000 METROS
PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984

 DEPARTAMENTO LA LIBERTAD
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

MAPA: PENDIENTES

PROFESIONAL RESPONSABLE: ING LUIS A. VILLEGAS R.	SUPERVISIÓN: ING ALDO INFANTE P.	MAPA N°:
--	--	----------

ESCALA: 1 : 85 000	PROY.-DATUM: UTM - WGS84 ZONA 18S	FECHA: NOV.-2009
-----------------------	--------------------------------------	---------------------

FUENTES: IGN, INEI, INRENA, MTC	03
------------------------------------	----

1.1.4. Problemática Ambiental

La provincia de Trujillo enfrenta problemas ambientales de fuerte repercusión sobre el ambiente actual y futuro en los ámbitos urbano y rural, siendo de origen natural como antrópico. En los cuadros 06 y 07 a base de estudios, reportes e investigaciones realizadas en el tiempo por diferentes instituciones comprometidas con el tema ambiental, se resumen las principales exposiciones a que se encuentra sujeto el territorio, las mismas que se muestran gráficamente en el Mapa N° 04

**Cuadro N° 06
PRINCIPALES IMPACTOS AMBIENTALES SOBRE RECURSOS ESTRATÉGICOS**

RECURSO	UBICACIÓN ESPECIFICA	PRINCIPAL IMPACTO AMBIENTAL
AGUA DE RIO	Río Moche	Presenta contaminantes que provienen de la actividad minera de la parte alta fuera de la provincia: Quiruvilca y Shorey. Ha desaparecido fauna del río en su recorrido afectando además tierras de cultivo de Muraypampa, Sanchicón, Tayahual, Platanar, Con Con, Shirán y Poroto. Adicionalmente recibe elementos contaminantes producto de la industria de curtiembre que son arrojados al río y a los desagües municipales.
AIRE	Trujillo, La Esperanza, El Porvenir y Florencia de Mora	Contaminación del aire urbano por emisiones de gases tóxicos producto del crecimiento elevado del parque automotor y de la antigüedad de las unidades de servicio público (20 a 30 años).
	Laredo, Trujillo, Víctor Larco Herrera	Contaminación por quema de plantaciones de caña de la empresa Agroindustrial Laredo SAA.
SUELO	Parte Baja de la cuenca a ambos márgenes de Boca del Río o Bocana	Area agrícola afectada por salinidad .Esta situación puede agravarse por el aumento del nivel freático.
	Trujillo, Moche, Víctor Larco Herrera	Suelo agrícola que se reduce por acción de ladrilleras informales y expansión urbana.
	Trujillo Metropolitano	Contaminación de suelo por acción del mal manejo de residuos sólidos en puntos críticos: hospitales, camales, mercados, industrias.
	Víctor Larco, Trujillo, Moche, Laredo y Huanchaco	Elevación del nivel de la napa freática por mantenimiento deficiente a canales de regadío y drenes, y menor uso de agua de pozos existentes. Afecta a zonas de muy baja pendiente.

Fuente: JUR-Valle Santa Catalina.
CMA-MPT. Diagnóstico Ambiental de la Provincia de Trujillo. 2008

Elaboración: ETPVPP

A base del mapa de Peligros de Trujillo y Zonas Aledañas, y en relación a impactos medio ambientales producidos por riesgos naturales, se presentan resumidos también en el Cuadro N° 07 . Son esporádicos y de relativa capacidad de impacto potenciada por la existencia de zonas o sectores de alta vulnerabilidad natural,(centro histórico, balnearios) social y/o económica.

Cuadro N° 07
PRINCIPALES RIESGOS MEDIO-AMBIENTALES

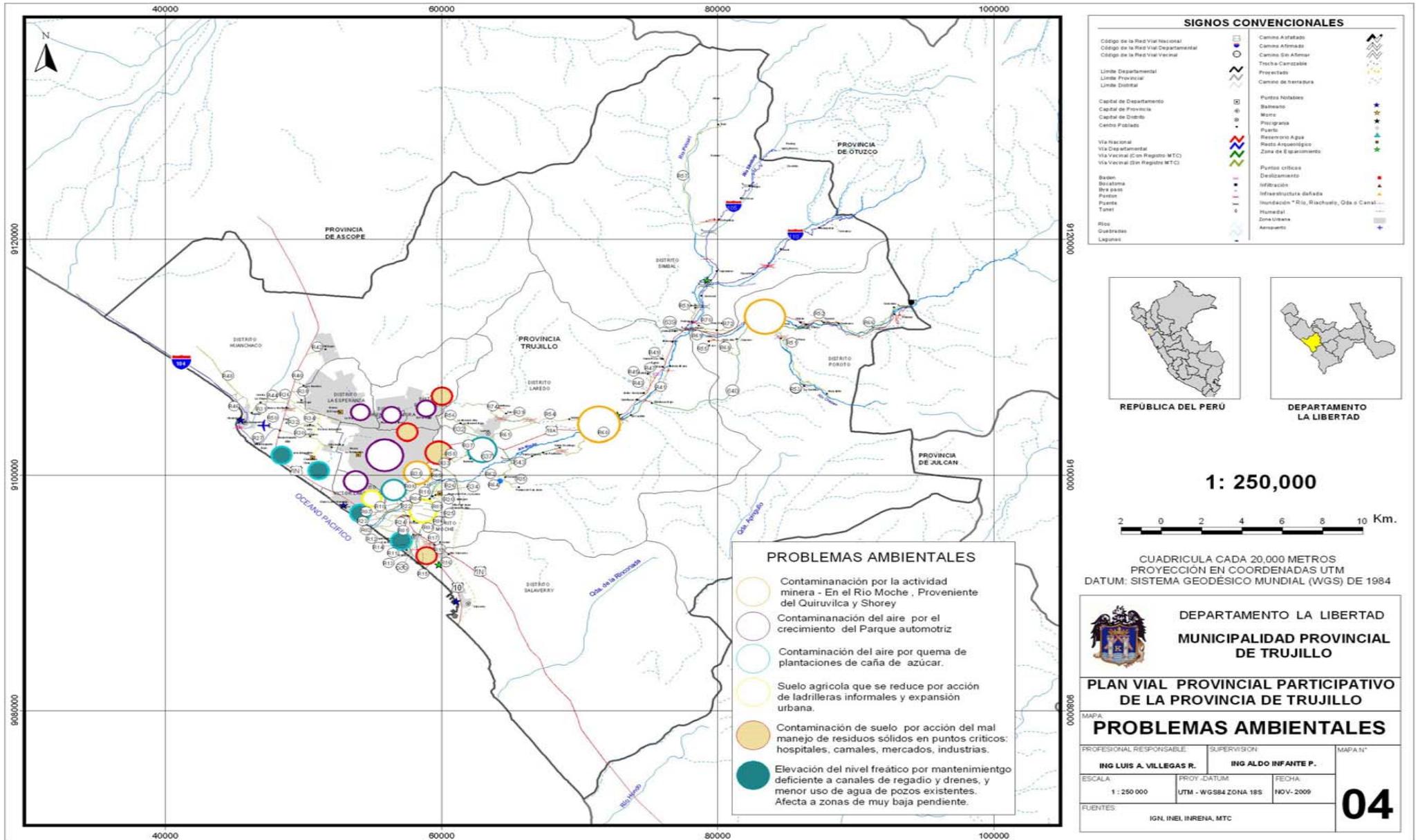
RIESGO	UBICACIÓN ESPECIFICA	PRINCIPAL IMPACTO AMBIENTAL
ACCIÓN SISMICA	Epicentro en Mar de Salaverry	En cuanto a sismicidad de Trujillo, la mayor actividad sísmica esta localizada bajo el océano y, corre paralela a la costa, donde se observa una marcada concentración de los eventos sísmicos en la zona de Trujillo y Lima. De los eventos sísmicos que se conocen por historia, 9 habrían causado daños de moderados a considerable sobre todo en el centro histórico que es uno de los más vulnerables espacios. Los eventos son indistintamente de tipo subducción, con epicentros frente a la costa, o de tipo intra-placa en el continente. La ciudad de Trujillo se encuentra dentro de la fase de deformación mesoterciaria o quichuana, como ultima fase de deformación Andina y dentro de esta unidad de deformación, la actividad sísmica es de carácter intermedio; por lo tanto las intensidades que puedan desarrollarse en roca o suelo duro serian del orden de VII (Mercalli Modificada).
ACCION TSUNAMIGENICA	Zona Costera	Si bien el Perú se encuentra en una zona de subducción donde la generación de sismos tectónicos es frecuente; de todos los sismos tectónicos los mayores y más destructivos ocurren en el área oceánica costera y son los que generan los tsunamis. Con mayor frecuencia estos se dan en la costa central y sur del Perú (en donde la placa de Nazca se desliza por debajo y hacia el interior de la placa Sudamericana, denominada zona de subducción). En la costa de Trujillo no se han presentado estos fenómenos y de hacerlo el tamaño de olas esperado estaría entre 1.5 y 4 mts.
ACCION PLUVIAL, Fenómeno del Niño.	Toda la provincia	<p>Cuenca del río Moche Por la variación de los caudales, principalmente durante la ocurrencia del Fenómeno El Niño, históricamente en años: 1982-83 y 1997-98, el cauce se hace errático y las aguas discurren buscando las partes bajas peligrando drenes, puentes, áreas agrícolas y CPs. Puntos críticos son: Margen derecha altura del puente en Trujillo, Parque Industrial , Sun, Cerro Blanco, Jesús María, Santo Domingo, Conache, Santa Rosa, Bocana Sur.</p> <p>Quebrada San Ildefonso Desciende de la parte Noreste de Trujillo. Puntos Críticos: Zona Urbana El Porvenir(sector Río Seco), Zona Este de Trujillo (Urb. Miraflores, Los jardines y Centro Histórico)</p> <p>Quebrada del León Su cauce de escurrimiento es de Este a Oeste llamándose en su parte baja Quebrada Río Seco. Puntos críticos en caso de activación: Santa Rosa, Huanchaco, Huanchaquito, en zonas urbanas y agrícolas.</p> <p>Inundación Focalizada en Poroto En los años 1983, 1998 y 1999 el distrito de Poroto sufrió el aislamiento de caseríos por caída de puentes y destrucción de vías, así como la pérdida de chacras cultivadas. Su ubicación geográfica aumenta la vulnerabilidad. Los CPs más afectados han sido Poroto, Shirán, Dos de mayo, Con Cón, y El Platanar.</p>

Fuentes: UNT/INDECI. Mapa de Peligros de la ciudad de Trujillo y Zonas Aledañas. 2007

PDC de Poroto

Elaboración: ETPVPP

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



1.2 Aspectos Demográficos y Sociales

1.2.1 Población

La población de la provincia de Trujillo equivale al 50 % de la población total departamental, por lo que es la provincia de mayor población tanto en el espacio costero como a nivel región. Parte de este resultado se debe a la percepción general en gran parte del país sobre las mayores y mejores oportunidades laborales, económicas, sociales y culturales y a su grado de articulación vial al interno y al externo que la convierten en polo de atracción. En el cuadro N° 08 se visualiza la distribución de la población en el espacio provincial y la importancia relativa de sus distritos.

Cuadro N° 08

POBLACION PROVINCIA DE TRUJILLO , TASA DE CRECIMIENTO y PROYECCIÓN 2019

Distritos	Población				TC*	2009 (estim)	Población Proy.	
	1993	%	2007	%			2019	%
Trujillo	247028	41.36	294899	36.32	1.27%	302456	343250	31.58
El Porvenir	80698	13.51	140507	17.30	4.04%	152091	226010	20.79
Florencia de Mora	35806	5.99	40014	4.93	0.80%	40654	44012	4.05
Huanchaco	19935	3.34	44806	5.52	5.96%	50302	89704	8.25
La Esperanza	105361	17.64	151845	18.70	2.64%	159983	207705	19.11
Laredo	28019	4.69	32825	4.04	1.14%	33576	37595	3.46
Moche	22020	3.69	29727	3.66	2.17%	31029	38447	3.54
Poroto	4401	0.74	3601	0.44	-1.42%	3499	3032	0.28
Salaverry	8278	1.39	13892	1.71	3.77%	14958	21651	1.99
Simbal	3600	0.60	4082	0.50	0.90%	4156	4546	0.42
Víctor Larco Herrera	42169	7.06	55781	6.87	2.02%	58055	70896	6.52
Provincia	597315	100.00	811979	100.00	2.22%	850759	1086850	100.00

* Intercensal 2007/1993

Fuente: INEI, Censos de Población y Vivienda 1993 y 2007

Elaboración : ETPVPP

Para el período 1993-2007 se observa que los distritos pertenecientes al sub espacio rural como Simbal y Poroto presentan menores tasas de crecimiento poblacional intercensal, siendo en este último negativa. Poroto es el único distrito de la provincia con menor población cada año en este período. Una posible explicación a esta situación particular que se escapa de la tendencia provincial se encuentra en el curso de la carretera nacional PE 10 que ya no pasa por el centro de este Distrito generando un menor nivel de actividad por menor demanda de servicios. A menor flujo de personas y bienes por un espacio existe una alta probabilidad de que se reduzca a su vez la población residente, si es que no se actúa de inmediato y de manera eficaz para compensar los cambios.

Trujillo sigue siendo el distrito de mayor población (36.32 %) pero su tasa de crecimiento es cercana a la mitad de la tasa provincial. La planificación y su gestión para la ocupación del espacio urbano en la metrópoli ha sido factor relevante en el desplazamiento poblacional hacia otros distritos como Florencia de Mora, El Porvenir, Huanchaco y La Esperanza, varios de los cuales ostentan las más altas tasas de crecimiento y elevados índices de densidad poblacional (Ver cuadro N° 01)

La estructura poblacional actual de la provincia es bastante polarizada. Podemos clasificar los distritos en cuatro grupos: **El primer grupo** de participación > 30 % formado sólo por el distrito de Trujillo, el más populoso de la provincia. **El segundo grupo** con participación de 10 a 20 % lo integra también dos distritos, El Porvenir y La Esperanza. **Un tercer grupo** con pequeña participación de entre 2 y 7 % compuesto por Florencia de Mora, Huanchaco, Laredo, Moche y Víctor Larco. Por último, **los de más baja participación** poblacional con menos del 2 % corresponden a Salaverry, Simbal y Poroto, coincidentemente tres distritos cuya funcionalidad es de Puerto, el primero marítimo y los dos últimos terrestres (hacia la Sierra departamental).

Al final del período de planificación, se visualiza una pequeña modificación respecto a la estructura prevaleciente al 2009. Así los distritos de menores tasas de crecimiento reducen su participación porcentual en el total poblacional, caso notorio de Poroto, Simbal, Trujillo y Laredo. Como es lógico los de mayores tasas de crecimiento van a lograr mayor peso específico en la provincia en materia poblacional, como por ejemplo Huanchaco y El Porvenir.

Composición de la Población

Cerca del 98 % de la población provincial vive en el área urbana, y solamente el 2 % en el área rural, situación que difiere del promedio de población existente en la región La Libertad donde el 75.4 % es urbana y el 24.6 % es rural; y difiere también del promedio nacional equivalente al 75.9 % urbana y 24.1 % rural⁽⁹⁾. La provincia de Trujillo a diferencia de la situación promedio departamental y nacional muestra un proceso polarizado: Los distritos menos poblados Simbal y Poroto son eminentemente rurales con una concentración que vá del 70 al 80 %, frente a los nueve distritos restantes (09) que forman el área metropolitana y que mantienen el indicador de población urbana entre 70 y 100%, tal como observamos en el Cuadro N° 09 y el Gráfico N° 01.

En este perfil de poblamiento se identifican cuatro factores concurrentes. **En primer lugar** la atracción laboral de la actividad industrial y de servicios cuya cadena comprende a su vez actividades comerciales y logísticas; caso típico el de los distritos de El Porvenir, La Esperanza y Florencia de Mora de especialización en la industria del calzado. **Un segundo factor** es el mayor y mejor equipamiento de servicios educativos, administrativos, de salud y calidad medio ambiental; caso típico son los distritos de Trujillo y Huanchaco (éste último por su condición de ser Balneario Turístico).

El alto grado de articulación existente entre las capitales distritales, los centros poblados mayores y de muchos de ellos con otras provincias y regiones constituye **otro factor** concurrente que con la plataforma de una amplia red urbana estructura e integra el continuo urbano, a la que se unen carreteras de jerarquía nacional (PE1N y PE10 y PE10A) y caminos vecinales asfaltados en aceptables condiciones de transitabilidad; todo esto propicia la movilización hacia los centros urbanos importantes o nodos. Por último, el **cuarto factor** que condiciona la estructura en análisis es la vocación agropecuaria de los distritos de Simbal y Poroto, sostenida en su dotación de recursos naturales, predominancia de poblamiento rural que no se presenta en ningún otro distrito del espacio metropolitano, que período a período han cedido parte de sus espacios rurales para la expansión urbana⁽¹⁰⁾.

⁹) INEI. Principales Indicadores Demográficos, Sociales y Económicos a nivel Provincial y Distrital-La Libertad.2008

¹⁰)Trujillo y Víctor Larco son casos emblemáticos al respecto.

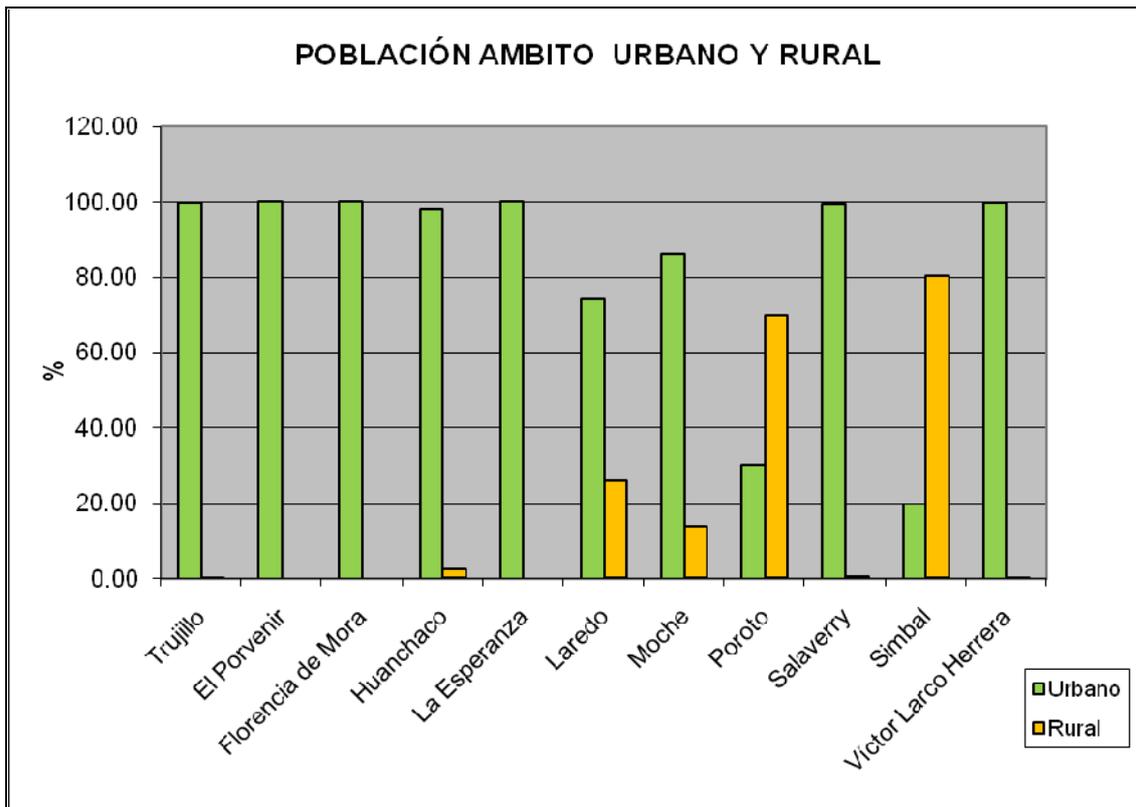
Cuadro N° 09
POBLACION URBANA Y RURAL 2007

Distritos	Urbana		Rural		Total	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Trujillo	294730	99.94	169	0.06	294899	100.00
El Porvenir	140507	100.00	0	0.00	140507	100.00
Florencia de Mora	40014	100.00	0	0.00	40014	100.00
Huanchaco	43804	97.76	1002	2.24	44806	100.00
La Esperanza	151845	100.00	0	0.00	151845	100.00
Laredo	24377	74.26	8448	25.74	32825	100.00
Moche	25614	86.16	4113	13.84	29727	100.00
Poroto	1091	30.30	2510	69.70	3601	100.00
Salaverry	13830	99.55	62	0.45	13892	100.00
Simbal	805	19.72	3277	80.28	4082	100.00
Víctor Larco Herrera	55738	99.92	43	0.08	55781	100.00
Provincia	792355	97.58	19624	2.42	811979	100.00

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración : ETPVPP

Gráfico N° 01



Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración : ETPVPP

Para una completa observación de la situación de articulación de los diferentes CPs existentes en la provincia se muestra el siguiente cuadro que resume la población por rutas, centros poblados y categorías para las rutas editadas del IVG de los once (11) distritos de la Provincia .

Cuadro Nº 10
POBLACIÓN POR RUTAS, CENTROS POBLADOS Y CATEGORIAS

Nº	Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Categoría de CC.PP.	Población 2009
1	PE-1N	21+703	Alto Salaverry	Ciudad	5399
2		23+006	Miramar	Ciudad	10035
3		42+687	Moche	Ciudad	12701
4		26+303	Sun	Caserío	216
5		29+183	Trujillo	Ciudad	302456
6		34+467	Buenos Aires	Ciudad	57955
7		43+073	Huanchaquito Alto	Ciudad	8269
8		45+091	Nuevo Horizonte	Anexo	116
9		50+861	El Milagro	Ciudad	27645
1	PE-10	0+000	Miramar	Ciudad	10035
2		5+699	Salaverry	Ciudad	9493
1	PE-10A	0+000	Trujillo	Ciudad	302456
2		8+632	Laredo	Ciudad	23073
3		18+575	Cerro Blanco	Caserío	544
4		20+825	Quirihuac Alto	Caserío	368
5		24+255	Santa Rosa Baja	Caserío	133
6		26+485	Menocucho	Caserío	697
7		37+623	Shirán	Caserío	328
8		38+240	La Tranca	Caserío	253
9		39+648	Con Cón	Caserío	277
10		47+094	Platanar	Caserío	370
1	LI-104	0+000	Huanchaquito Alto	Ciudad	8269
2		2+257	Huanchaquito Bajo	Caserío	782
3		4+796	Huanchaco	Ciudad	10114
1	LI-105	0+970	Pedregal	Caserío	453
3		3+500	Chocal	Caserío	152
4		4+908	Simbal	Caserío	820
5		6+010	Cajamarca	Caserío	368
6		11+204	Collambay	Caserío	268
7		14+348	El Olivar	Anexo	50
8		15+877	Mucha	Anexo	38
1		LI-110	0+000	Simbal	Caserío
2	3+737		Chocchit	Anexo	126
3	7+274		Chual	Anexo	100
4	12+044		Huangabal	Anexo	100
1	LI-632	0+457	Laredo	Ciudad	23073
2		3+283	El Porvenir	Ciudad	152091
1	LI-634	0+511	La Esperanza	Anexo	60
2		2+167	Chanquin Alto	Caserío	255
3			Jushape	Caserío	645
	LI-636	0+000	Moche	Ciudad	12701
		0+776	Las Delicias	Villa	4000
3		2+167	Taquila	Caserío	500
4	LI-637	2+326	Barraza	Caserío	699
5	LI-639	0+634	Catuay Bajo	Anexo	111
	LI-640	0+000	Cerro Blanco	Caserío	544
		1+324	El Castillo	Caserío	171
9		3+616	Quirihuac Bajo	Caserío	370

Nº	Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Categoría de CC.PP.	Población 2009
		14+935	Canseco	Anexo	112
		16+545	Mochal	Anexo	115
		18+198	La Capilla	Anexo	133
		18+949	Casa Blanca	Anexo	111
		19+857	Poroto	Caserío	732
		22+147	La Tranca	Caserío	253
3	LI-643	3+030	Santa Victoria	Caserío	198
		3+864	San Pachuzco	Caserío	261
		5+162	Santo Domingo	Caserío	680
1	R01	0+000	Moche	Ciudad	12701
2	R02	0+000	Sun	Caserío	216
3	R03	0+000	Moche	Ciudad	12701
4	R04	2+120	Chanquin Alto	Caserío	255
5	R05	0+000	Trujillo	Ciudad	302456
6	R06	0+438	Rosario	Anexo	80
7	R07				
8	R08				
9	R09				
10	R10				
		0+000	Moche	Ciudad	12701
11	R11	0+906	Las Delicias	Villa	4000
12	R12	0+597	Las Torres de San Borja	Caserío	296
13	R13	0+000	Moche	Ciudad	12701
14	R14				
15	R15	0+000	Moche	Ciudad	12701
16	R16				
17	R17	0+000	Moche	Ciudad	12701
18	R18	0+467	Villa San Juan	Caserío	227
19	R19				
20	R20				
21	R21				
22	R22	0+267	El Tanque	Anexo	130
23	R23				
24	R24				
25	R25				
26	R26				
27	R27				
		0+000	Trujillo	Ciudad	302456
		0+284	Villa del Mar	Pueblo	2365
28	R30	4+107	Huanchaquito Alto	Ciudad	8260
		0+000	Tablazo	Anexo	137
29	R31	1+167	Cerrito La Virgen	Anexo	130
		1+211	Valdivia Alta	Caserío	281
30	R32	1+702	Valdivia Baja	(*)	(*)
31	R33				
32	R34				
		1+787	Conache	Caserío	473
33	R35	3+546	Pampa de San Juan	Caserío	206
34	R36				
35	R37	1+933	Barraza	Caserío	699
36	R38	1+099	Víctor Raul	Anexo	100
		0+000	Laredo	Ciudad	23073
37	R39	0+653	San Carlos	Caserío	720
38	R40	0+775	Los Huertos	Anexo	120
39	R41	3+588	Jesús María	Caserío	390

Nº	Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Categoría de CC.PP.	Población 2009
40	R42	0+000	El Milagro	Ciudad	27645
41	R43	0+276	Bello Horizonte	Pueblo	1163
42	R44	1+969	Cerrito de la Virgen	Anexo	130
43	R45	1+268	Ciudad de Dios	Caserío	215
44	R46	1+842	El Tablazo	Anexo	137
45	R47				
46	R48				
47	R49	0+379	Santa Rosa Alta	Caserío	314
48	R50				
49	R51	0+000	Poroto	Caserío	732
		1+100	Campo de Piura	Anexo	98
		8+266	Huayabito	Anexo	80
50	R52	0+000	La Tranca	Caserío	253
		1+630	Concón	Caserío	277
51	R53	0+575	La Cuchilla	Anexo	30
52	R54	2+862	Galindo	Caserío	236
		8+566	Laredo	Ciudad	23073
53	R55	0+352	Dos de Mayo	Anexo	70
54	R56	0+000	El Porvenir	Ciudad	152091
		1+958	La Merced Alta	Caserío	568
		1+958	La Merced Baja	Caserío	250
		3+179	Laredo	Ciudad	23073
55	R57	13+428	Ñari	Anexo	147
56	R58	0+000	Trujillo	Ciudad	302456
		0+548	Nuevo Barraza Bajo	Caserío	505
57	R59	0+000	Pedregal	Caserío	453
		1+620	Cumbray	Caserío	264
58	R60	6+920	Santo Domingo	Caserío	680
59	R61	1+000	Laredo	Ciudad	23073
60	R62				
61	R64				
62	R66	0+000	Concón	Caserío	277
		0+121	Cambarra	Anexo	95
		7+807	Cushmún	Caserío	154
63	R68	2+122	Chile Alto	Anexo	25
64	R69				
65	R70	0+778	La Constancia	Caserío	199
		1+403	Pedregal	Caserío	453
66	R72	1+480	Cruz Blanca	Caserío	287
67	R74	0+000	Laredo	Ciudad	23073
		1+599	San Idelfonso	Caserío	215
		2+554	San Carlos	Caserío	720

Fuentes: Trabajo de Campo del IVG, INEI, Censo Población y Vivienda 2007

Elaboración: ETPVPP

(*) INEI considera sólo Valdivia sin distinguir Alta o Baja

Según el cuadro precedente, buen número de centros poblados están articulados por vías nacionales, que recorren longitudinal y transversalmente la provincia, permitiendo el normal flujo de personas, bienes y producción diversa desde y hacia cada uno de los distritos. Los caminos vecinales existentes en su mayoría son relativamente cortos y articulan pocos centros poblados ya que éstos se han ido consolidando históricamente muy cerca de las vías de mayor jerarquía. Otra característica de esta configuración espacial es la existencia de rutas cortas o accesos que no se encuentran articulando centros poblados, pero que sirven para conectar una vía con otra y para facilitar también el acceso a zonas rurales de producción. El Distrito de Florencia de Mora no se observa conectado por ninguna vía del sistema de carreteras descrito. Este distrito forma parte del continuo urbano de Trujillo y utiliza la red urbana de vías.

Población Económicamente Activa

La PEA en la provincia equivale al 40.33 % de la población total, encontrándose ocupada el 96 % de la misma, cifra equivalente al 39% de la población total. Es el sector manufactura el de mayor concentración laboral al absorber el 14% de la PEA total, seguido de los sectores construcción y turismo que representan el 7.5 y 6 % respectivamente. La actividad pesquera y la minera no son relevantes en esta estructura (Ver Cuadros 11 , 12 y 13).

Cuadro N° 11
PEA TOTAL ESTIMADA POR DISTRITOS Y PROVINCIA – 2007 ⁽¹⁾

Distritos	SECTORES							TOTAL
	Agropecuaria	Minera	Pesquera	Turismo	Manufactura	Construcción	Otros	
Trujillo	2860	738	179	7679	10960	6454	94503	123373
El Porvenir	1591	264	22	3173	15546	4517	30556	55668
Florencia de Mora	281	63	9	1060	3329	1454	10328	16524
Huanchaco	1713	131	71	1166	2652	1939	10091	17764
La Esperanza	1905	302	57	3323	7458	5870	39524	58439
Laredo	3047	51	8	620	1363	929	6511	12530
Moche	1709	51	41	688	1779	1032	6567	11867
Poroto	915	6	0	62	32	51	283	1349
Salaverry	574	13	292	240	651	371	2707	4847
Simbal	817	116	0	48	18	87	341	1428
Víctor Larco Herrera	662	168	47	1519	2123	2140	17035	23694
Provincia	16074	1903	727	19577	45911	24844	218447	327483
Departamento	28902	3422	1307	35202	82554	44673	392794	588855

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración : ETPVPP

Cuadro N° 12
ESTRUCTURA % PEA TOTAL ESTIMADA POR DISTRITOS Y PROVINCIA- 2007

Distritos	% SECTORES							TOTAL
	Agropecuaria	Minera	Pesquera	Turismo	Manufactura	Construcción	Otros	
Trujillo	2.32	0.60	0.15	6.22	8.88	5.23	76.60	100.00
El Porvenir	2.86	0.47	0.04	5.70	27.93	8.11	54.89	100.00
Florencia de Mora	1.70	0.38	0.06	6.41	20.15	8.80	62.50	100.00
Huanchaco	9.65	0.74	0.40	6.56	14.93	10.92	56.80	100.00
La Esperanza	3.26	0.52	0.10	5.69	12.76	10.04	67.63	100.00
Laredo	24.32	0.41	0.07	4.94	10.87	7.42	51.97	100.00
Moche	14.40	0.43	0.34	5.80	14.99	8.70	55.34	100.00
Poroto	67.82	0.46	0.00	4.61	2.38	3.76	20.97	100.00
Salaverry	11.84	0.26	6.03	4.94	13.42	7.65	55.85	100.00
Simbal	57.20	8.14	0.00	3.39	1.28	6.10	23.89	100.00
Víctor Larco Herrera	2.80	0.71	0.20	6.41	8.96	9.03	71.90	100.00
Provincia	4.91	0.58	0.22	5.98	14.02	7.59	66.70	100.00

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración : ETPVPP

¹¹⁾ Se estimó utilizando la información censal de PO por sectores a la que se le prorrateó proporcionalmente la Población desocupada que se encuentra en el mercado laboral. Este prorrateo tuvo que efectuarse debido a que la información sobre Población Desocupada está disponible en estos resultados censales sólo por razones de no ocupabilidad por distritos, más no por sectores de actividad. El cálculo de la PEA departamental siguió el mismo criterio.

Cuadro N° 13

ESTRUCTURA DE LA PEA POR DISTRITOS Y PROVINCIA - 2007

Distritos	PEA		TOTAL
	OCUPADA	DESOCUPADA	
Trujillo	118488	4885	123373
El Porvenir	53409	2259	55668
Florencia de Mora	15842	682	16524
Huanchaco	17159	605	17764
La Esperanza	56054	2385	58439
Laredo	11973	557	12530
Moche	11402	465	11867
Poroto	1302	47	1349
Salaverry	4612	235	4847
Simbal	1327	101	1428
Víctor Larco Herrera	22754	940	23694
Provincia	314322	13161	327483
Departamento	562442	26413	588855

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración : ETPVPP

Población Ocupada- PO

La PO en Trujillo abarca el 96 % de la PEA y el 39 % de la población total, representa a su vez el 56 % de toda la PO departamental. Se observa que sólo tres distritos urbanos lideran la ocupabilidad absorbiendo el 72.5 % del total de PEA Ocupada, éstos son Trujillo, El Porvenir y La Esperanza, distritos en los que predomina la actividad industrial sobre las demás actividades y en los que también se presentan muy dinámicos los sectores Turismo y Construcción (Cuadro N° 14)

Cuadro N° 14
PEA OCUPADA POR DISTRITOS Y PROVINCIA - 2007

Distritos	SECTORES							TOTAL
	Agropecuaria	Minera	Pesquera	Turismo	Manufactura	Construcción	Otros	
Trujillo	2747	709	172	7375	10526	6198	90761	118488
El Porvenir	1526	253	21	3044	14915	4334	29316	53409
Florencia de Mora	269	60	9	1016	3192	1394	9902	15842
Huanchaco	1655	127	69	1126	2562	1873	9747	17159
La Esperanza	1827	290	55	3187	7154	5630	37911	56054
Laredo	2912	49	8	592	1302	888	6222	11973
Moche	1642	49	39	661	1709	992	6310	11402
Poroto	883	6	0	60	31	49	273	1302
Salaverry	546	12	278	228	619	353	2576	4612
Simbal	759	108	0	45	17	81	317	1327
Víctor Larco Herrera	636	161	45	1459	2039	2055	16359	22754
Provincia	15402	1824	696	18793	44066	23847	209694	314322
Departamento	138395	12637	1565	25715	59754	35341	289035	562442

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración : ETPVPP

Del cuadro N° 15 se deduce que son los populosos distritos de Trujillo, El Porvenir y Florencia de Mora, distritos de concentración en manufactura, turismo y construcción los que reportan el 72.52 de la Población Ocupada-PO provincial en correlación directa con el volumen poblacional. Esta característica correlacional se observa en todos los distritos tanto costeros o metropolitanos como los rurales o de sierra. Así en el Cuadro N° 16 se muestra una estructura homogénea de ocupación respecto a la población total, entre 32 y 40%, no muy lejos del promedio 38.71%. Nuevamente la integración metropolitana y el factor articulación vial se relevan como concurrentes en este fenómeno económico permitiendo esta baja variabilidad del comportamiento ocupacional total.

Cuadro N° 15

ESTRUCTURA % PEA OCUPADA POR DISTRITOS Y PROVINCIA - 2007

Distritos	SECTORES							
	Agropecuaria	Minera	Pesquera	Turismo	Manufactura	Construcción	Otros	TOTAL
Trujillo	17.84	38.87	24.71	39.24	23.89	25.99	43.28	37.70
El Porvenir	9.91	13.87	3.02	16.20	33.85	18.17	13.98	16.99
Florencia de Mora	1.75	3.29	1.29	5.41	7.24	5.85	4.72	5.04
Huanchaco	10.75	6.96	9.91	5.99	5.81	7.85	4.65	5.46
La Esperanza	11.86	15.90	7.90	16.96	16.23	23.61	18.08	17.83
Laredo	18.91	2.69	1.15	3.15	2.95	3.72	2.97	3.81
Moche	10.66	2.69	5.60	3.52	3.88	4.16	3.01	3.63
Poroto	5.73	0.33	0.00	0.32	0.07	0.21	0.13	0.41
Salaverry	3.54	0.66	39.94	1.21	1.40	1.48	1.23	1.47
Simbal	4.93	5.92	0.00	0.24	0.04	0.34	0.15	0.42
Víctor Larco Herrera	4.13	8.83	6.47	7.76	4.63	8.62	7.80	7.24
Provincia	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración: ETPVPP

Cuadro N° 16

POBLACIÓN OCUPADA / POBLACIÓN TOTAL

Distritos	PO / POB %
Trujillo	40.18
El Porvenir	38.01
Florencia de Mora	39.59
Huanchaco	38.30
La Esperanza	36.92
Laredo	36.48
Moche	38.36
Poroto	36.16
Salaverry	33.20
Simbal	32.51
Víctor Larco Herrera	40.79
Provincia	38.71

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaboración: ETPVPP

La Población ocupada a nivel departamental asciende al 2007 a 562 442 que representan el 95.5 % de la PEA total (porcentaje bastante similar al de la provincia de Trujillo) y el 34.78 % de la Población total (cuatro puntos porcentuales menor que Trujillo). Se observa que es la provincia de Trujillo la que a nivel regional lidera la ocupabilidad laboral : 55.89 % muy en correlación también con el nivel relativo de población total que equivale al 50.2 % del Departamento. Es notoria la especialización de esta provincia en los sectores de manufactura, construcción y turismo frente a otros sectores como el agropecuario y minero en los que lideran las provincias de Sierra

Cuadro N° 17

PEA OCUPADA POR PROVINCIAS Y DEPARTAMENTOS - 2007

Provincias	SECTORES							TOTAL
	Agropecuaria	Minera	Pesquera	Turismo	Manufactura	Construcción	Otros	
Trujillo	15402	1824	696	18793	44066	23847	209694	314322
Ascope	11319	68	405	1626	4022	2427	17886	37753
Bolívar	2576	19	0	88	120	221	1155	4179
Chepén	11130	23	38	977	1126	1215	11858	26367
Julcán	6318	4	0	57	73	71	1256	7779
Otuzco	20330	593	2	529	706	557	5207	27924
Pacasmayo	9922	62	297	1118	2398	2075	15414	31286
Pataz	9800	5272	8	460	529	953	5316	22338
Sánchez Carrión	22232	772	8	767	1593	1461	7938	34771
Santiago de Chuco	6899	2708	2	329	495	919	3924	15276
Gran Chimú	6300	1205	0	186	169	236	2005	10101
Virú	16167	87	109	785	4457	1359	7382	30346
Departamento	138395	12637	1565	25715	59754	35341	289035	562442
Trujillo / Dpto	11.13%	14.43%	44.47%	73.08%	73.75%	67.48%	72.55%	55.89%

Fuente: INEI, Censo de Población y Vivienda 2007

Elaborac :ETPVPP

1.2.2. Indicador de Pobreza

Para este análisis se ha utilizado Mapa de la Pobreza 2006 elaborado y publicado por FONCODES, que estratifica la población en 05 niveles de pobreza. A nivel región, el índice de carencias de Trujillo es el más bajo en toda La Libertad, lo cual es coherente con el elevado grado de ocupación urbana prevaleciente.

Cuadro N° 18
NIVEL DE POBREZA DEPARTAMENTO LA LIBERTAD

Provincias	Población 2005	Índice de carencias 1/	Quintil del índice de carencias 2/
TRUJILLO	765,171	0.0310	4
ASCOPE	116,684	0.0737	3
BOLIVAR	17,550	0.8210	1
CHEPÉN	71,954	0.1089	3
JULCÁN	35,438	0.8662	1
OTUZCO	89,056	0.7499	1
PACASMAYO	93,973	0.0863	3
PATAZ	66,559	0.8681	1
SANCHEZ CARRION	127,562	0.9271	1
SANTIAGO DE CHUCO	57,526	0.8134	1
GRAN CHIMÚ	30,526	0.6105	1
VIRÚ	67,775	0.2666	2

1/: Es un valor entre 0 y 1.

2/: Quintiles ponderados por la población, donde el 1=Más pobre y el 5=Menos pobre

Fuentes: Censo de Población y Vivienda del 2005 - INEI, Censo de Talla Escolar de 1999

Cuadro N° 19

NIVEL DE POBREZA DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO POR DISTRITOS AL 2006

Distrito	Población 2005	Índice de carencias 1/	Quintil del índice de carencias 2/	% de la población sin:			Tasa analfab. mujeres	% niños de 0-12 años	Tasa de desnut.1999
				agua	Desag./ letrin.	electric.			
TRUJILLO	276,921	0.0138	5	3%	2%	3%	3%	20%	8%
EL PORVENIR	132,461	0.0974	3	14%	5%	11%	10%	28%	22%
FLORENCIA DE MORA	37,417	0.0627	3	10%	4%	5%	9%	25%	23%
HUANCHACO	38,134	0.1098	3	37%	6%	15%	8%	27%	21%
LA ESPERANZA	146,678	0.0550	4	10%	3%	8%	7%	26%	19%
LAREDO	32,260	0.0616	3	8%	8%	17%	10%	24%	18%
MOCHE	28,956	0.0820	3	35%	11%	9%	6%	26%	18%
POROTO	3,741	0.1884	2	8%	20%	20%	19%	27%	33%
SALAVERRY	13,151	0.0716	3	10%	9%	10%	6%	29%	15%
SIMBAL	4,164	0.2889	2	33%	25%	46%	17%	28%	29%
VICTOR LARCO HERRERA	51,288	0.0235	5	7%	3%	4%	3%	22%	12%

1/: Es un valor entre 0 y 1.

2/: Quintiles ponderados por la población, donde el 1=Más pobre y el 5=Menos pobre

Fuentes: Censo de Pobl y Vivienda del 2005 - INEI, Censo de Talla Escolar de 1999 -MINEDU

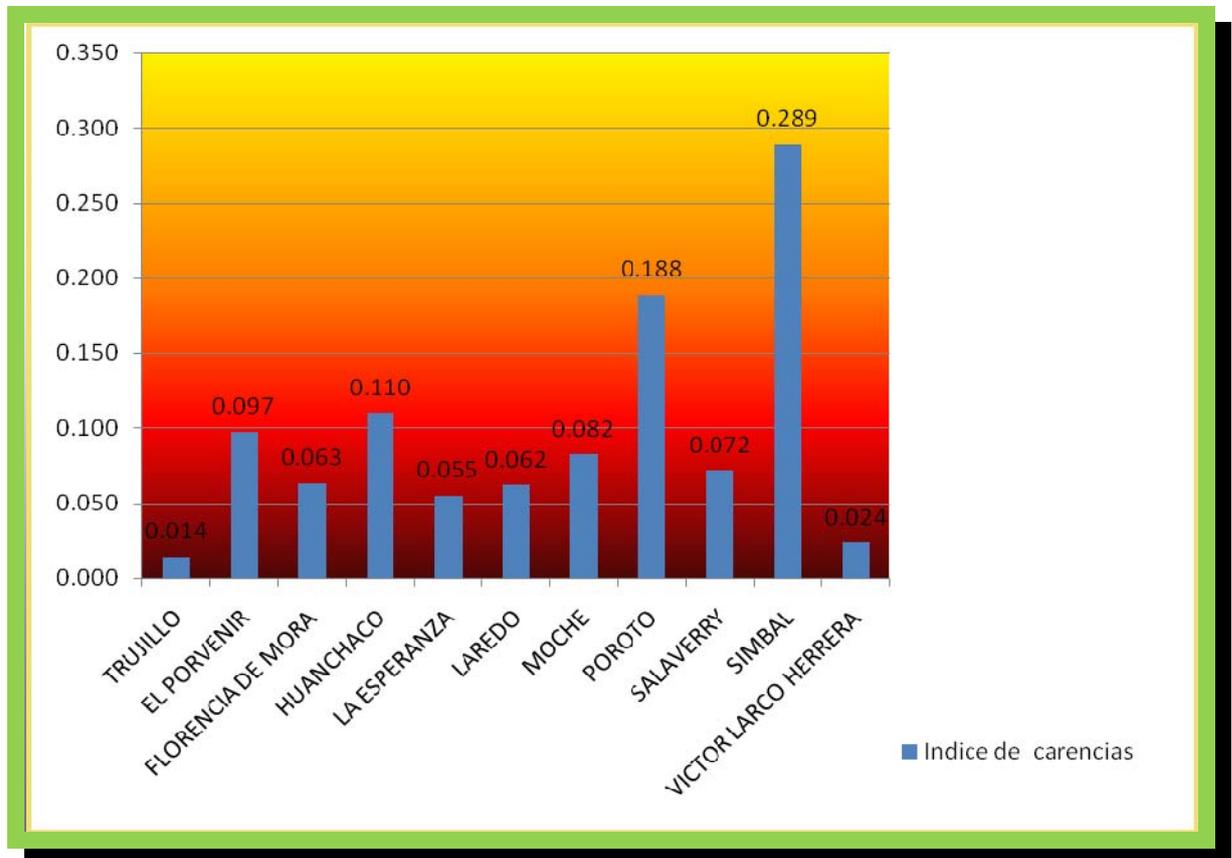
Elaboración: FONCODES/UPR

Esta situación ventajosa para la provincia, en la que en el distrito de Trujillo las carencias tienden a cero (0) , contrasta fuertemente con lo que sucede sobre todo en distritos rurales como Simbal y Poroto donde además de las carencias de servicios es notorio el elevado índice de desnutrición infantil y el analfabetismo en mujeres, dos indicadores sociales fuertemente correlacionados.

A pesar de los elevados niveles de ocupación laboral en todo el espacio provincial analizado en páginas anteriores, el Cuadro N° 19 al mostrar los elevados índices de desnutrición infantil en casi todos los distritos sugiere que concurren otros factores y de diferente índole cuyo análisis sobrepasa los límites de este Plan.

Gráfico N° 02

INDICE DE CARENCIAS PROVINCIA DE TRUJILLO



Fuentes: Censo de Población y Vivienda 2005-INEI, Censo de talla Escolar de 1999-MINEDU

Elaboración: FONCODES/UPR

1.2.3. Accesibilidad a los Servicios Básicos Sociales : Salud y Educación

En relación a la red vial y su impacto sobre el acceso a la oferta de servicio educativo y de salud, cabe precisar que la mayoría de CPs en la provincia de la zona de costa (99 % de población) cuentan con vías de acceso varias de ellas asfaltadas y en buenas condiciones (nacional, departamental , vecinal y urbanas) que les permiten concurrir hacia los Centros Educativos o Centros de salud existentes y ante la presencia de caminos asfaltados y afirmados no es usual el uso de caminos de herradura.

Cuadro Nº 20

INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA Y DE SALUD POR RUTAS Y CENTROS POBLADOS

Ruta	Categoría	CCPP	Instituciones Educativas					Establecimientos de			
	Red vial							Salud			
			I	P	S	Otra	Tot	H	CS	PS	Tot
PE-1N		Alto Salaverry	1		1		2				0
		Miramar	2	1	3	2	8				0
		Moche	7	2	5	2	16		2		2
		Sun	8	1		1	10			1	1
		Trujillo	122	94	130	82	428	7	7	4	18
		Buenos Aires	49	16	18	7	90		2	3	5
		Huanchaquito Alto	2	2			4				0
		Nuevo Horizonte					0				0
	Nacional	El Milagro	7	7	5	3	22		1		1
PE-10		Miramar	2	1	3	2	8				0
	Nacional	Salaverry	4	1	4	1	10		1	1	2
PE-10A		Trujillo	122	94	130	82	428	7	7	4	18
		Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
		Cerro Blanco	1	1			2				0
		Quirihuac Alto	1				1				0
		Santa Rosa Baja	1				1				0
		Menocucho	1	1			2				0
		Shirán	1	1			2				0
		La Tranca					0				0
	Nacional	Con Con		1			1				0
	Nacional	Platanar	1		1		2				0
LI-104		Huanchaquito Alto	2	2			4				0
		Huanchaquito Bajo	1				1				0
	Dptal	Huanchaco	5	2	1	2	10				0
LI-105		Pedregal	1	1			2				0
		Cholocal					0				0
		Simbal	1		1		2			1	1

Ruta	Categoría	CCPP	Instituciones Educativas					Establecimientos de			
	Red vial							Salud			
			I	P	S	Otra	Tot	H	CS	PS	Tot
		Cajamarca					0				0
		Collambay	1	1			2				0
		El Olivar					0				
	Dptal	Mucha					0				
		Simbal	1		1		2			1	1
		Chocchit	1				1				0
		Chual		1			1				0
LI-110	Dptal	Huangabal	1	1			2				0
	Vecinal	Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
LI-632	Vecinal	El Porvenir	37	24	24	10	95		3	7	10
	Vecinal	La Esperanza					0				0
	Vecinal	Chanquín Alto					0				0
LI-634		Jushape	1		1		2			1	1
	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2
	Vecinal	Las Delicias	6	1	1		8			1	1
LI-636	Vecinal	Taquila					0				0
LI-637	Vecinal	Barraza	1	1			2				0
LI-639	Vecinal	Catuay Bajo					0				0
	Vecinal	Cerro Blanco	1	1			2				0
	Vecinal	El Castillo					0				0
	Vecinal	Quirihuac Bajo	1				1				0
	Vecinal	Canseco					0				0
	Vecinal	Mochal	1	1			2				0
	Vecinal	La Capilla					0				0
	Vecinal	Casa Blanca					0				0
	Vecinal	Poroto	1		1		2			1	1
LI-640	Vecinal	La Tranca					0				0
	Vecinal	Santa Victoria	1				1				0
	Vecinal	San Pachuzco					0				0
LI-643	Vecinal	Santo Domingo	1		1		2			1	1
R01	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2
R02	Vecinal	Sun	8	1		1	10			1	1
R03	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2
R04	Vecinal	Chanquin Alto					0				0
R05	Vecinal	Trujillo	122	94	130	82	428	7	7	4	18
R06	Vecinal	Rosario					0				0
R07	Vecinal										
R08	Vecinal										
R09	Vecinal										
R10	Vecinal										
	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2
R11	Vecinal	Las Delicias	6	1	1		8			1	1
R12	Vecinal	Las Torres de San Borja					0				0
R13	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2

Ruta	Categoría	CCPP	Instituciones Educativas					Establecimientos de			
	Red vial		I	P	S	Otra	Tot	Salud			
								H	CS	PS	Tot
R14	Vecinal										
R15	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2
R16	Vecinal										
R17	Vecinal	Moche	7	2	5	2	16		2		2
R18	Vecinal	Villa San Juan					0				0
R19	Vecinal										
R20	Vecinal										
R21	Vecinal										
R22	Vecinal	El Tanque					0				0
R23	Vecinal										
R24	Vecinal										
R25	Vecinal										
R26	Vecinal										
R27	Vecinal										
R30	Vecinal	Trujillo	122	94	130	82	428	7	7	4	18
	Vecinal	Villa del Mar	1	2			3			1	1
	Vecinal	Huanchaquito Alto	2	2			4				0
R31	Vecinal	Tablazo					0				0
	Vecinal	Cerrito La Virgen					0				0
R32	Vecinal	Valdivia Alta		2	1		3				0
	Vecinal	Valdivia Baja					0				0
R33	Vecinal										
R34	Vecinal										
R35	Vecinal	Conache	1		1		2				0
	Vecinal	Pampa de San Juan					0				0
R36	Vecinal										
R37	Vecinal	Barraza	1	1			2				0
R38	Vecinal	Víctor Raúl			1	1	2				0
R39	Vecinal	Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
	Vecinal	San Carlos					0				0
R40	Vecinal	Los Huertos					0				0
R41	Vecinal	Jesús María	1	1			2				0
R42	Vecinal	El Milagro	7	7	5	3	22		1		1
R43	Vecinal	Bello Horizonte	1	1			2				0
R44	Vecinal	Cerrito de la Virgen					0				0
R45	Vecinal	Ciudad de Dios	1		1		2				0
R46	Vecinal	El Tablazo					0				0
R47	Vecinal										
R48	Vecinal										
R49	Vecinal	Santa Rosa Alta	1				1				0
R50	Vecinal										
R51	Vecinal	Poroto	1		1		2			1	1
	Vecinal	Campo de Piura					0				0
	Vecinal	Huayabito			1		1				0
R52	Vecinal	La Tranca					0				0
	Vecinal	Con Cón		1			1				0
R53	Vecinal	La Cuchilla					0				0
R54	Vecinal	Galindo	1	1			2				0

Ruta	Categoría	CCPP	Instituciones Educativas					Establecimientos de			
	Red vial		I	P	S	Otra	Tot	Salud			
								H	CS	PS	Tot
	Vecinal	Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
R55	Vecinal	Dos de Mayo					0				0
R56	Vecinal	Porvenir	37	24	24	10	95		3	7	10
	Vecinal	La Merced Alta					0				0
	Vecinal	La Merced Baja	1	2	1		4				0
R57	Vecinal	Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
R58	Vecinal	Ñari		1			1				0
R59	Vecinal	Trujillo	122	94	130	82	428	7	7	4	18
	Vecinal	Nuevo Barraza	1				1				0
R60	Vecinal	Cumbray	1				1				0
	Vecinal	Pedregal	1	1			2				
R61	Vecinal	Santo Domingo	1		1		2			1	1
R62	Vecinal	Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
R64	Vecinal										
R66	Vecinal	Con Cón		1			1				0
	Vecinal	Cambarra					0				0
	Vecinal	Cushmún		1			1				0
R68	Vecinal	Chile Alto					0				0
R69	Vecinal										
R70	Vecinal	La Constancia	1				1				0
	Vecinal	Pedregal	1	1			2				0
R72	Vecinal	Cruz Blanca	1	1			2				0
R74	Vecinal	Laredo	4	5	5	3	17		1	1	2
	Vecinal	San Idelfonso	1	1			2				0
	Vecinal	San Carlos					0				0

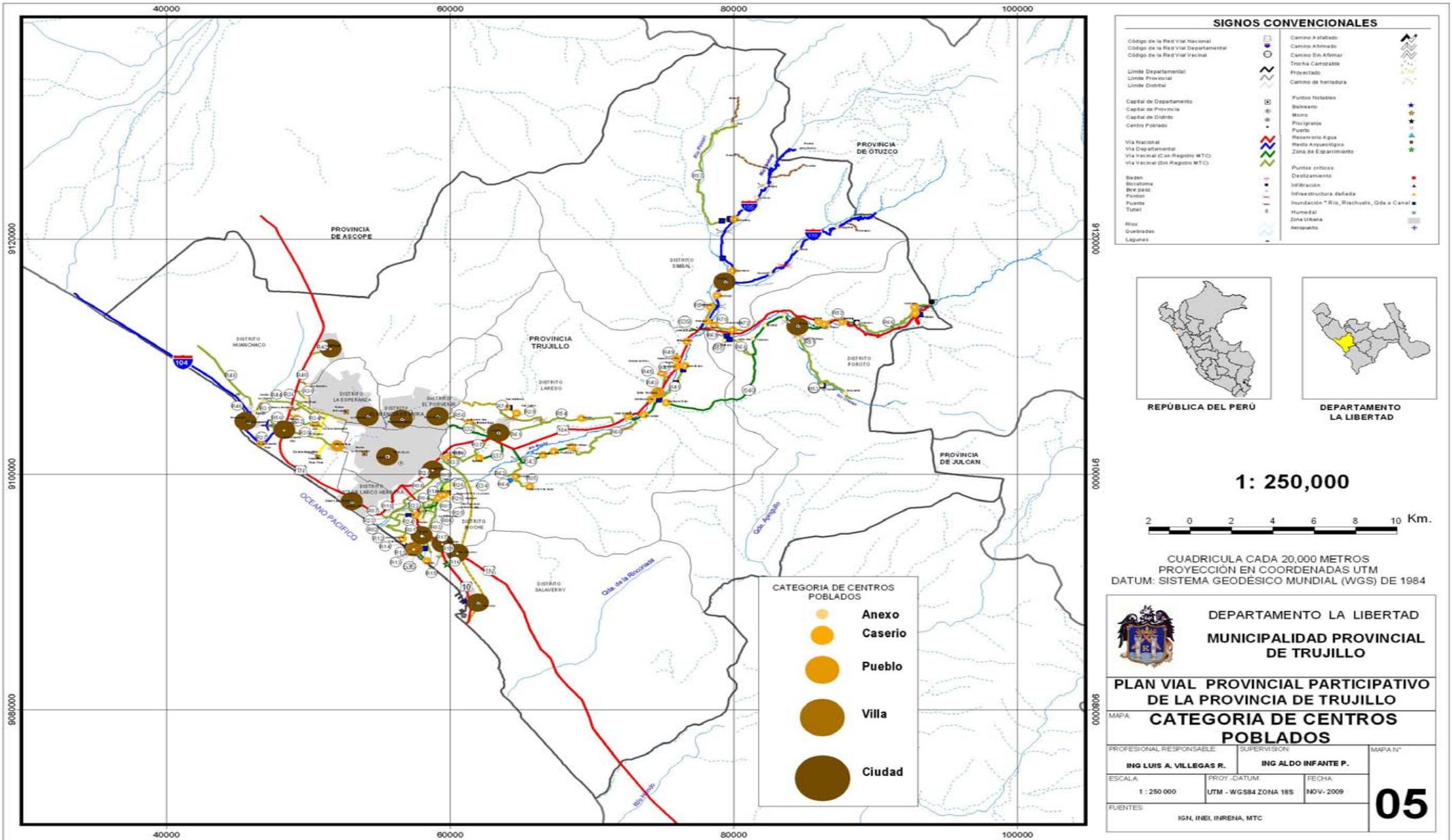
I: Inicial, **P:** Primaria, **S:** Secundaria, **Otra:** Técnica, Ocupac, Superior

H: Hospital **CS:** Centro de Salud **PS:** Puesto de Salud

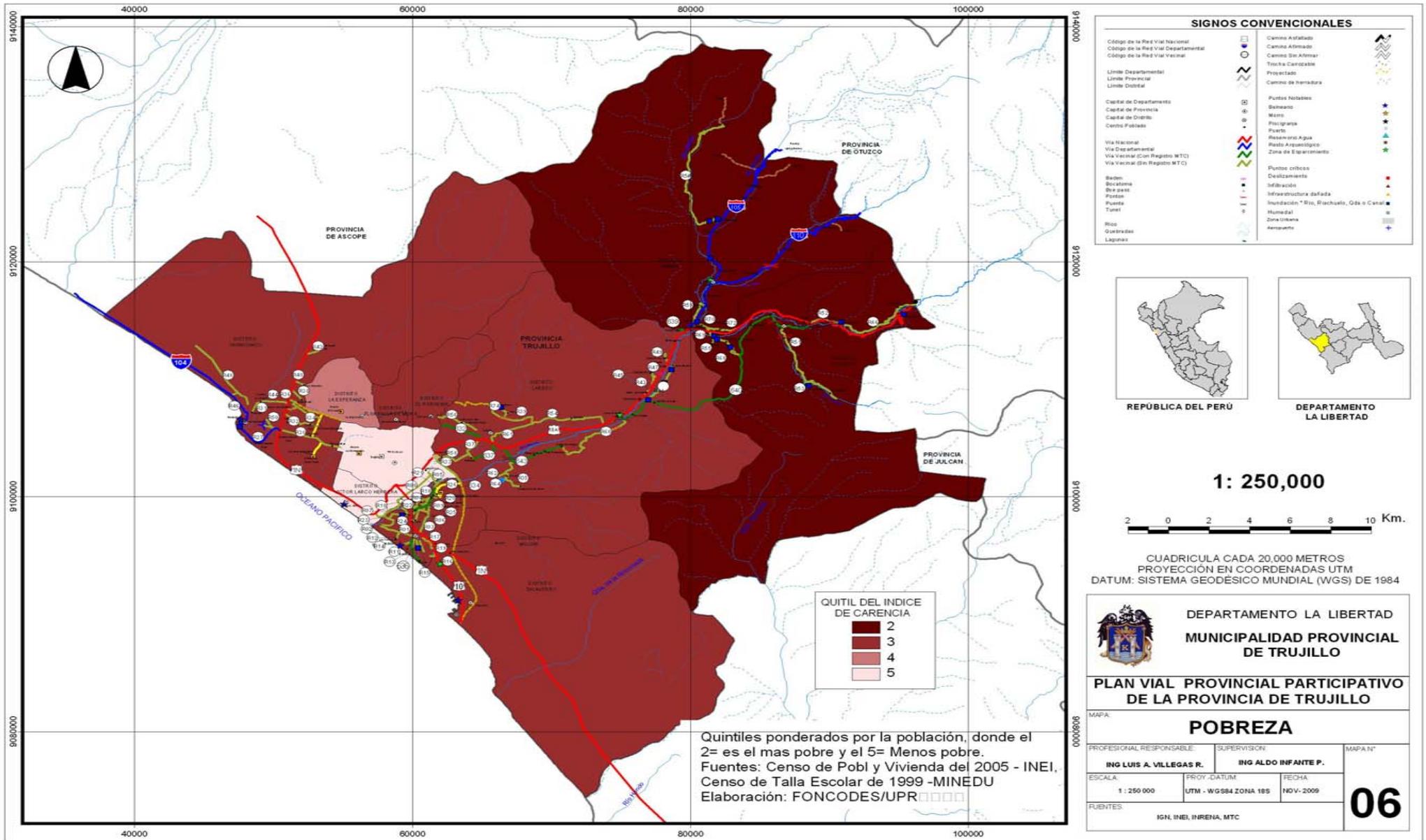
Nota: En el caso de Trujillo se han contabilizado dos Institutos y un laboratorio dentro de hospitales.

Fuentes: IVG-Trujillo, UGEL Trujillo, MINSA Trujillo, ESSALUD Trujillo
Elaboración : ETPVPP

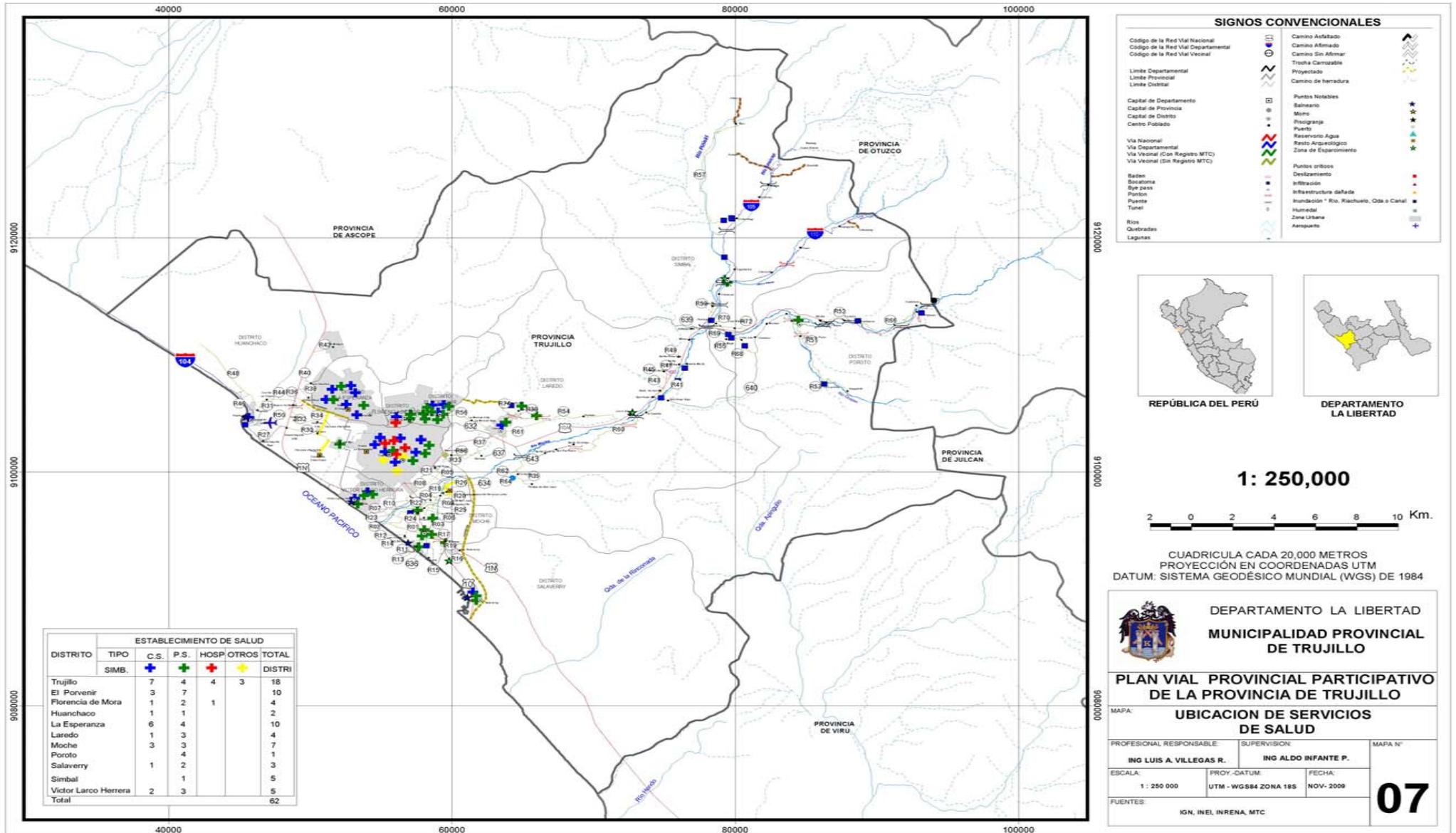
Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



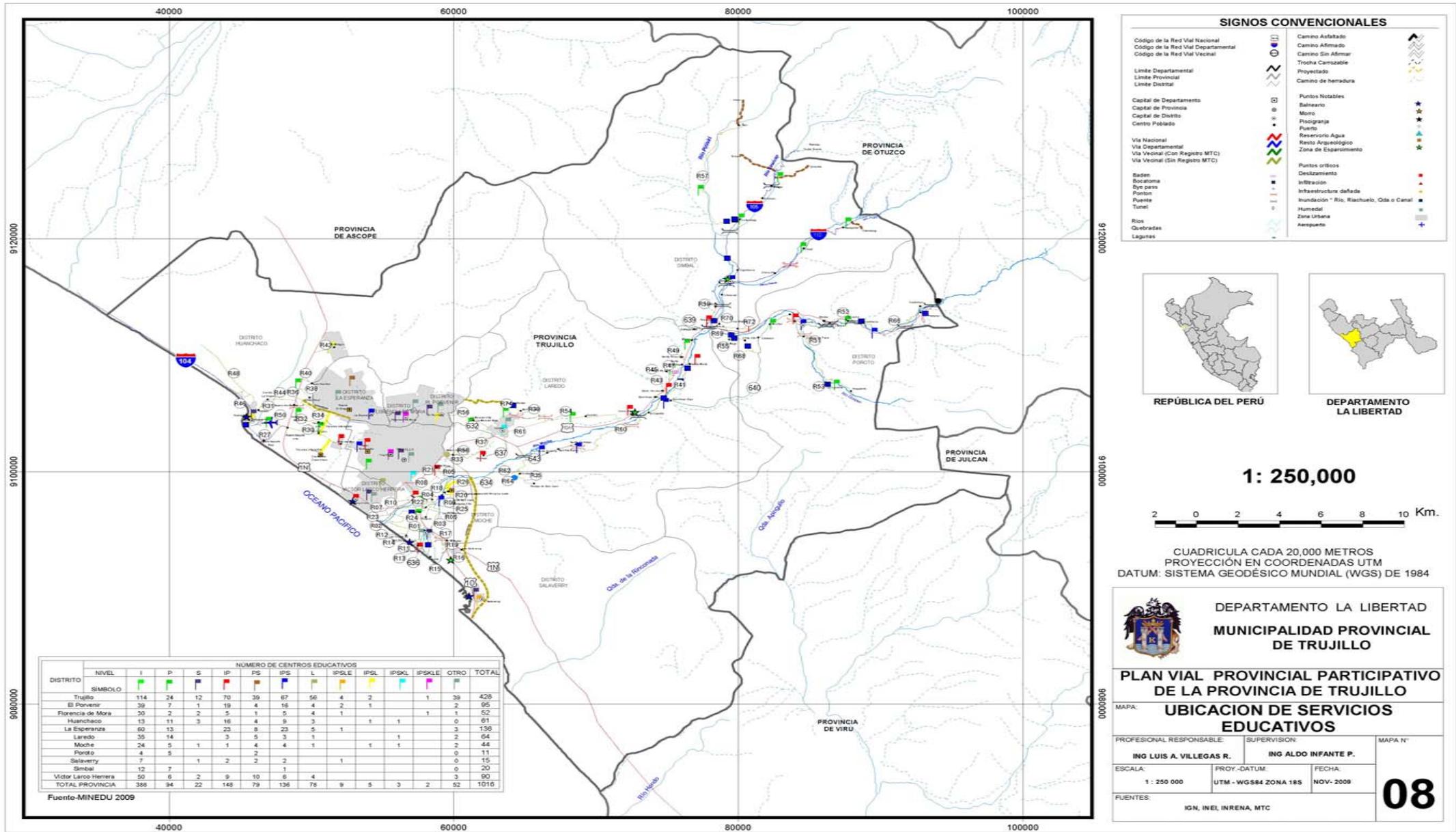
Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



DISTRITO	NIVEL	NUMERO DE CENTROS EDUCATIVOS											TOTAL
		I	P	S	IP	PS	IPS	L	IPSL	IPSL	IPSKL	OTRO	
Trujillo	114	24	12	70	39	67	56	4	2			38	428
El Póncave	39	7	1	19	4	15	4	2	1			2	65
Florencia de Mora	30	2	2	5	1	5	4	1			1	1	52
Huanchico	15	11	3	16	4	9	3		1	1		0	61
La Esperanza	60	13		29	9	23	5	1				3	136
Laredo	35	14		3	5	3	1				1	2	64
Moche	24	5	1	1	4	4	1		1	1		2	44
Pando	4	9			2							0	11
Salaverry	7		1	2	2			1				0	15
Símbal	12	7				1						0	20
Victor Larco Herrera	50	6	2	9	10	6	4					3	90
TOTAL PROVINCIA	368	94	22	148	79	136	76	9	5	3	2	52	1016

Fuente-MINEDU 2009

CAPÍTULO II

OFERTA DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Oferta Actual de la Infraestructura Vial

El Inventario Vial se orienta a identificar cuáles son los caminos que integran la red vial de la provincia; así como, el estado en que se encuentran y el requerimiento de intervención para llevarlos a una situación deseable. Se realiza en los caminos de alcance vecinal; es decir, no incluyen los caminos de tipo departamental (que integran la red secundaria), ni los nacionales (que integran la red primaria). Sin embargo, para un análisis integral de la vialidad se levanta información general de los caminos nacionales y departamentales (longitud y situación de la superficie de rodadura).

A través del Inventario Vial se reconocen los defectos y zonas críticas del camino, se definen las actividades que se deben desarrollar para lograr su adecuada conservación, y se identifican las canteras y otras fuentes que proveerán los materiales necesarios para la ejecución de las obras. La información es recolectada por el Sistema de Georeferenciamiento Global-GPS.

El resultado que se obtiene es un listado clasificado de las carreteras de la provincia y cada distrito, un señalamiento acerca del nivel de intervención que requiere cada una de ellas y los diagramas viales respectivos.

Finalidad

- a) Identificar los caminos que integran la red vial distrital y provincial y contar con un listado clasificado de las mismas.
- b) Conocer el estado de situación de los caminos y determinar los niveles de intervención que requieren para garantizar una adecuada transitabilidad.
- c) Mapear los caminos vecinales, incluyendo los caminos nacionales y departamentales.
- d) Identificar los caminos de herradura de cada distrito y su ubicación en la red vial del distrito (Caminos troncales de longitud aprox. igual o mayor a 10 Kms)

2.1. Nivel de articulación vial de la provincia en el ámbito regional

2.1.1. Situación Actual de la Infraestructura Vial

De los 78 127 Kms que conforman la red vial en el Perú, a la región de La Libertad le corresponde el 5.64 %, consistente de 12.53 % de carretera asfaltada, 12.66 % de carretera afirmada y aprox 84 % entre carreteras sin afirmar y trochas carrozables ubicadas estas últimas en la amplia sierra regional . Los CPs de la costa están integrados principalmente a través de la carretera Panamericana Norte (PE 1N) en tanto los CPs de Sierra y Selva están parcialmente articulados por la longitudinal de la sierra PE3N , las vías transversales nacional PE 10 y PE10A (Salaverry-Shorey) y PE 10 B (proyecto hacia Juanjuí) , ramal nacional PE10C (hacia Tayabamba), y 30 vías Departamentales en gran parte asfaltadas. Todas ellas permiten que la región como un todo esté conectada actual y directamente con las regiones vecinas de Ancash , Cajamarca, y Lambayeque.

La provincia de Trujillo posee el 6.9 % de la extensión territorial del departamento pero su red vial total equivale al 8 % de la red departamental y al 0.45 % del total nacional (Cuadro N° 21).

Cuadro Nº 21

CLASIFICACIÓN DE LA RED VIAL POR ÁMBITOS Y TIPOS DE RED

Ámbito/Red Vial	Tipo de superficie (Km.)									
	Asfaltado		Afirmado		Sin afirmar		Trocha		Total	
	Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%
Perú	10189	13.04	18533	23.72	13809	17.68	35596	45.56	78127	100.00
Nacional	8141	10.42	6640	8.50	1860	2.38	326	0.42	16967	21.72
Departamental	1106	1.42	6015	7.70	4291	5.49	2839	3.63	14251	18.24
Vecinal	942	1.21	5878	7.52	7658	9.80	32431	41.51	46909	60.04
Región	552.66	12.53	558.34	12.66	963.81	21.85	2335.8	52.96	4410.61	100.00
Nacional	378.3	8.58	241.94	5.49	77.1	1.75	0	0.00	697.34	15.81
Departamental	50.2	1.14	244.3	5.54	613.86	13.92	276.95	6.28	1185.31	26.87
Vecinal	124.16	2.82	72.1	1.63	272.85	6.19	2058.85	46.68	2527.96	57.32
Provincia	150.62	42.83	67.4202	19.17	101.40	28.84	32.19	9.16	351.63	100.00
Nacional	111.55	31.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	111.55	31.72
Departamental	12.35	3.51	21.49	6.11	22.44	6.38	0.00	0.00	56.28	16.00
Vecinal	26.72	7.60	45.94	13.06	78.96	22.45	32.19	9.16	183.80	52.27

Fuente : elaboración propia - Levantamiento Georeferenciado de la Red Vial de la Provincia de Trujillo
Plan Vial Participativo de la Provincia de Trujillo 2009
Plan Vial Departamental Participativo 2005

Trujillo cuenta con una elevada extensión de vía nacional, 31.72 % de toda su red vial, que atraviesa longitudinal y transversalmente la provincia cuyas proporciones son de mayor magnitud a las observadas en el caso de la red regional y nacional. En vías vecinales esta proporción es algo menor a la existente en los otros ámbitos geográficos. También es notorio que más del **42 %** de la red provincial está en condiciones de asfaltada, cuando a nivel región este tipo de superficie es de sólo el **12.53 %** y del **13.04 %** a nivel nacional.

En cuanto a las características básicas de la red vial de la provincia de Trujillo, a base del georeferenciamiento vial realizado en sus diferentes distritos se detecta que la mayor parte de caminos asfaltados son de jerarquía nacional. De la red vial vecinal sólo **14.5 %** está asfaltada y el **60 %** en condiciones de sin afirmar y trocha lo cual es un fuerte indicador de la escasa gestión en este ámbito de la infraestructura territorial.

2.1.2. Descripción de los principales Ejes Viales que atraviezan la Provincia

La provincia de Trujillo está territorialmente articulada con sus propios distritos y con el resto de provincias vecinas a través dos ejes nacionales siendo uno de ellos la carretera Longitudinal de la Costa Norte (PE 1N) que recorre a lo largo de su espacio costero, y el otro la transversal PE10 y PE10A de penetración a la sierra(Desde Salaverry); ambas asfaltadas lo que facilita el tráfico fluido de pasajeros, recursos y carga, al interno y externo de la provincia y región, integrando los más importantes centros de producción con los centros de servicios, sus principales mercados locales, regionales y nacionales y asegurando el acceso de la mayoría poblacional a los diferentes servicios básicos.

Cuadro Nº 22

PRINCIPALES EJES VIALES DE ARTICULACIÓN EN LA PROVINCIA

Tipo de Eje	Tramo		Longitud (Km)	Superficie	Pavimento
Longitudinal	Red Vial Nacional PE-1N	Limite Provincial (Salaverry) Limite Provincial (El Milagro)	55.32	Asfaltada	Transitable
Transversal	Red Vial Nacional PE 10A	Emp.PE-1N (Trujillo)- Limite Provincial (Poroto)	50.22	Asfaltada	Transitable
Transversal	Red Vial Nacional PE 10	Emp.PE-1N (Miramar)- Salaverry	6.01	Asfaltada	Transitable

Fuentes: Trabajo de Campo del IVG Trujillo, PVDP La Libertad, 2005
Elaboración: ETPVPP

Red Vial Nacional***Carretera Longitudinal de la Costa Norte (Carretera Panamericana): PE1N***

Vía asfaltada que abarca aproximadamente desde 12 Kms al norte del CP California (Provincia de Virú) hasta el límite provincial identificado 5 kms al norte del CP El Milagro (Provincia de Trujillo). Integra de manera directa económica, social, territorial y administrativamente los distritos de Salaverry, Moche, Trujillo, Víctor Larco Herrera, y Huanchaco y constituye la vía principal para el flujo de carga y pasajeros al interior y exterior de la provincia. En general presenta buen estado de transitabilidad y forma parte del Eje Vial Nacional Nº 4 (Trujillo-Pativilca) y de la Autopista del Sol ya concesionados para su mejoramiento y rehabilitación.

Carretera Transversal de la Sierra: PE10A

Se inicia en Trujillo (Intersección vial: Ovalo La Marina) y abarca hasta el límite distrital de Poroto (con Otuzco) al Este del CP de Cushmún. Se encuentra asfaltada hasta el desvío a Otuzco (Provincia de Otuzco) y continúa su recorrido sin asfaltar hasta Shorey donde empalma con la longitudinal de la Sierra Norte PE3N. Articula directa e indirectamente todos los CPs y espacios productivos y de servicios de los distritos de Laredo, Poroto y Simbal entre sí, con los CPs de sierra regional y extra regional y con el eje costero de la longitudinal de la costa Norte.

Permite la integración de todo el espacio provincial con el Corredor Alto Andino "César Vallejo" llamado a constituirse en principal eje de desarrollo de la sierra libertina. Se complementa con el eje transversal hacia Salaverry que se describe a continuación.

Carretera Transversal a Salaverry: PE10

Tramo corto, asfaltado de dos carriles ,actualmente en mal estado de conservación por falta de mantenimiento , que se inicia en la longitudinal de la Costa Norte PE1N a la altura del CP Miramar (distrito de Moche) y termina en el CP Salaverry. De relevante importancia por articular la provincia y la región con el principal **puerto de Salaverry** y ser parte del eje transversal conjuntamente con el tramo de la transversal de la Sierra PE10A. El terminal portuario de Salaverry es el único en toda la región que con sus dos muelles espigones de uso multipropósito (carga general , granel, incluso pasajeros), séis (06) zonas de almacenamiento al aire libre y almacenes cerrados para azúcar, y mercadería en general; brinda servicios para la distribución física internacional de exportación regional y extraregional (azúcar, espárragos, harina de pescado, envasados, concentrados de mineral, etc) y de importación necesarios para las actividades básicas locales (maíz, trigo, soya, fertilizantes, carbón, anfo); además del cabotaje de combustibles, que en conjunto se aproximan a los 1 300 mill de Toneladas anuales (a base de los años 2007 y 2008) ⁽¹²⁾.

2.1.3. Indicadores de Transporte

Como se desprende del Cuadro N° 23 , el índice de densidad vial “ Km/Km2 “que mide la concentración de caminos sobre una determinada superficie territorial, está indicando que mientras la región tiene una elevada dotación de vías en relación a su extensión territorial (cerca del doble respecto al país), la provincia de Trujillo presenta una concentración 2.2 veces mayor al promedio nacional, y sólo 15 % más alta que el regional.

Cuadro N° 23

INDICADORES DE TRANSPORTE

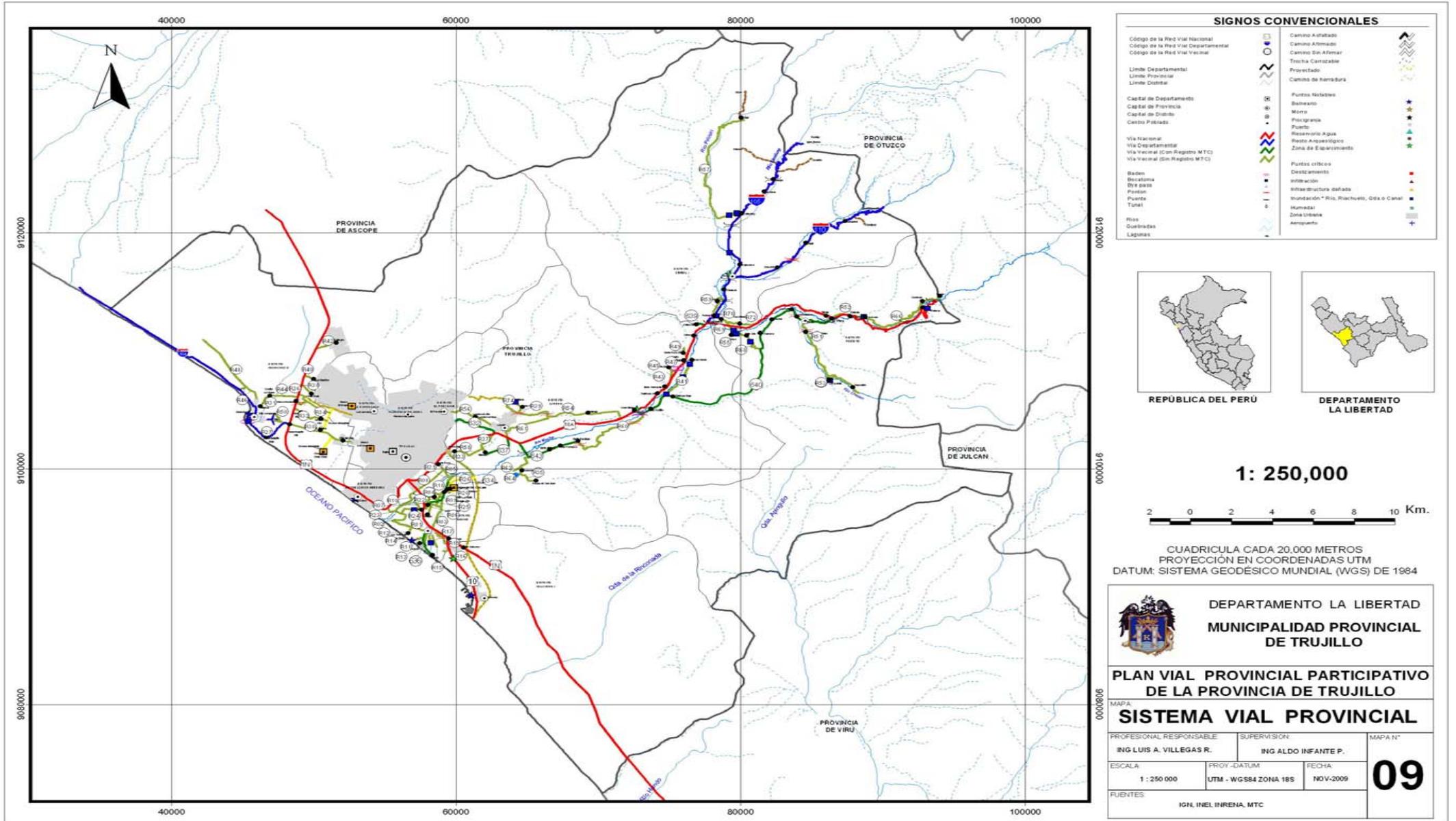
Indicadores		Perú	La Libertad	Trujillo
Km/Km2 (Superficie)		0.06	0.17	0.20
(KM/Hab.)*1000		2.78	2.65	0.41
Superficie	Miles km ²	1,280.10	25.50	1.77
Población 2009	Miles Hab.	28,085.79	1,665.14	850.76
Densidad Poblacional	Hab/Km ²	21.94	65.30	481.02
Red Vial 2009	Km.	78,127.00	4,410.61	351.63

Fuentes: INEI. Censos de Población y Vivienda 2005 y 2007
Trabajo de Campo IVG. Trujillo

En cambio el índice “ Km/Hab “ (expresado por cada 1000 habitantes) que mide el grado de disponibilidad de caminos en relación a la población, calculado a base de población estimada para el 2009, es bastante menor que el índice regional y el índice nacional. Esta dotación vial inferior, aún con la existencia de las vías nacionales longitudinales y transversales que atraviezan la provincia dotándola de eficiente infraestructura, es resultado en parte de la alta densidad poblacional (7 veces mayor que la densidad poblacional departamental) consolidada en el área metropolitana.

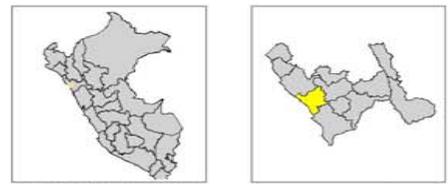
¹²) Propuesta de “**Plan Maestro del Terminal Portuario de Salaverry**” Rev. 1.0, Julio 2009. Consorcio Haskoning-Indesmar.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional		Camino Aislado	
Código de la Red Vial Departamental		Camino Aterrado	
Código de la Red Vial Provincial		Camino Sin Aterrar	
Limite Departamental		Trocha Carriajable	
Limite Provincial		Provetado	
Limite Ciudadal		Camino de Herradura	
Capital de Departamento		Puntos Históricos	
Capital de Provincia		Barrio	
Capital de Distrito		Morro	
Ciudad Polidada		Finca	
Via Nacional		Puerto	
Via Departamental		Reserva de Agua	
Via Vecinal (Con Registro MTC)		Puerto Antropológico	
Via Vecinal (Sin Registro MTC)		Zona de Equipamiento	
Baden		Puntos críticos	
Señalamiento		Desplazamiento	
Dirección		Infraestructura dañada	
Puente		Tronadura "Río, Riachuelo, Quea o Canal"	
Túnel		Humedal	
Ríos		Zona Urbana	
Quebradas		Aeropuerto	
Lagunas			



REPÚBLICA DEL PERÚ DEPARTAMENTO LA LIBERTAD

1: 250,000



CUADRICULA CADA 20.000 METROS
PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984

 **DEPARTAMENTO LA LIBERTAD**
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

SISTEMA VIAL PROVINCIAL

PROFESIONAL RESPONSABLE: ING LUIS A. VILLEGAS R.	SUPERVISOR: ING ALDO INFANTE P.	MAPA N°
ESCALA: 1 : 250 000	PROY.-DATUM: UTM - WGS84 ZONA 18S	FECHA: NOV-2009
FUENTES: IGN, INEL, INRENA, MTC		09

2.2. Análisis del Sistema Vial de la Provincia

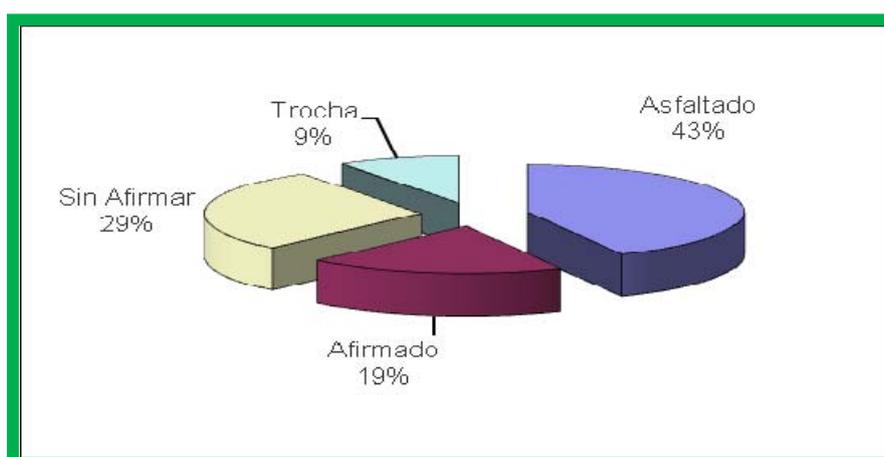
La red vial provincial históricamente ha estado ligada de manera estrecha a la producción y comercialización interna y externa agrícola, agroindustrial, turística e industrial y por ello existe adecuada articulación en zonas de Costa y Valle, siendo de menor calidad el servicio en algunas zonas de Sierra como es el caso de caseríos alejados de la capital distrital de los distritos de Simbal y Poroto. La Red Vial Vecinal Provincial, se encuentra conectada a la Red Nacional de la región y a las vías departamentales existentes en su espacio.

2.2.1. Participación de los caminos en el sistema vial

La participación de la red nacional y departamental es del 47 % de la red total analizada, frente al 53 % que corresponde a las vías vecinales, y son las responsables de la existencia de la mayor parte de vía asphaltada. Las vías vecinales están mayoritariamente sin afirmar y trocha y sólo el 21.2 % en términos de extensión se encuentran registradas.

Cuadro Nº 24
CLASIFICADOR DE LA RED VIAL POR TIPO DE SUPERFICIE

Tipo de Red Vial	Nº de Rutas	Longitud (Km.)	Tipo de superficie (Km.)				%
			Asfaltado	Afirmado	Sin Afirmar	Trocha	
Nacional	3	111.55	111.55	0.00	0.00	0.00	31.7%
Departamental	3	56.28	12.35	21.49	22.44	0.00	16.0%
Vecinal	74	183.80	26.72	45.94	78.96	32.19	52.3%
. Registrada	7	39.00	15.53	22.84	0.63	0.00	11.1%
. No registrada	67	144.80	11.19	23.09	78.32	32.19	41.2%
TOTAL	80	351.63	150.62	67.42	101.40	32.19	
			42.8%	19.2%	28.8%	9.2%	100.0%



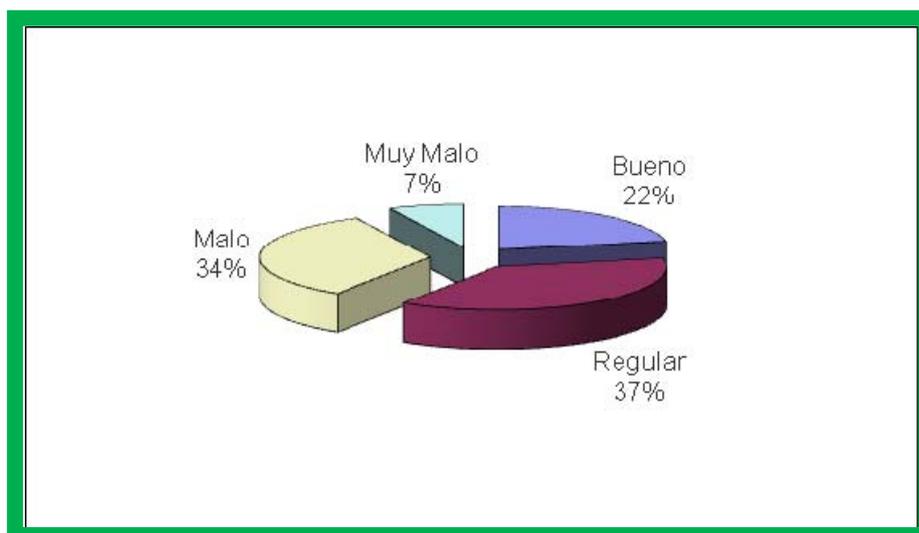
De acuerdo al clasificador de rutas del MTC, se han identificado 3 rutas de la red nacional, 3 rutas de la red departamental, 7 rutas de la red Vecinal registrada y 67 rutas no registradas que conjuntamente hacen un total de 80 vías por 351.63 Kms.

A continuación se presenta el cuadro N° 25, efectuado también a base de la información del Georeferenciamiento y observación en campo. Aquí se puede observar el estado promedio de conservación de todos los caminos inventariados y sus actuales condiciones de transitabilidad.

Cuadro N° 25

CLASIFICADOR DE LA RED VIAL POR ESTADO DEL CAMINO

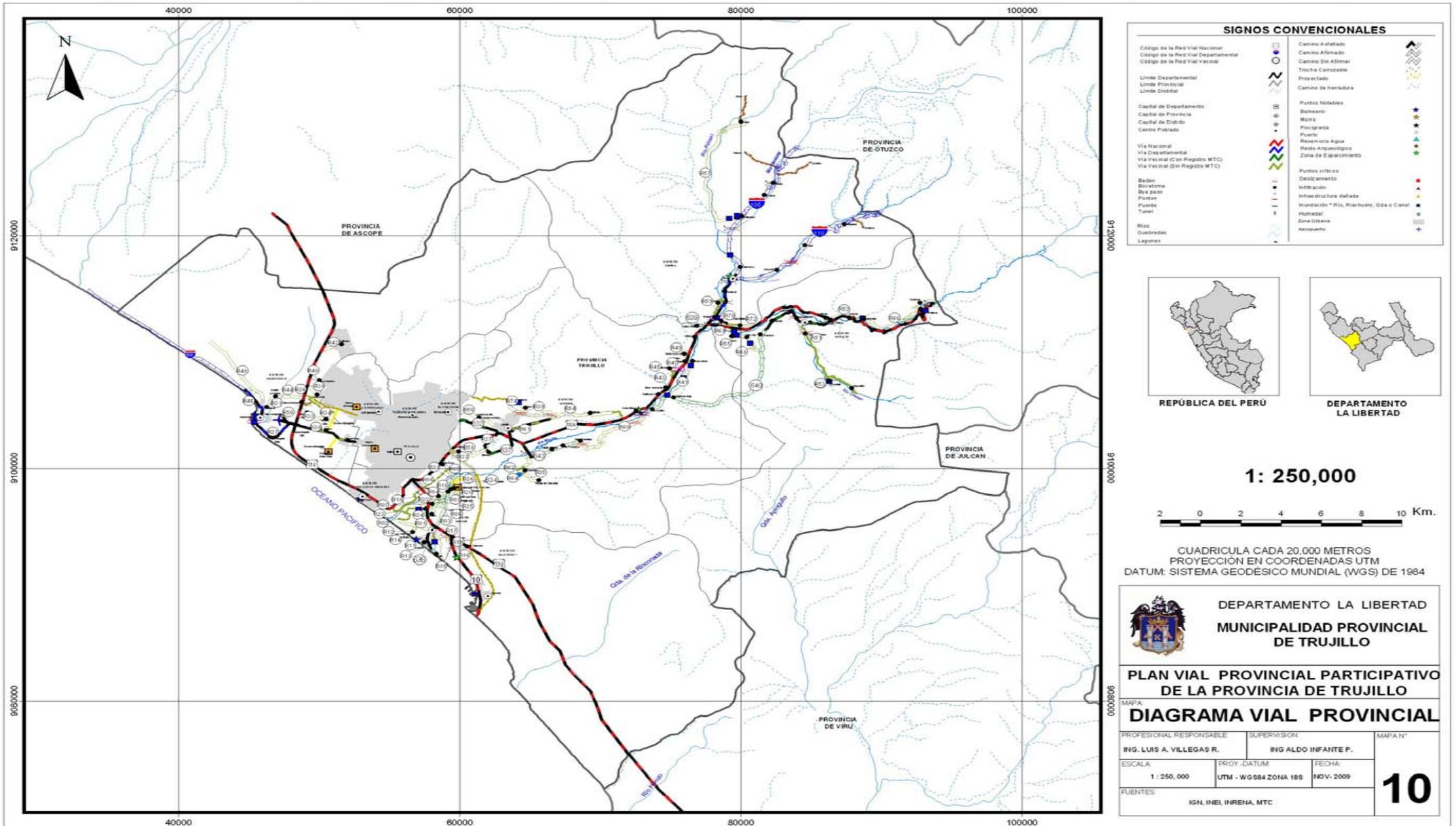
Tipo de Red Vial	N° de Rutas	Longitud (Km.)	Estado de superficie (Km.)				%
			Bueno	Regular	Malo	Muy Malo	
Nacional	3	111.55	55.32	50.22	6.01	0.00	31.7%
Departamental	3	56.28	7.00	12.61	20.44	16.22	16.0%
Vecinal	74	183.80	14.45	68.45	92.31	8.61	52.3%
. Registrada	7	39.00	3.09	35.92	0.00	0.00	11.1%
. No registrada	67	144.80	11.36	32.53	92.31	8.61	41.2%
TOTAL	80	351.63	76.77	131.27	118.76	24.83	
			21.8%	37.3%	33.8%	7.1%	100.0%



Observando el cuadro y gráfico anteriores puede afirmarse que el estado de conservación del sistema vial provincial, se encuentra entre bueno y regular como promedio. El 41 % del sistema puede considerarse en la categoría entre malo y muy malo, agravado ésto por el ininterrumpido tránsito que soporta.

En lo referente a la red vecinal (52.3 % de la red total), la situación es diferente. Solamente el 7.8 % de esta red está considerada como buena, el resto, 92.2 % aproximadamente califica entre regular y muy mala, encontrándose en mal y muy mal estado cerca del 55 %. Esta es una situación típica de las vías vecinales carentes de programas de mantenimiento rutinario y periódico, así como de intervenciones sostenibles en rehabilitación y mejoramiento, a pesar de la fuerte demanda de uso.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



2.2 .2. Definición del nuevo Clasificador de Rutas y Malla Topológica Vial de la Provincia

Cuadro Nº 26

CLASIFICADOR DE RUTAS DE LA RED VIAL DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

(Datos de Longitud con GPS)

Nº	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Tipo de superficie (Km.)			
		Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha
		RED VIAL PROVINCIAL: (1) + (2) + (3)		351.63	150.62	67.42	101.40	32.19
		(1). RED VIAL NACIONAL RECORRIDA CON GPS.		111.55	111.55	0.00	0.00	0.00
1	PE-1N	Limite Provincial (Salaverry)	Limite Provincial (El Milagro)	55.32	55.32	0.00	0.00	0.00
2	PE-10	Emp PE-1N (Miramar)	Salaverry	6.01	6.01	0.00	0.00	0.00
3	PE-10A	Emp. PE-1N (Trujillo)	Limite Provincial (Poroto)	50.22	50.22	0.00	0.00	0.00
		(2). RED VIAL DEPARTAMENTAL RECORRIDA CON GPS.		56.28	12.35	21.49	22.44	0.00
1	LI-104	Emp PE-1N (Huanchaquito Alto)	Limite Provincial (Huanchaco)	19.31	6.70	12.61	0.00	0.00
2	LI-105	Emp. PE-1N (Pedregal)	Limite Provincial (Simbal)	20.44	5.35	6.54	8.55	0.00
3	LI-110	Emp. 105 (Simbal)	Limite Provincial (Simbal)	16.52	0.30	2.34	13.89	0.00
		(3). RED VIAL VECINAL TOTAL		183.80	26.72	45.94	78.96	32.19
		(3.1.). RED VIAL VECINAL REGISTRADA		39.00	15.53	22.84	0.63	0.00
1	LI-632	Emp. PE-10A	Laredo - El Porvenir	3.28	3.28	0.00	0.00	0.00
2	LI-634	Emp PE-1N	Huaca del Sol y la Luna	3.28	0.00	3.28	0.00	0.00
3	LI-636	Moche-Las Delicias	Taquila	2.17	1.49	0.68	0.00	0.00
4	LI-637	Emp. PE-10A	Barraza	2.33	2.33	0.00	0.00	0.00
5	LI-639	Emp. PE-10A	Catuay Bajo	0.63	0.00	0.00	0.63	0.00
6	LI-640	Emp. PE-10A (Cerro Blanco)	Poroto - Emp. PE-10A (La Tranca)	22.15	6.98	15.16	0.00	0.00
7	LI-643	Emp. PE-10A	Santo Domingo	5.16	1.45	3.72	0.00	0.00

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

N°	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Tipo de superficie (Km.)			
		Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha
		(3.2.). RED VIAL VECINAL NO REGISTRADA		144.80	11.19	23.09	78.32	32.19
1	R01	Moche	P Carretera	2.55	0.00	1.06	1.49	0.00
2	R02	Emp. PE-1N (Sun)	Sector La Patera	3.40	0.00	0.00	0.00	3.40
3	R03	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.63	0.00	2.63	0.00	0.00
4	R04	Emp. LI-634	Chanquin Alto - Emp. LI-634	2.22	0.00	0.00	2.22	0.00
5	R05	Santa Rosa(Trujillo)	Rio Moche	0.86	0.00	0.00	0.86	0.00
6	R06	Emp. PE-1N	El Rosario - Emp R03	2.08	0.00	0.00	2.08	0.00
7	R07	Emp. R02	Punta de Carretera (Rio Moche)	0.67	0.00	0.00	0.67	0.00
8	R08	Emp. PE-1N	Emp R05	2.51	0.00	0.00	0.00	2.51
9	R09	Emp. LI-634	Emp. R04 (Sector Villa San Juan)	0.98	0.00	0.00	0.98	0.00
10	R10	Emp. PE-1N	Sector La Bocana - Emp. PE-1N	3.50	0.00	0.00	0.00	3.50
11	R11	Moche	Emp. LI-636 (Las Delicias)	0.80	0.00	0.00	0.80	0.00
12	R12	Emp. R01	Las Torres de San Borja	0.60	0.00	0.00	0.60	0.00
13	R13	Moche	Punta de Carretera (Sector Huartaco)	0.64	0.00	0.00	0.00	0.64
14	R14	Emp. LI-636	Sector Los Muertos	0.51	0.00	0.00	0.51	0.00
15	R15	Moche	Sector El Palmo	0.96	0.00	0.00	0.96	0.00
16	R16	Emp PE-10	Sector El Palmo	0.66	0.00	0.00	0.66	0.00
17	R17	Moche	Emp. R19	0.78	0.00	0.00	0.78	0.00
18	R18	Emp LI-634	Sector Villa San Juan	0.47	0.00	0.00	0.47	0.00
19	R19	Emp PE-1N	Emp PE-10	0.86	0.00	0.00	0.86	0.00
20	R20	Emp. LI-634	Emp. R18	0.26	0.00	0.00	0.26	0.00
21	R21	Emp. LI 634 (Huaca Sol)	Rio Moche	0.55	0.00	0.55	0.00	0.00
22	R22	Emp. R09	El Tanque	0.27	0.00	0.00	0.27	0.00
23	R23	Emp. R02	Rio Moche	0.45	0.00	0.00	0.00	0.45
24	R24	Emp. PE-1N (Sun)	Emp. LI-634	0.49	0.00	0.00	0.49	0.00
25	R25	Emp. LI-634	Emp. R06	0.34	0.00	0.00	0.34	0.00
26	R26	Emp R21	Rio Moche	0.55	0.00	0.55	0.00	0.00
27	R27	Emp. LI 104	Aeropuerto	0.80	0.80	0.00	0.00	0.00
28	R30	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.10	4.10	0.00	0.00	0.00
29	R31	El Tablazo	Cerrito la Virgen	1.17	0.00	0.00	1.17	0.00
30	R32	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.70	0.00	0.00	2.70	0.00
31	R33	Emp. R58	Rio Moche	2.67	0.00	2.67	0.00	0.00
32	R34	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.99	0.00	0.00	0.00	2.99

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

Nº	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Tipo de superficie (Km.)			
		Desde	Hasta		Asfaltado	Afirmado	Sin afirmar	Trocha
33	R35	Emp. LI-643	Conache - Pampa de San Juan	3.55	0.10	1.69	1.76	0.00
34	R36	Emp. PE-1N	Emp. R34	0.95	0.00	0.00	0.00	0.95
35	R37	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	1.93	1.12	0.81	0.00	0.00
36	R38	Emp. PE-1N	Victor Raul	1.10	0.00	0.00	1.10	0.00
37	R39	Laredo	San Carlos	0.65	0.00	0.00	0.65	0.00
38	R40	Emp. PE-1N	Sector Los Huertos	0.78	0.00	0.00	0.78	0.00
39	R41	Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)	Jesús María	3.59	0.00	0.00	3.59	0.00
40	R42	Emp. PE-1N	El Milagro	0.98	0.00	0.00	0.98	0.00
41	R43	Emp. PE-10A	Bello Horizonte - Emp PE-10A	0.81	0.00	0.81	0.00	0.00
42	R44	Emp. PE-1N	Cerrito la Virgen	1.97	0.00	0.00	1.97	0.00
43	R45	Emp. PE-10A	Ciudad de Dios	1.27	0.00	0.00	0.00	1.27
44	R46	Emp. LI-104	El Tablazo	1.84	0.00	0.00	1.84	0.00
45	R47	Emp. PE-10A	Emp. R45	0.31	0.00	0.00	0.00	0.31
46	R48	Emp. R46	Punta de Carretera	4.92	0.00	0.00	4.92	0.00
47	R49	Emp. PE-10A	Santa Rosa - Punta de Carretera	0.90	0.00	0.00	0.90	0.00
48	R50	Emp. R27	Villa Aeropuerto	0.81	0.81	0.00	0.00	0.00
49	R51	Emp. LI-640 (Poroto)	Huayabito	8.90	0.00	0.00	0.00	8.90
50	R52	Emp. PE-10A (La Tranca)	Emp. R66 (Concón)	1.63	0.00	0.00	1.63	0.00
51	R53	Emp. R51	La Cuchilla	0.58	0.00	0.00	0.00	0.58
52	R54	Emp. PE-10A	Galindo - Emp R39 (Laredo)	8.57	0.00	3.30	4.15	1.12
53	R55	Emp. R68	Dos de Mayo	0.48	0.00	0.00	0.00	0.48
54	R56	El Porvenir	La Merced - Laredo	3.18	0.00	0.00	3.18	0.00
55	R57	Emp. LI-105 (Collambay)	Ñari	13.43	0.00	0.00	13.43	0.00
56	R58	Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)	Nuevo Barraza Bajo - Emp R37	2.93	0.00	0.00	2.93	0.00
57	R59	Emp. LI-105 (Pedregal)	Emp. LI-105 (Cumbray)	2.47	0.00	0.00	0.00	2.47
58	R60	Santo Domingo	Emp. LI 640 (Cerro Blanco)	6.92	0.00	6.92	0.00	0.00
59	R61	Emp. PE-10A	Emp. R54	4.06	3.82	0.24	0.00	0.00
60	R62	Emp. R35	Los Algarrobos	0.72	0.00	0.00	0.00	0.72
61	R64	Emp. R35	Lagunas de Conache	0.36	0.00	0.00	0.00	0.36
62	R66	Emp. PE-10A (Concón)	Cushmun - Limite Provincial (Poroto)	8.80	0.00	0.00	8.80	0.00
63	R68	Emp. LI 640	Chile Alto- Río Moche	3.35	0.00	0.00	3.35	0.00
64	R69	Emp. PE-10A	Río Moche	0.53	0.00	0.00	0.00	0.53
65	R70	Emp. PE-10A	La Constancia - Emp LI-105	1.40	0.36	0.39	0.66	0.00
66	R72	Emp. PE-10A	Emp. R70	2.59	0.08	1.48	0.00	1.02
67	R74	Emp R39 (Laredo)	Emp R39 (San Carlos)	2.55	0.00	0.00	2.55	0.00

Fuente: IVG Trujillo,2009

El **Clasificador de Rutas** presentado en el Cuadro N° 26 permite visualizar numérica y analíticamente todo el sistema vial de la provincia del Trujillo recorrido con GPS (carreteras nacionales, departamentales y caminos vecinales carrozables) y contiene aquellos caminos vecinales carrozables cuyo origen se encuentra dentro de la provincia indistintamente de donde se ubique su destino (dentro o fuera de la jurisdicción administrativa provincial).

Se discrimina entre rutas registradas vigentes en el MTC (registradas al momento de inicio del proceso de Inventariado Vial georeferenciado) y la diversidad de rutas aún no registradas, para las que se les ha asignado un registro provisional que se inicia con R 01, en tanto la Dirección de Caminos les asigne el registro de ruta definitivo. Se han registrado provisionalmente 68 rutas. Adicionalmente este cuadro muestra para cada ruta el tipo de superficie de rodadura y la longitud parcial y total.

La **Malla Topológica** presentada en el Cuadro N° 27, complementa la información detallada en el Clasificador de Rutas, ya que contiene la información de todas las rutas (carreteras o caminos carrozables) que se conectan con los Centros Poblados localizados dentro de los límites provinciales y también de aquéllos cuyo origen y/o destino está fuera o dentro de la jurisdicción administrativa provincial. Esto implica que la distancia consignada en la Malla Topológica puede ser igual o mayor que la del Clasificador de Rutas. En el caso particular de Trujillo, ambos cuadros muestran la misma longitud debido a que las vías georeferenciadas se inician dentro de la provincia en su totalidad.

En este cuadro además de las distancias y el tipo de superficie de rodadura se especifica el ancho de la vía (plataforma total que incluye bermas) y el estado promedio en que se encuentra la calzada (superficie de rodadura por donde circulan los vehículos). Esto último es de máxima relevancia ya que además de permitir diagnosticar el nivel de transitabilidad del sistema, es la base para proponer los tipos de intervención necesarios para recuperar y/o mantener el estándar de transitabilidad requerido según normas establecidas en los reglamentos técnicos del MTC.

Cuadro N° 27

MALLA TOPOLOGICA DE LA RED VIAL DE LA PROVINCIA DEL TRUJILLO

N°	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Ancho vía (m)	Superficie de rodadura	
		Desde	Hasta			Tipo	Estado
		RED VIAL PROVINCIAL: (1) + (2) + (3)		351.63			
		(1). RED VIAL NACIONAL RECORRIDA CON GPS.		111.55			
1	PE-1N	Limite Provincial (Salaverry)	Limite Provincial (El Milagro)	55.32	11.00	AS	B
2	PE-10	Emp PE-1N (Miramar)	Salaverry	6.01	11.00	AS	M
3	PE-10A	Emp. PE-1N (Trujillo)	Limite Provincial (Poroto)	50.22	6.0-7.0	AS	R
		(2). RED VIAL DEPARTAMENTAL RECORRIDA CON GPS.		56.28			
1	LI-104	Emp PE-1N (Huanchaquito Alto)	Limite Provincial (Huanchaco)	19.31	7.0-13.4	AS,AF	B,R
2	LI-105	Emp. PE-1N (Pedregal)	Limite Provincial (Simbal)	20.44	3.5-5.2	AS,AF,SA	M
3	LI-110	Emp. 105 (Simbal)	Limite Provincial (Simbal)	16.52	3.50	AS,AF,SA	B,MM
		(3). RED VIAL VECINAL TOTAL		183.80			

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

Nº	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Ancho vía (m)	Superficie de rodadura	Estado
		Desde	Hasta			Tipo	
		(3.1.). RED VIAL VECINAL REGISTRADA		39.00			
1	LI-632	Emp. PE-10A	Laredo - El Porvenir	3.28	>12	AS	B,R
2	LI-634	Emp PE-1N	Huaca del Sol y la Luna	3.28	3.5-6.0	AF	R
3	LI-636	Moche-Las Delicias	Taquila	2.17	3.0-10.0	AS,AF	R
4	LI-637	Emp. PE-10A	Barraza	2.33	>6.0	AS	R
5	LI-639	Emp. PE-10A	Catuay Bajo	0.63	4.00	SA	R
6	LI-640	Emp. PE-10A (Cerro Blanco)	Poroto - Emp. PE-10A (La Tranca)	22.15	3.5-10.5	AS,AF	R
7	LI-643	Emp. PE-10A	Santo Domingo	5.16	6.6-8.0	AS,AF	B,R
		(3.2.). RED VIAL VECINAL NO REGISTRADA		144.80			
1	R01	Moche	P Carretera	2.55	5.4 m	SA	R
2	R02	Emp. PE-1N (Sun)	Sector La Patera	3.40	>3.5 m	TR	MM
3	R03	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.63	6.5 m	AF	R
4	R04	Emp. LI-634	Chanquin Alto - Emp. LI-634	2.22	>3.5	SA	R
5	R05	Santa Rosa(Trujillo)	Rio Moche	0.86	4.0 m	SA	R
6	R06	Emp. PE-1N	El Rosario - Emp R03	2.08	>3.5	SA	R
7	R07	Emp. R02	Punta de Carretera (Rio Moche)	0.67	5.0 m	SA	M
8	R08	Emp. PE-1N	Emp R05	2.51	5.0 m	TR	R
9	R09	Emp. LI-634	Emp. R04 (Sector Villa San Juan)	0.98	5.0 m	SA	R
10	R10	Emp. PE-1N	Sector La Bocana - Emp. PE-1N	3.50	3.0 m	TR	R
11	R11	Moche	Emp. LI-636 (Las Delicias)	0.80	8.00 m	SA	R
12	R12	Emp. R01	Las Torres de San Borja	0.60	4.0 m	SA	R
13	R13	Moche	Punta de Carretera (Sector Huartaco)	0.64	2.8-2.0	TR	MM
14	R14	Emp. LI-636	Sector Los Muertos	0.51	4.5 m	SA	M
15	R15	Moche	Sector El Palmo	0.96	5.0 m	SA	M
16	R16	Emp PE-10	Sector El Palmo	0.66	3.0 m	SA	M
17	R17	Moche	Emp. R19	0.78	5.0 m	SA	M
18	R18	Emp LI-634	Sector Villa San Juan	0.47	4.0 m	SA	R
19	R19	Emp PE-1N	Emp PE-10	0.86	5.0 m	SA	M
20	R20	Emp. LI-634	Emp. R18	0.26	>3.5 m	SA	R
21	R21	Emp. LI 634 (Huaca Sol)	Rio Moche	0.55	5.0 m	AF	R
22	R22	Emp. R09	El Tanque	0.27	3.0 m	SA	R
23	R23	Emp. R02	Rio Moche	0.45	3.0 m	TR	M
24	R24	Emp. PE-1N (Sun)	Emp. LI-634	0.49	3.0 m	SA	R
25	R25	Emp. LI-634	Emp. R06	0.34	3.5-4.5	SA	R
26	R26	Emp R21	Rio Moche	0.55	5.0 m	AF	R
27	R27	Emp. LI 104	Aeropuerto	0.80	> 12 m	AS	B
28	R30	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.10	13 m	AS	B
29	R31	El Tablazo	Cerrito la Virgen	1.17	6.0 m	SA	M
30	R32	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.70	3.2-6.0	SA	M
31	R33	Emp. R58	Rio Moche	2.67	4.5 m	AF	R
32	R34	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.99	5.0 m	TR	M
33	R35	Emp. LI-643	Conache - Pampa de San Juan	3.55	4.0-5.6	AS,AF,SA	R
34	R36	Emp. PE-1N	Emp. R34	0.95	3.0 m	TR	M
35	R37	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	1.93	5.8-8.4	AF,AS	B
36	R38	Emp. PE-1N	Victor Raul	1.10	6.5 m	SA	M

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

Nº	Código de Ruta	Tramo		Longitud (Km.)	Ancho vía (m)	Superficie de rodadura	Estado
		Desde	Hasta			Tipo	
37	R39	Laredo	San Carlos	0.65	5.0 m	SA	R
38	R40	Emp. PE-1N	Sector Los Huertos	0.78	6.0 m	SA	M
39	R41	Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)	Jesús María	3.59	4.0 m	SA	M
40	R42	Emp. PE-1N	El Milagro	0.98	7.0-7.4	SA	M
41	R43	Emp. PE-10A	Bello Horizonte - Emp PE-10A	0.81	6.0 m	AF	B
42	R44	Emp. PE-1N	Cerrito la Virgen	1.97	6.0 m	SA	M
43	R45	Emp. PE-10A	Ciudad de Dios	1.27	3.0 m	TR	M
44	R46	Emp. LI-104	El Tablazo	1.84	3.5-5.0	SA	M
45	R47	Emp. PE-10A	Emp. R45	0.31	3.0 m	TR	M
46	R48	Emp. R46	Punta de Carretera	4.92	5.0-6.0	SA	M
47	R49	Emp. PE-10A	Santa Rosa - Punta de Carretera	0.90	3.0 m	SA	MM
48	R50	Emp. R27	Villa Aeropuerto	0.81	5.0 m	AS	B
49	R51	Emp. LI-640 (Poroto)	Huayabito	8.90	2.6-3.5	TR	M
50	R52	Emp. PE-10A (La Tranca)	Emp. R66 (Concón)	1.63	6.0 m	SA	M
51	R53	Emp. R51	La Cuchilla	0.58	2.6 m	TR	M
52	R54	Emp. PE-10A	Galindo - Emp R39 (Laredo)	8.57	3.0-5.4	AF, SA,TR	M
53	R55	Emp. R68	Dos de Mayo	0.48	3.5 m	TR	MM
54	R56	El Porvenir	La Merced - Laredo	3.18	3.50 m	SA	M
55	R57	Emp. LI-105 (Collambay)	Ñari	13.43	2.8-4.0	SA	M
56	R58	Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)	Nuevo Barraza Bajo - Emp R37	2.93	4.5 m	SA	R
57	R59	Emp. LI-105 (Pedregal)	Emp. LI-105 (Cumbray)	2.47	> 3.0 m	TR	MM
58	R60	Santo Domingo	Emp. LI 640 (Cerro Blanco)	6.92	4.0-5.0	AF	M
59	R61	Emp. PE-10A	Emp. R54	4.06	3.5 m	AS,AF	M
60	R62	Emp. R35	Los Algarrobos	0.72	3.0 m	TR	MM
61	R64	Emp. R35	Lagunas de Conache	0.36	3.0 m	TR	M
62	R66	Emp. PE-10A (Concón)	Cushmun - Limite Provincial (Poroto)	8.80	3.6 m	SA	M
63	R68	Emp. LI 640	Chile Alto- Río Moche	3.35	3.5 m	SA	M
64	R69	Emp. PE-10A	Río Moche	0.53	3.5 m	TR	M
65	R70	Emp. PE-10A	La Constancia - Emp LI-105	1.40	4.0 m	AS,AF,SA	B,R
66	R72	Emp. PE-10A	Emp. R70	2.59	3.0 m	AS,AF,TR	R
67	R74	Emp R39 (Laredo)	Emp R39 (San Carlos)	2.55	4.30	SA	M

Fuente : IVG Trujillo 2009

Vías Registradas no georeferenciadas como tales por cambio de jerarquía o error en la trayectoria o ubicación en el diagrama vial del MTC vigente a la fecha del georeferenciamiento:

- LI 631: en proceso de clasificación
- LI 633: Es Avenida Urbana
- LI 635: Es urbana
- LI 638: En reclasificación
- LI 641 : Error en la trayectoria
- LI 642 : Es Departamental reclasificada

Así como se presentan casos de discrepancia entre la realidad y el Clasificador oficial vigente, también se han detectado diferencias de medición en vías vecinales registradas y ubicadas durante el georeferenciamiento. Estas diferencias que implican más o menos medida actual de la vía, se deben también al proceso de urbanización e incorporación de ciertos tramos vecinales como vías urbanas, generalmente avenidas. El siguiente acápite hace una medición de las diferencias identificadas.

2.2.3. Principales Diferencias en la Métrica por tipo de la Red Vial

El Cuadro N° 28, señala las diferencias métricas (longitud en Kms) detectadas entre los caminos vecinales clasificados y registrados por el MTC (Con código de Ruta definido) y los caminos vecinales recorridos con GPS durante la formulación del Inventario Vial Georeferenciado-IVG. En relación a la provincia de Trujillo existe un error de medición de 8.432 Kms en cuanto a los caminos registrados (la extensión actual es menor) mayormente debido a la conurbación de espacios que ha convertido parte de los caminos vecinales en avenidas urbanas. Por otro lado se verifica un aumento total en longitud procedente de la mayor extensión actual de algunos caminos registrados y de la extensión total inventariada de los caminos no registrados. Este aumento es de **149.0359** Kms .

Cuadro N° 28

PRINCIPALES DIFERENCIAS EN LA MÉTRICA DE LA RED VIAL DE TRUJILLO

N°	Código de Ruta	Longitud (Km.) según:		Variación en la métrica (Km.)	
		Trabajo en campo (GPS) 2009	Inventario vial MTC 2008	Incremento de caminos por accesos	Error de la longitud del camino
RED VIAL VECINAL					
1	LI-632	3.284	9.9		6.616
2	LI-634	3.283	4		0.717
3	LI-636	2.167	2.4		0.233
4	LI-637	2.326	2.2	0.126	
5	LI-639	0.634	1.5		0.866
6	LI-640	22.1469	19.2	2.9469	
7	LI-643	5.162	4	1.162	

ERROR EN LA MEDICION DE LA RED (Km.)		8.432
Caminos Registrados	4.2349	8.432
Caminos No Registrados	144.801	

AUMENTO DE LONGITUD (Km.)	149.0359
----------------------------------	-----------------

2.2.4. Distancia entre las principales localidades de la provincia

De acuerdo al Cuadro N° 29 desde la capital provincial se registra una distancia máxima de 53.20 Kms que es la que existe desde Poroto hasta el Centro poblado de Salaverry (Capital del distrito del mismo nombre). El promedio de distancias entre el conjunto de distritos de 21.36 Kms comparado con los valores máximos y mínimos entre ellos indica poca variabilidad de distancias en el recorrido para el acceso a los mismos.

Cuadro N° 29
DISTANCIAS ENTRE CAPITALES DE DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO
(Distancia Intraprovincial en Kms.)

	El Porvenir	Florencia de Mora	Huanchaco	La Esperanza	Laredo	Moche	Poroto	Salaverry	Simbal	Víctor Larco Herrera	Trujillo
El Porvenir											
Florencia de Mora	4.75										
Huanchaco	19.47	15.01									
La Esperanza	8.35	4.43	13.6								
Laredo	7.54	8.05	18.67	11.65							
Moche	13.00	13.51	21.78	13.46	16.3						
Poroto	37.44	37.95	48.57	41.55	32.54	46.2					
Salaverry	20.00	20.51	28.78	20.46	23.3	9.48	53.2				
Simbal	29.83	30.34	40.96	33.94	24.93	38.59	16.97	45.59			
Víctor Larco Herrera	11.68	10.11	17.02	8.7	14.98	11.05	44.88	18.05	37.27		
Trujillo	3.96	4.11	12.69	5.26	8.4	6.38	39.49	13.93	31.88	4.19	

Máxima Distancia a Trujillo	39.49 Km.
Máxima Distancia	53.20 Km.
Promedio	21.36 Km.

El Cuadro siguiente N° 30 describe las distancias entre la capital provincial Trujillo y principales ciudades de la región y ciudades extraregionales con las que por lo general se mantienen relaciones comerciales relativamente fluídas.

Las ciudades extra regionales más cercanas a Trujillo son Chimbote (en la región Ancash) y Chiclayo. Con la primera existe fuerte flujo de recursos y personas por la actividad pesquera y servicios y con las segundas el flujo es generado por la actividad agroindustrial y el turismo, siendo ésto confirmado por la fluidez del transporte de pasajeros existente entre estos nodos urbanos.

La otra gran ciudad y de mayor vinculación es Lima ubicada a una distancia menor al promedio.

Cuadro N° 30
DISTANCIAS ENTRE LA CAPITAL PROVINCIAL Y PRINCIPALES CIUDADES DE LA REGIÓN Y EL PAÍS

	Chepén	Gran Chimú	Julcán	Otuzco	Pacasmayo	Pataz	Sanchez Carrión	Santiago de Chuco	Virú	Ascope	Lima	Piura	Chiclayo	Tumbes	Cajamarca	Chimbote	Trujillo
Chepén																	
Gran Chimú	334																
Julcán	217	130															
Otuzco	188	101	29														
Pacasmayo	39	295	219	184													
Pataz	459	291	253	282	420												
Sanchez Carrión	316	148	122	93	277	143											
Santiago de Chuco	308	186	56	85	269	331	54										
Virú	240	283	153	102	151	406	263	209									
Ascope	117	94	108	128	201	527	221	335	126								
Lima	662	692	625	654	602	649	747	581	472	598							
Piura	282	296	604	470	321	706	563	660	451	522	923						
Chiclayo	70	404	287	258	109	494	351	448	239	310	711	212					
Tumbes	496	558	818	684	535	920	777	769	665	736	1,137	262	474				
Cajamarca	136	95	169	140	175	265	122	176	322	189	794	418	206	680			
Chimbote	247	361	231	260	208	496	353	287	78	204	394	529	317	791	400		
Trujillo	139	103	105	67	82	449	181	183	48	78	560	416	191	699	257	126	
Máxima Distancia a Trujillo	699.00 Km.																
Máxima Distancia	1137.00 Km.																
Promedio	345.76 Km.																

2.3 . Estado y características de los caminos vecinales y de herradura

En este acápite se busca presentar la situación e importancia de los caminos georeferenciados desde una perspectiva distrital. Así se muestra el nivel de articulación, conectividad, accesibilidad y transitabilidad dentro del distrito y por rutas.

2.3.1. Índice de Accesibilidad Rural (IAR)

A través de este índice se logra medir la proporción de población del ámbito rural que tiene acceso a vías por donde **transita servicio de transporte regular durante todo el año** (sea diario, interdiario, semanal, quincenal, etc) respecto a la población total. Si bien no refleja si el sistema de transporte es el adecuado, sí proporciona un acercamiento a su situación de accesibilidad y uso de las vías. Si se compara la población rural con acceso respecto sólo a la población rural (al 2009) se observaría que el 75 % de ésta está atendida con el servicio de transporte regular.

Cuadro Nº 31

Índice de Accesibilidad Rural (IAR)

Distrito	Centro Poblado (Nº)(*)			Población (Habitantes)		
	Total	Conectados al Sistema Vial	Sin Conexión	Total	Conectados al Sistema Vial	Sin Conexión
Ambito Urbano y Rural	117	106	11	850,760	848,726	2,034
		91%	9%		99.76%	0.24%
Ambito Rural	96	85	11	20,588	15,294	5,294
		88%	12%		74.29%	25.71%
Circula Transporte de Pasajeros por el Ambito Rural				20,588	15,536	5,052
					1.83%	0.59%
IAR						1.83%

(*)Nº de CPs registrados como tales por INEI en censo 2007ajustados por trabajo de campo
Fuentes: IVG Trujillo, INEI Censo de Población y Vivienda 2007
Elaboración: ETPVPP

2.3.2. Densidad Vial

A nivel de toda la red provincial, la densidad vial es de 0.20 Kms por cada kms² de superficie. Asimismo la densidad vial poblacional es es 0.42 Kms de vía por cada 1000 habitantes (ver Cuadro Nº 22). En cambio lo que se observa respecto a la **extensión vial vecinal vs. la extensión geográfica total y la población estimada al 2009**, es que la provincia posee **0.10 Kms** de vía vecinal por cada Km² de superficie, y **0.22 Kms** de vía vecinal por cada 1000 habitantes, situación mostrada en el Cuadro Nº 32 donde se especifican los indicadores de densidad vial y densidad vial poblacional por distrito, a base de la red vial vecinal .

Son los distritos de Huanchaco, Laredo, Moche y Poroto los de mayor extensión vial vecinal, siendo Moche el que muestra mayor índice de densidad vial, en razón a su tamaño pequeño. En el extremo se ubican los distritos de Salaverry , Víctor Larco y Florencia de Mora, que además de estar articulados a vías nacionales (excepto Florencia de Mora) no poseen vías vecinales en su territorio, ya que se encuentra totalmente urbanizado.

Cuadro Nº 32

INDICADORES POR DISTRITO DE LA DENSIDAD POBLACIONAL Y VIAL

Distritos	Superficie		Población 2009 Nº Hab.	Densidad Poblacional (Hab./Km ²)	Red Vial Vecinal (Km.)	Densidad Vial (Km./Km ²)	Respecto a la Población (Km./Hab.)*1000
	Km ²	%					
Total Provincia	1,768.65	100.00	850,759	481.02	183.80	0.10	0.22
Trujillo	39.36	2.23	302,456	7684.35	6.9	0.17	0.02
El Porvenir	36.70	2.08	152,091	4144.17	0.0	0.00	0.00
Florencia de Mora	1.99	0.11	40,654	20429.15	0.0	0.00	0.00
Huanchaco	333.90	18.88	50,302	150.65	25.1	0.08	0.50
La Esperanza	15.55	0.88	159,983	10288.30	0.0	0.00	0.00
Laredo	335.44	18.97	33,576	100.10	66.8	0.20	1.99
Moche	25.25	1.43	31,029	1228.87	31.4	1.24	1.01
Poroto	276.01	15.61	3,499	12.68	33.1	0.12	9.46
Salaverry	295.88	16.73	14,958	50.55	0.0	0.00	0.00
Simbal	390.55	22.08	4,156	10.64	20.5	0.05	4.94
Víctor Larco Herrera	18.02	1.02	58,055	3221.70	0.0	0.00	0.00

Fuentes: IVG Trujillo, INEI. Censo Población y Vivienda 2007
Elaboración: ETPVPP

En términos generales en cuanto a la densidad vial, no se observa una correlación directa entre el tamaño del distrito y el índice de densidad vial. Así, distrito pequeño como Moche, ostenta índice de densidad muy por encima del promedio provincial. En el mismo sentido distritos de poca población como Simbal y Poroto muestran índices de densidad elevados (relación población/extensión vial vecinal)

2.3.3. Nivel de Conectividad y Transitabilidad

El cuadro Nº 33 muestra el grado de **accesibilidad** hacia los centros poblados (según lista de CPs del censo de 2007 y trabajo de campo) en relación a los caminos carrozables que los comunica y también los niveles de **conectividad y transitabilidad**. En este caso por el objeto del análisis se está considerando toda la red vial, es decir se va a analizar la situación vial sobre la base del sistema de vías Nacionales, Departamentales y Vecinales que se encuentran en el espacio provincial.

El nivel de conectividad representa el **tipo de conexión de sus principales caminos hacia una red vial de mayor jerarquía**, en cambio, la transitabilidad representa la **condición de circulación del vehículo respecto a la seguridad, confort y tiempo de viaje**.

Cuadro N° 33
CENTROS POBLADOS ARTICULADOS POR DISTRITOS Y NIVELES DE TRANSITABILIDAD

Distritos	Centros Poblados			Nivel	
	Total	Accesible	Restringido	Articulacion	Transitabilidad
Total Provincia	117	106	11		
		91%	9%		
Trujillo	1	1	0	Nacional	Buena
El Porvenir	1	1	0	Nacional	Buena
Florencia de Mora	1	1	0	Nacional	Buena
Huanchaco	19	19	0	Nacional	Regular
La Esperanza	1	1	0	Nacional	Buena
Laredo	29	26	3	Nacional	Regular
Moche	22	19	3	Nacional	Regular
Poroto	18	16	2	Nacional	Mala
Salaverry	2	2	0	Nacional	Regular
Simbal	22	19	3	Departamental	Mala
Víctor Larco Herrera	1	1	0	Nacional	Buena

Fuentes : IVG Trujillo, INEI Censo de población y Vivienda 2007, ajustado con trabajo de campo
Elaboración: ETPVPP

Del total de CP existentes en la provincia el **91 %** disfruta de accesibilidad a través de la red vial disponible (del sistema vial provincial), aún cuando no toda se encuentra en estado óptimo de transitabilidad. **El 09 %** de CPs restante no está conectado directamente a una vía carrozable transitada y está compuesto fundamentalmente de CP rurales o sectores diseminados en la campiña de los distritos. Este nivel de articulación no se condice con el nivel de articulación poblacional, que llega a ser aproximadamente del 99.76 % debido a que la mayoría de CPS no articulados directamente a algún tipo de vía tienen muy baja concentración poblacional.

Cuadro N° 34

ESTRUCTURA DE ACCESIBILIDAD

Distritos	Población	Centros Poblados	
		Nº	% accesib
Trujillo	302456	1	100
El Porvenir	152091	1	100
Florencia de Mora	40654	1	100
Huanchaco	50302	19	100
La Esperanza	159983	1	100
Laredo	33576	29	90
Moche	31029	22	86
Poroto	3499	18	89
Salaverry	14958	2	100
Simbal	4156	22	86
Víctor Larco Herrera	58055	1	100

Fuentes : IVG Trujillo, INEI Censo de población y Vivienda 2007
Elaboración: ETPVPP

Según el cuadro N° 34 siete (07) distritos están articulados al 100% y los demás distritos sin llegar al 100% poseen altos niveles de articulación de sus Centros Poblados con el sistema vial de carreteras. Hasta los distritos de sierra mantienen este perfil. En casi todos los distritos la transitabilidad es entre regular y buena ya que es relativamente alta la proporción de vías asfaltadas (entre nacionales, departamentales y vecinales), aún cuando no se siga un programa de mantenimiento adecuado.

2.3.4. Tipificación del servicio de transporte

El tipo de vías existentes y las actividades económicas que se desarrollan en el espacio provincial permite la circulación de vehículos ligeros y pesados tanto para movimiento de carga como de pasajeros. En los espacios de Costa predominan para transporte privado los vehículos ligeros, el transporte de pasajeros local es con microbuses y camionetas rurales, el transporte interprovincial se realiza con buses de más de dos ejes y el transporte de carga utiliza camiones hasta de 6 ejes. En los distritos de Sierra, el transporte motorizado predominante es de motocicleta para transporte privado local, de camionetas rurales para transporte interdistrital y vehículos livianos para transporte de carga.

En el cuadro N° 35 se precisan los tipos de vehículos que generalmente circulan en cada una de las rutas existentes. Para el caso de las rutas que forman parte de caminos principales se ha estimado también el indicador de Tránsito Promedio Diario Anual “TPDA”

2.3.5 Caminos Vecinales : Principales Características

En el cuadro N° 35 se detallan además de los tipos de vehículos que circulan, los diferentes atributos predominantes en cada una de las rutas de la red vial vecinal georeferenciada, información que ha servido de base para definir la dimensión y características de los caminos vecinales principales a ser parte del Programa de Inversiones. En los cuadros N° 36 y 37 se especifican las características de los CPs. articulados por esta red y de las principales obras de arte existentes en su recorrido. Este conjunto de caminos se caracteriza por ser de extensiones diversas en regular o mal estado de conservación con ámbito de influencia general distrital y conectividad a vías nacionales y departamentales .

En las rutas de Costa y valle predomina la circulación de vehículos pesados para transporte de carga y de vehículos interprovinciales para transporte de pasajeros. En este caso el transporte de carga moviliza caña de azúcar , azúcar , materiales de construcción, maíz, chala y leche, entre otros. Los caminos de Sierra en su totalidad son recorridos por vehículos ligeros y de transporte de carga liviana, muy utilizados para transportar bienes agrícolas y agroindustriales producidos en su zona de influencia como maíz, alfalfa, frejol, hortalizas , frutas, etc., y para facilitar el transporte de pasajeros entre los principales centros poblados articulados y su conexión con vías departamentales y nacionales .

Cuadro N° 35

CARACTERÍSTICAS DE LOS CAMINOS VECINALES POR DISTRITOS

N°	CÓDIGO DE RUTA	DISTRITOS	NOMBRE DE LOS CAMINOS		CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA				BENEFICIARIOS		TIPO DE CAMINO	ÁMBITO DE INFLUENCIA	CONEXIÓN VIAL	Transporte (TPDA)		
					Km	ANCHO (m)	SUPERFICIE	ESTADO	CP	POBLACIÓN ATENDIDA				Particular	Pasajeros	Carga
1	LI-632	Laredo	Emp. PE-10A	Laredo - El Porvenir	3.28	>12	AS	B,R	2	175,164	Troncal	Multidistrital	Nacional	2168	7075	56
2	LI-634	Moche	Emp PE-1N	Huaca del Sol y la Luna	3.28	3.5-6.0	AF	R	3	960	Troncal	Multidistrital	Nacional	719	579	64
3	LI-636	Moche	Moche-Las Delicias	Taquila	2.17	3.0-10.0	AS,AF	R	3	17,201	Local	Distrital	Vecinal	1160	1517	138
4	LI-637	Laredo	Emp. PE-10A	Barraza	2.33	>6.0	AS	R	1	699	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	PE
5	LI-639	Simbal	Emp. PE-10A	Catuay Bajo	0.63	4.00	SA	R	1	111	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
6	LI-640	Laredo-Poroto	Emp. PE-10A (Cerro Blanco)	Poroto - Emp. PE-10A (La Tranca)	22.15	3.5-10.5	AS,AF	R	9	2,541	Local	Multidistrital	Nacional	22	66	39
7	LI-643	Laredo	Emp. PE-10A	Santo Domingo	5.16	6.6-8.0	AS,AF	B,R	3	1,139	Local	Distrital	Nacional	151	174	103
8	R01	Moche	Moche	P Carretera	2.55	5.4 m	SA	R	1	12,701	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
9	R02	Moche	Emp. PE-1N (Sun)	Sector La Patera	3.40	>3.5 m	TR	MM	1	216	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
10	R03	Moche	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.63	6.5 m	AF	R	1	12,701	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
11	R04	Moche	Emp. LI-634	Chanquin Alto - Emp. LI-634	2.22	>3.5	SA	R	1	255	Acceso	Distrital	Vecinal Troncal	VL	-	LO
12	R05	Trujillo	Santa Rosa(Trujillo)	Rio Moche	0.86	4.0 m	SA	R	1	302,456	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
13	R06	Moche	Emp. PE-1N	El Rosario - Emp R03	2.08	>3.5	SA	R	1	80	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
14	R07	Moche	Emp. R02	Punta de Carretera (Rio Moche)	0.67	5.0 m	SA	M	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
15	R08	Trujillo	Emp. PE-1N	Emp R05	2.51	5.0 m	TR	R	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
16	R09	Moche	Emp. LI-634	Emp. R04 (Sector Villa San Juan)	0.98	5.0 m	SA	R	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LO
17	R10	Trujillo	Emp. PE-1N	Sector La Bocana - Emp. PE-1N	3.50	3.0 m	TR	R	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
18	R11	Moche	Moche	Emp. LI-636 (Las Delicias)	0.80	8.00 m	SA	R	2	16,701	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
19	R12	Moche	Emp. R01	Las Torres de San Borja	0.60	4.0 m	SA	R	1	296	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
20	R13	Moche	Moche	Punta de Carretera (Sector Huartaco)	0.64	2.8-2.0	TR	MM	1	12,701	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
21	R14	Moche	Emp. LI-636	Sector Los Muertos	0.51	4.5 m	SA	M	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
22	R15	Moche	Moche	Sector El Palmo	0.96	5.0 m	SA	M	1	12,701	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
23	R16	Moche	Emp PE-10	Sector El Palmo	0.66	3.0 m	SA	M	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
24	R17	Moche	Moche	Emp. R19	0.78	5.0 m	SA	M	1	12,701	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
25	R18	Moche	Emp LI-634	Sector Villa San Juan	0.47	4.0 m	SA	R	1	227	Acceso	Distrital	Vecinal Troncal	VL	-	LO
26	R19	Moche	Emp PE-1N	Emp PE-10	0.86	5.0 m	SA	M	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
27	R20	Moche	Emp. LI-634	Emp. R18	0.26	>3.5 m	SA	R	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
28	R21	Moche	Emp. LI 634 (Huaca Sol)	Rio Moche	0.55	5.0 m	AF	R	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal Troncal	VL	-	LO
29	R22	Moche	Emp. R09	El Tanque	0.27	3.0 m	SA	R	1	130	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

N°	CÓDIGO DE RUTA	DISTRITOS	NOMBRE DE LOS CAMINOS		CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA				BENEFICIARIOS		TIPO DE CAMINO	ÁMBITO DE INFLUENCIA	CONEXIÓN VIAL	Transporte (TPDA)		
					Km	ANCHO (m)	SUPERFICIE	ESTADO	CP	POBLACIÓN ATENDIDA				Particular	Pasajeros	Carga
30	R23	Moche	Emp. R02	Río Moche	0.45	3.0 m	TR	M	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
31	R24	Moche	Emp. PE-1N (Sun)	Emp. LI-634	0.49	3.0 m	SA	R	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
32	R25	Moche	Emp. LI-634	Emp. R06	0.34	3.5-4.5	SA	R	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal Troncal	VL	-	LI
33	R26	Moche	Emp. R21	Río Moche	0.55	5.0 m	AF	R	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
34	R27	Huanchaco	Emp. LI 104	Aeropuerto	0.80	> 12 m	AS	B	0	0	Acceso	Multidistrital	Vecinal	1216	192	3
35	R30	Huanchaco	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.10	13 m	AS	B	3	313,081	Troncal	Multidistrital	Nacional	613	729	14
36	R31	Huanchaco	El Tablazo	Cerrito la Virgen	1.17	6.0 m	SA	M	2	267	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LO
37	R32	Huanchaco	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.70	3.2-6.0	SA	M	2	281	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
38	R33	Laredo	Emp. R58	Río Moche	2.67	4.5 m	AF	R	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LO
39	R34	Huanchaco	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.99	5.0 m	TR	M	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
40	R35	Laredo	Emp. LI-643	Conache - Pampa de San Juan	3.55	4.0-5.6	AS,AF,SA	R	2	679	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	LO	LI
41	R36	Huanchaco	Emp. PE-1N	Emp. R34	0.95	3.0 m	TR	M	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
42	R37	Laredo	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	1.93	5.8-8.4	AF,AS	B	1	699	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	PE
43	R38	Huanchaco	Emp. PE-1N	Victor Raul	1.10	6.5 m	SA	M	1	100	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
44	R39	Laredo	Laredo	San Carlos	0.65	5.0 m	SA	R	2	23,793	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
45	R40	Huanchaco	Emp. PE-1N	Sector Los Huertos	0.78	6.0 m	SA	M	1	120	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
46	R41	Laredo	Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)	Jesús María	3.59	4.0 m	SA	M	1	390	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
47	R42	Huanchaco	Emp. PE-1N	El Milagro	0.98	7.0-7.4	SA	M	1	27,645	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
48	R43	Laredo	Emp. PE-10A	Bello Horizonte - Emp PE-10A	0.81	6.0 m	AF	B	1	1,163	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
49	R44	Huanchaco	Emp. PE-1N	Cerrito la Virgen	1.97	6.0 m	SA	M	1	130	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
50	R45	Laredo	Emp. PE-10A	Ciudad de Dios	1.27	3.0 m	TR	M	1	215	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
51	R46	Huanchaco	Emp. LI-104	El Tablazo	1.84	3.5-5.0	SA	M	1	137	Acceso	Distrital	Departamental	VL	LO	LI
52	R47	Laredo	Emp. PE-10A	Emp. R45	0.31	3.0 m	TR	M	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
53	R48	Huanchaco	Emp. R46	Punta de Carretera	4.92	5.0-6.0	SA	M	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	LO	LI
54	R49	Laredo	Emp. PE-10A	Santa Rosa - Punta de Carretera	0.90	3.0 m	SA	MM	1	314	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
55	R50	Huanchaco	Emp. R27	Villa Aeropuerto	0.81	5.0 m	AS	B	0	0	Acceso	Distrital	Departamental	VL	-	LO
56	R51	Poroto	Emp. LI-640 (Poroto)	Huayabito	8.90	2.6-3.5	TR	M	3	910	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
57	R52	Poroto	Emp. PE-10A (La Tranca)	Emp. R66 (Concón)	1.63	3.5 m	SA	M	2	530	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
58	R53	Poroto	Emp. R51	La Cuchilla	0.58	2.6 m	TR	M	1	30	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI
59	R54	Laredo	Emp. PE-10A	Galindo - Emp R39 (Laredo)	8.57	3.0-5.4	AF, SA,TR	M	2	23,309	Local	Multidistrital	Nacional	73	174	13
60	R55	Poroto	Emp. R68	Dos de Mayo	0.48	3.5 m	TR	MM	1	70	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	LO	LI
61	R56	Laredo	El Porvenir	La Merced - Laredo	3.18	3.50 m	SA	M	4	175,982	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	LO	LI

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

N°	CÓDIGO DE RUTA	DISTRITOS	NOMBRE DE LOS CAMINOS		CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA				BENEFICIARIOS		TIPO DE CAMINO	ÁMBITO DE INFLUENCIA	CONEXIÓN VIAL	Transporte (TPDA)		
					Km	ANCHO (m)	SUPERFICIE	ESTADO	CP	POBLACIÓN ATENDIDA				Particular	Pasajeros	Carga
62	R57	Simbal	Emp. LI-105 (Collambay)	Ñari	13.43	2.8-4.0	SA	M	1	147	Acceso	Distrital	Departamental	7	6	3
63	R58	Laredo	Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)	Nuevo Barraza Bajo - Emp R37	2.93	4.5 m	SA	R	2	302,961	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
64	R59	Simbal	Emp. LI-105 (Pedregal)	Emp. LI-105 (Cumbray)	2.47	> 3.0 m	TR	MM	2	717	Acceso	Distrital	Departamental	VL	LO	LI
65	R60	Laredo	Santo Domingo	Emp. LI 640 (Cerro Blanco)	6.92	4.0-5.0	AF	M	1	680	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	LO	LI
66	R61	Laredo	Emp. PE-10A	Emp. R54	4.06	> 6.0 m	AS,AF	M	1	23,073	Local	Distrital	Nacional	73	174	13
67	R62	Laredo	Emp. R35	Los Algarrobos	0.72	3.0 m	TR	MM	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LO
68	R64	Laredo	Emp. R35	Lagunas de Conache	0.36	3.0 m	TR	M	0	0	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LO
69	R66	Poroto	Emp. PE-10A (Concón)	Cushman - Limite Provincial (Poroto)	8.80	3.6 m	SA	M	3	526	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
70	R68	Poroto	Emp. LI 640	Chile Alto- Río Moche	3.35	3.5 m	SA	M	1	25	Acceso	Distrital	Departamental	VL	-	LO
71	R69	Poroto	Emp. PE-10A	Río Moche	0.53	3.5 m	TR	M	0	0	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LO
72	R70	Simbal	Emp. PE-10A	La Constancia - Emp LI-105	1.40	4.0 m	AS,AF,SA	B,R	2	652	Acceso	Distrital	Nacional	VL	LO	LI
73	R72	Simbal	Emp. PE-10A	Emp. R70	2.59	3.0 m	AS,AF,TR	R	1	287	Acceso	Distrital	Nacional	VL	-	LI
74	R74	Laredo	Emp R39 (Laredo)	Emp R39 (San Carlos)	2.55	4.3	SA	M	3	24,008	Acceso	Distrital	Vecinal	VL	-	LI

Fuente: IVG Trujillo, 2009

Nota:

Los Cps indicados y la Población atendida corresponden sólo a aquéllos que se encuentran en las rutas georeferenciadas

Cuadro N° 36

CARACTERÍSTICAS DE LOS CENTROS POBLADOS

Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Ambito	Categoría de CC.PP.	Población 2009	Modo de transporte	Tipo de Vehículo
PE-1N	21+703	Alto Salaverry	Urbano	Ciudad	5399	Motorizado	Camioneta,Bus
	23+006	Miramar	Urbano	Ciudad	10035	Motorizado	Camioneta,Bus
	42+687	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
	26+303	Sun	Rural	Caserío	216	Motorizado	Camioneta,Bus
	29+183	Trujillo	Urbano	Ciudad	302456	Motorizado	Camioneta,Bus
	34+467	Buenos Aires	Urbano	Ciudad	57955	Motorizado	Camioneta,Bus
	43+073	Huanchaquito Alto	Urbano	Ciudad	8269	Motorizado	Camioneta,Bus
	45+091	Nuevo Horizonte	Rural	Anexo	116	Motorizado	Camioneta
	50+861	El Milagro	Urbano	Ciudad	27645	Motorizado	Camioneta,Bus
PE-10	0+000	Miramar	Urbano	Ciudad	10035	Motorizado	Camioneta,Bus
	5+699	Salaverry	Urbano	Ciudad	9493	Motorizado	Camioneta,Bus
PE-10A	0+000	Trujillo	Urbano	Ciudad	302456	Motorizado	Camioneta,Bus
	8+632	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta
	18+575	Cerro Blanco	Rural	Caserío	544	Motorizado	Camioneta
	20+825	Quirhuac Alto	Rural	Caserío	368	Motorizado	Camioneta
	24+255	Santa Rosa Baja	Rural	Caserío	133	Motorizado	Camioneta
	26+485	Menocucho	Rural	Caserío	697	Motorizado	Camioneta
	37+623	Shirán	Urbano	Caserío	328	Motorizado	Camioneta
	38+240	La Tranca	Rural	Caserío	253	Motorizado	Camioneta
	39+648	Con Cón	Rural	Caserío	277	Motorizado	Camioneta
47+094	Platanar	Rural	Caserío	370	Motorizado	Camioneta	
LI-104	0+000	Huanchaquito Alto	Urbano	Ciudad	8269	Motorizado	Camioneta,Bus
	2+257	Huanchaquito Bajo	Urbano	Caserío	782	Motorizado	Camioneta,Bus
	4+796	Huanchaco	Urbano	Ciudad	10114	Motorizado	Camioneta,Bus
LI-105	0+970	Pedregal	Rural	Caserío	453	Motorizado	Camioneta
	3+500	Cholocal	Rural	Caserío	152	Motorizado	Camioneta
	4+908	Simbal	Urbano	Caserío	820	Motorizado	Camioneta
	6+010	Cajamarca	Rural	Caserío	368	Motorizado	Camioneta
	11+204	Collambay	Rural	Caserío	268	Motorizado	Camioneta
	14+348	El Olivar	Rural	Anexo	50	Motorizado	Camioneta
	15+877	Mucha	Rural	Anexo	38	Motorizado	Camioneta
LI-110	0+000	Simbal	Urbano	Caserío	820	Motorizado	Camioneta
	3+737	Chocchit	Rural	Anexo	126	Motorizado	Camioneta
	7+274	Chual	Rural	Anexo	100	Motorizado	Camioneta
	12+044	Huangabal	Rural	Anexo	100	Motorizado	Camioneta

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Ambito	Categoría de CC.PP.	Población 2009	Modo de transporte	Tipo de Vehículo
LI-632	0+457	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta
	3+284	El Porvenir	Urbano	Ciudad	152091	Motorizado	Camioneta
LI-634	0+511	La Esperanza	Rural	Anexo	60	Motorizado	Camioneta
	2+167	Chanquin Alto	Rural	Caserío	255	Motorizado	Camioneta
		Jushape	Rural	Caserío	645	Motorizado	Camioneta
LI-636	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
	0+776	Las Delicias	Urbano	Villa	4000	Motorizado	Camioneta,Bus
	2+167	Taquila	Rural	Caserío	500	Motorizado	Camioneta
LI-637	2+326	Barraza	Rural	Caserío	699	Motorizado	Moto, Auto
LI-639	0+634	Catuay Bajo	Rural	Anexo	111	Motorizado	Camioneta
LI-640	0+000	Cerro Blanco	Rural	Caserío	544	Motorizado	Camioneta
	1+324	El Castillo	Rural	Caserío	171	Motorizado	Camioneta
	3+616	Quirihuac Bajo	Rural	Caserío	370	Motorizado	Camioneta
	14+935	Canseco	Rural	Anexo	112	Motorizado	Camioneta
	16+545	Mochal	Rural	Anexo	115	Motorizado	Camioneta
	18+198	La Capilla	Rural	Anexo	133	Motorizado	Camioneta
	18+949	Casa Blanca	Rural	Anexo	111	Motorizado	Camioneta
	19+857	Poroto	Urbano	Caserío	732	Motorizado	Camioneta
	22+147	La Tranca	Rural	Caserío	253	Motorizado	Camioneta
LI-643	3+030	Santa Victoria	Rural	Caserío	198	Motorizado	Camioneta
	3+864	San Pachuzco	Rural	Caserío	261	Motorizado	Camioneta
	5+162	Santo Domingo	Rural	Caserío	680	Motorizado	Camioneta
R01	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
R02	0+000	Sun	Rural	Caserío	216	Motorizado	Camioneta
R03	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta
R04	2+120	Chanquin Alto	Rural	Caserío	255	Motorizado	Camioneta
R05	0+000	Trujillo	Urbano	Ciudad	302456	Motorizado	Camioneta,Bus
R06	0+438	Rosario	Rural	Anexo	80	Motorizado	Camioneta
R07						Motorizado	Camioneta
R08						Motorizado	Camioneta
R09						Motorizado	Camioneta
R10						Motorizado	Camioneta
R11	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
	0+906	Las Delicias	Urbano	Villa	4000	Motorizado	Camioneta,Bus
R12	0+597	Las Torres de San Borja	Rural	Caserío	296	Motorizado	Camioneta
R13	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
R14						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R15	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
R16						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R17	0+000	Moche	Urbano	Ciudad	12701	Motorizado	Camioneta,Bus
R18	0+467	Villa San Juan	Rural	Caserío	227	Motorizado	Camioneta
R19						Motorizado	Camioneta
R20						Motorizado	Camioneta
R21						Motorizado	Camioneta

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Ambito	Categoría de CC.PP.	Población 2009	Modo de transporte	Tipo de Vehículo
R22	0+267	El Tanque	Rural	Anexo	130	Motorizado	Motocicleta
R23						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R24						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R25						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R26						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R27						Motorizado	Camioneta,Bus
R30	0+000	Trujillo	Urbano	Ciudad	302456	Motorizado	Camioneta,Bus
	0+284	Villa del Mar	Urbano	Pueblo	2365	Motorizado	Camioneta,Bus
	4+107	Huanchaquito Alto	Urbano	Ciudad	8260	Motorizado	Camioneta,Bus
R31	0+000	Tablazo	Rural	Anexo	137	Motorizado	Camioneta
	1+167	Cerrito La Virgen	Rural	Anexo	130	Motorizado	Camioneta
R32	1+211	Valdivia Alta	Rural	Caserío	281	Motorizado	Camioneta
	1+702	Valdivia Baja	Rural	(*)	(*)	Motorizado	Camioneta
R33						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R34						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R35	1+787	Conache	Rural	Caserío	473	Motorizado	Automóvil
	3+546	Pampa de San Juan	Rural	Caserío	206	Motorizado	Automóvil
R36						Motorizado	Camioneta, Motoc.
R37	1+933	Barraza	Rural	Caserío	699	Motorizado	Camioneta
R38	1+099	Víctor Raul	Rural	Anexo	100	Motorizado	Camioneta
R39	0+000	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta
	0+653	San Carlos	Rural	Caserío	720	Motorizado	Motocicleta
R40	0+775	Los Huertos	Rural	Anexo	120	Motorizado	Camioneta
R41	3+588	Jesús María	Rural	Caserío	390	Motorizado	Camioneta
R42	0+000	El Milagro	Urbano	Ciudad	27645	Motorizado	Camioneta,Bus
R43	0+276	Bello Horizonte	Rural	Pueblo	1163	Motorizado	Camioneta
R44	1+969	Cerrito de la Virgen	Rural	Anexo	130	Motorizado	Camioneta
R45	1+268	Ciudad de Dios	Rural	Caserío	215	Motorizado	Camioneta
R46	1+842	El Tablazo	Rural	Anexo	137	Motorizado	Camioneta
R47						Motorizado	Camioneta
R48						Motorizado	Camioneta
R49	0+379	Santa Rosa Alta	Rural	Caserío	314	Motorizado	Camioneta
R50						Motorizado	Camioneta
R51	0+000	Poroto	Urbano	Caserío	732	Motorizado	Camioneta
	1+100	Campo de Piura	Rural	Anexo	98	Motorizado	Camioneta
	8+266	Huayabito	Rural	Anexo	80	Motorizado	Camioneta
R52	0+000	La Tranca	Rural	Caserío	253	Motorizado	Camioneta
	1+630	Concón	Rural	Caserío	277	Motorizado	Camioneta
R53	0+575	La Cuchilla	Rural	Anexo	30	Motorizado	Camioneta
R54	2+862	Galindo	Rural	Caserío	236	Motorizado	Camioneta
	8+566	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta
R55	0+352	Dos de Mayo	Rural	Anexo	70	Motorizado	Camioneta
R56	0+000	El Porvenir	Urbano	Ciudad	152091	Motorizado	Camioneta,Bus
	1+958	La Merced Alta	Rural	Caserío	568	Motorizado	Camioneta
	1+958	La Merced Baja	Rural	Caserío	250	Motorizado	Camioneta
	3+179	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta

Ruta	Ubicación Km	Centros Poblados	Ambito	Categoría de CC.PP.	Población 2009	Modo de transporte	Tipo de Vehículo
R57	13+428	Ñari	Rural	Anexo	147	Motorizado	Camioneta, Camión
R58	0+000	Trujillo	Urbano	Ciudad	302456	Motorizado	Camioneta,Bus
	0+548	Nuevo Barraza Bajo	Rural	Caserío	505	Motorizado	Camioneta
R59	0+000	Pedregal	Rural	Caserío	453	Motorizado	Camioneta
	1+620	Cumbray	Rural	Caserío	264	Motorizado	Camioneta
R60	6+920	Santo Domingo	Rural	Caserío	680	Motorizado	Camioneta, Auto
R61	0+000	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta
R62						Motorizado	Camioneta, Auto
R64						Motorizado	Camioneta, Auto
R66	0+000	Concón	Rural	Caserío	277	Motorizado	Camioneta
	0+121	Cambarra	Rural	Anexo	95	Motorizado	Camioneta
	7+807	Cushmún	Rural	Caserío	154	Motorizado	Camioneta
R68	2+122	Chile Alto	Rural	Anexo	25	Motorizado	Camioneta
R69						Motorizado	Camioneta
R70	0+778	La Constancia	Rural	Caserío	199	Motorizado	Camioneta
	1+403	Pedregal	Rural	Caserío	453	Motorizado	Camioneta,Bus
R72	1+480	Cruz Blanca	Rural	Caserío	287	Motorizado	Camioneta
R74	0+000	Laredo	Urbano	Ciudad	23073	Motorizado	Camioneta
	1+599	San Idelfonso	Rural	Caserío	215	Motorizado	Motocicleta
	2+554	San Carlos	Rural	Caserío	720	Motorizado	Motocicleta

Fuente : IVG Trujillo 2009 , INEI, Observación de campo

(*) El INEI consigna sólo un CP como Valdivia sin distinguir entre Alta o Baja

Nota: Existen rutas que carecen de CPs en su recorrido exacto y por lo tanto sus espacios están en blanco

A continuación , mediante el cuadro N° 37 se describen los puentes, pontones y badenes existentes en las diferentes rutas con especificación de su estado y características físicas encontradas durante el trabajo de campo del georeferenciamiento. Se trata de infraestructura existente en el ámbito de la Provincia de Trujillo.

Cuadro Nº 37

CARACTERÍSTICAS DE PUENTES , PONTONES Y BADENES

Código de ruta	Ubicación	Tipo de obra de arte	Nombre del río o quebrada	Nombre del puente	Tipo	Estado	Luz	Ancho	Tn
LI-105	3+521	Puente definitivo	Río seco	Puente Simbal	Losa	Bueno	50	7.4	-
LI-105	2+518	Puente definitivo	Lucumar	Puente Cholocal	Losa	Bueno	60	7	-
R70	1+249	Badén	Lucumar		Concreto	Bueno	30	7	-
R17	0+775	Pontón definitivo	Acequia		Losa	Bueno	> a 10	7.7	-
LI-640	18+825	Pontón definitivo	Punto de Agua		Losa	Bueno	9.5	3.6	-
LI-110	3+938	Pontón definitivo	Río La Cuesta	Puente El Vado	Losa	Bueno	8	3.6	-
LI-110	4+077	Pontón definitivo	Quebrada Lúcumo		Losa	Bueno	5	4.4	-
LI-105	9+874	Puente definitivo		Puente Collambay	Losa con vigas	Bueno	17.5	3.8	-
LI-105	15+885	Puente definitivo	S/n	Puente Mucha	Losa	Bueno	18.2	3.6	30
R36	0+205	Pontón definitivo	S/n		Losa	Bueno	7	4	-
PE-1N	31+060	Puente definitivo	Río Moche	Puente Moche	Losa con vigas	Bueno	92	>15	36
R39	0+020	Pontón artesanal	Acequia Wichanzaio	S/n	Vigas de troncos, concreto y piedras	Bueno	< 10	5	-
R54	6+161	Pontón	Acequia Wichanzaio	S/n	Losa	Bueno	< 10	4	-
LI-640	0+400	Badén	S/n	S/n	Concreto	Bueno	50	6	-
LI-640	0+451	Puente	Río Moche	Puente de Hierro	Reticulado	Bueno	23.2	5	-
R-60	1+123	Pontón	Canal Chavimochic	S/n	Concreto	Bueno	7.2	4.5	-
R-60	6+902	Pontón	-	S/n	Concreto	Bueno	4.8	5	-
LI-643	0+989	Puente definitivo	Río Moche	Puente Conache	Losa con vigas	Bueno	48	5	-
PE-10A	23+389	Badén			Concreto	Bueno	10	10	-
PE-10A	28+259	Puente definitivo	Simbal	Puente Pedregal	Losa	Bueno	26	7	36
LI-640	21+806	Puente definitivo	Río Moche	Puente Poroto	Reticulado	Bueno	60.8	3.5	-
R51	0+887	Pontón definitivo	Acequia		Losa	Bueno	< a 10 metros	3	-
PE-10A	50+128	Puente definitivo	Río Moche	Puente Chimo	Colgante	Bueno	38.8	3	-
PE-10A	44+914	Puente definitivo	Río Pagash	Puente Pagash	Losa	Bueno	30.2	11	-
PE-10A	40+082	Puente definitivo	Río Moche	Puente Con Cón	Losa	Bueno	47.5	7.3	-
PE-10A	38+058	Puente definitivo	Quebrada	Puente Shirán	Losa	Bueno	10.2	7.3	48
LI-104	4+796	Badén	Río Seco	Concreto	Concreto	Bueno	10	10	-

Fuente: IVG Trujillo 2009

Caminos a ser priorizados

Se han identificado un grupo de nueve (09) caminos vecinales considerados de entre los más importantes en Trujillo para ser priorizados y posteriormente incluidos en el Programa de Inversiones, que se listan a continuación. Los caminos seleccionados fluctúan en longitud entre menos de un Km hasta más de 22 Kms y se encuentran articulando 08 de los distritos de la provincia. La mayor parte de ellos están conformados por superficie de asfalto o afirmado, en estado bueno y regular de conservación, cuyo ámbito de influencia es distrital y multidistrital, conectados algunos a la carretera Panamericana Norte, a la Transversal de la sierra y a las vías urbanas de la metrópoli.

Tabla N° 01

LISTADO DE CAMINOS PRINCIPALES

N°	Código de Ruta	Nombre de los Caminos	Longitud (Km.)
1	LI 632	Emp.PE10A-Laredo-El Porvenir	3.28
2	LI 636	Moche-Las Delicias-Taquila	2.17
3	LI 634	Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	3.28
4	R 30	Trujillo (LD)-Ovalo Huanchaco(Huanchaquito)	4.10
5	LI 643	Emp PE 10A- Santo Domingo	5.16
6	R54 R61	Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	7.35
7	R 27	Emp LI 104-Aeropuerto	0.795
8	LI 640	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca)	22.15
9	R57	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	13.43

En el cuadro N° 38 que se muestra a continuación se especifican las características destacables de cada camino , incluyendo la estimación del tránsito promedio diario anual-TPDA (observación de 12 horas en día de semana y día sábado o domingo) que considera en su cálculo el tránsito de personas y no motorizados como vehículos equivalentes.

Cuadro Nº 38
CARACTERÍSTICAS DE LOS CAMINOS VECINALES A SER PRIORIZADOS (PROPUESTA)

Nº	Código de Ruta	Distritos	Nombre de los Caminos	Característica de la vía				Beneficiarios		Tipo de camino	Ambito de influencia	Conexión vial	TPDA
				Longitud (Km.)	Ancho (m)	Superficie	Estado	Centros Poblados	Población Atendida				
		(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)
1	LI 632	Porvenir Laredo	Emp.PE10A-Laredo-El Porvenir	3.28	>12	Asfaltada	Bueno, Regular	2	175164	Troncal	Multidistrital	Nacional	9299
2	LI 634	Moche	Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	3.28	3.5-6	Afirmada(Ad oquinada)	Bueno	3	960	Troncal	Multidistrital	Nacional	1362
3	LI 643	Laredo	Emp PE 10A- Santo Domingo	5.16	6.6-8	Asfaltada Afirmada	Regular	3	1139	Local	Distrital	Nacional	428
4	LI 636	Moche	Moche-Las Delicias-Taquila	2.17	3-10	Asfaltada Afirmado	Bueno Regular	3	17201	Local	Distrital	Vecinal	2815
5	LI 640	Laredo Poroto	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca)	22.15	3-10.5	Asfaltada Afirmada	Regular	9	2541	Local	Multidistrital	Nacional	127
6	R57	Simbal	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	13.43	2.8-4	Sin Afirmar	Malo	2	415	Local	Distrital	Departamental	16
7	R30	Huanchaco Trujillo	Trujillo (LD)-Ovalo Huanchaco(Huanchaquito)	4.1	13	Asfaltada	Bueno	3	313081	Troncal	Multidistrital	Nacional	1356
8	R 27	Huanchaco	Emp Li 104- Aeropuerto	0.795	10	Asfaltada	Bueno	1	8260	Acceso	Multidistrital	Vecinal	1411
9	R54 R61	Laredo	Emp PE10A(Laredo)-Galindo	7.345	>6	Asfaltada Afirmada	Malo	2	23309	Local	Distrital	Nacional	260

Fuente: IVG Trujillo
 Elaboración: ETPVPP

2.3.6. Caminos de Herradura: Principales Características

Los caminos de herradura identificados en la provincia de Trujillo son de corta longitud (menos de 10 Kms) , no son troncales y articulan solamente uno o dos Centros Poblados. Por esta razón sólo se van a listar en la siguiente tabla a manera de información complementaria .

Los datos que se indican **contienen información referencial (secundaria, aproximada)**, obtenida de autoridades distritales, técnicos y de agentes conocedores de las zonas de campiña y sierra que estuvieron disponibles durante el trabajo de campo del IVG y del Plan Vial.

Tabla N° 02

CARACTERÍSTICAS DE CAMINOS DE HERRADURA POR DISTRITOS

N°	Nombre del Camino (*) -Trayecto-	Distrito	Longitud Kms (*)	Centros Poblados	Población Atendida	Flujo Peatonal
1	Ñari - Alizar	Simbal	3	2	165	10
2	Emp LI 105-Rasday - Zavaleta	Simbal	6	2	162	15
3	Huangabal-Cascapay	Simbal	4	2	140	10
4	Emp LI 105-Potrero(**)	Simbal	5	0	0	10

(*) Datos recogidos en campo a base de informantes locales

(**) Zona de recolección de talla. La frecuencia aumenta en época de recolección

Fuente : Autoridades locales

Elaboración: ETPVPP

2.4. Indicadores de la Infraestructura Vial Rural

Cuadro Nº 39
INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA VIAL PROVINCIA DE TRUJILLO

INDICADORES					
a)	Población con Acceso a la Red Vial			848726 Habitantes	
b)	% de Población Conectados al Sistema Vial			99.76%	
c)	Centros Poblados Conectados			106 poblados	
d)	% de Centros Poblados Conectados			91%	
e)	% de Centros Poblados sin Conexión			9%	
f)	Densidad Poblacional (Hab./Km.2)	Trujillo		481.02	
		Región La Libertad		65.30	
		A Nivel Nacional		21.94	
g)	Densidad Vial (Km. vías/Km.2)	Trujillo		0.20	
		Región la Libertad		0.17	
		A Nivel Nacional		0.06	
h)	Densidad Vial/Población (Km./hab.)*1000	Trujillo		0.41	
i)	Kilómetros Georeferenciados			351.63 Km.	
j)	Kilómetros Georeferenciados del Sistema Vial			351.63 Km.	
k)	Kilómetros Georeferenciados de Vías no Registradas			144.80 Km.	
l)	% de Vías no Registradas / Sistema Vial Provincial			41.18%	
m)	Nº de Rutas no Registradas en el Sistema Vial			67	
n)	Nº de Rutas Totales del Sistema Vial Provincial			80	
o)	Tipo de superficie	Asfaltado		150.62 Km.	(43%)
		Afirmado		67.42 Km.	(19%)
		Sin Afirmar		101.40 Km.	(29%)
		Trocha		32.19 Km.	(09%)
p)	Estado de los Caminos	Bueno		76.77 Km.	(22%)
		Regular		131.27 Km.	(37%)
		Malo		118.76 Km.	(34%)
		Muy Malo		24.83 Km.	(7%)
q)	Indice de Accesibilidad Rural provincial			1.83%	

Notas Técnicas:

(a-e) En relación a toda la red vial que existe en la provincia (nacional, dptal y vecinal)

(g-h) En relación a toda la red vial que existe en la provincia (nacional, dptal y vecinal)

2.5. Niveles de Intervención en los caminos vecinales

Habiéndose concluido el Inventario Vial Georeferenciado y constatado directamente la situación de las vías vecinales, se ha elaborado la propuesta de intervención para cada ruta en la que se indica intervención en rehabilitación sobre las vías inventariadas que lo necesitan, y que son en su mayor parte vías No Registradas; Mejoramientos y Mantenimientos Rutinarios y periódicos.

El detalle por ruta se resume en el cuadro N° 40, que se presenta a continuación:

Cuadro N° 40

NIVELES DE INTERVENCIÓN PROPUESTOS

Ruta	Nombre del Camino		Longitud	Nivel de Intervención
LI-632	Emp. PE-10A	Laredo - El Porvenir	3.3	M,MR
LI-634	Emp PE-1N	Huaca del Sol y la Luna	3.3	MR
LI-636	Moche-Las Delicias	Taquila	2.2	MR,R
LI-637	Emp. PE-10A	Barraza	2.3	MR
LI-639	Emp. PE-10A	Catuay Bajo	0.6	R
LI-640	Emp. PE-10A (Cerro Blanco)	Poroto - Emp. PE-10A (La Tranca)	22.1	R, MR
LI-643	Emp. PE-10A	Santo Domingo	5.2	MR,M
R01	Moche	P Carretera	2.5	M
R02	Emp. PE-1N (Sun)	Sector La Patera	3.4	M
R03	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.6	M
R04	Emp. LI-634	Chanquin Alto - Emp. LI-634	2.2	R
R05	Santa Rosa(Trujillo)	Rio Moche	0.9	M
R06	Emp. PE-1N	El Rosario - Emp R03	2.1	R
R07	Emp. R02	Punta de Carretera (Rio Moche)	0.7	R
R08	Emp. PE-1N	Emp R05	2.5	R
R09	Emp. LI-634	Emp. R04 (Sector Villa San Juan)	1.0	R
R10	Emp. PE-1N	Sector La Bocana - Emp. PE-1N	3.5	R
R11	Moche	Emp. LI-636 (Las Delicias)	0.8	M
R12	Emp. R01	Las Torres de San Borja	0.6	R
R13	Moche	Punta de Carretera (Sector Huartaco)	0.6	R
R14	Emp. LI-636	Sector Los Muertos	0.5	R
R15	Moche	Sector El Palmo	1.0	R
R16	Emp PE-10	Sector El Palmo	0.7	R
R17	Moche	Emp. R19	0.8	R
R18	Emp LI-634	Sector Villa San Juan	0.5	R
R19	Emp PE-1N	Emp PE-10	0.9	R
R20	Emp. LI-634	Emp. R18	0.3	R
R21	Emp. LI 634 (Huaca Sol)	Rio Moche	0.5	M
R22	Emp. R09	El Tanque	0.3	R
R23	Emp. R02	Rio Moche	0.5	R
R24	Emp. PE-1N (Sun)	Emp. LI-634	0.5	R
R25	Emp. LI-634	Emp. R06	0.3	R
R26	Emp R21	Rio Moche	0.6	R
R27	Emp. LI 104	Aeropuerto	0.8	MR
R30	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.1	MR
R31	El Tablazo	Cerrito la Virgen	1.2	R
R32	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	2.7	R
R33	Emp. R58	Rio Moche	2.7	R

Ruta	Nombre del Camino		Longitud	Nivel de Intervención
R34	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela Chan Chán	3.0	R
R35	Emp. LI-643	Conache - Pampa de San Juan	3.5	M,R
R36	Emp. PE-1N	Emp. R34	1.0	R
R37	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	1.9	M, MR
R38	Emp. PE-1N	Victor Raul	1.1	R
R39	Laredo	San Carlos	0.7	R
R40	Emp. PE-1N	Sector Los Huertos	0.8	R
R41	Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)	Jesús María	3.6	R
R42	Emp. PE-1N	El Milagro	1.0	R
R43	Emp. PE-10A	Bello Horizonte - Emp PE-10A	0.8	MR
R44	Emp. PE-1N	Cerrito la Virgen	2.0	R
R45	Emp. PE-10A	Ciudad de Dios	1.3	R
R46	Emp. LI-104	El Tablazo	1.8	R
R47	Emp. PE-10A	Emp. R45	0.3	R
R48	Emp. R46	Punta de Carretera	4.9	R
R49	Emp. PE-10A	Santa Rosa - Punta de Carretera	0.9	R
R50	Emp. R27	Villa Aeropuerto	0.8	MR
R51	Emp. LI-640 (Poroto)	Huayabito	8.9	R
R52	Emp. PE-10A (La Tranca)	Emp. R66 (Concón)	1.6	MR
R53	Emp. R51	La Cuchilla	0.6	R
R54	Emp. PE-10A	Galindo - Emp R39 (Laredo)	8.6	M, R
R55	Emp. R68	Dos de Mayo	0.5	R
R56	El Porvenir	La Merced - Laredo	3.2	R
R57	Emp. LI-105 (Collambay)	Ñari	13.4	R
R58	Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)	Nuevo Barraza Bajo - Emp R37	2.9	R
R59	Emp. LI-105 (Pedregal)	Emp. LI-105 (Cumbray)	2.5	R
R60	Santo Domingo	Emp. LI 640 (Cerro Blanco)	6.9	MR
R61	Emp. PE-10A	Emp. R54	4.1	M,R
R62	Emp. R35	Los Algarrobos	0.7	R
R64	Emp. R35	Lagunas de Conache	0.4	M
R66	Emp. PE-10A (Concón)	Cushmún – Límite Provincial (Poroto)	8.8	R
R68	Emp. LI 640	Chile Alto- Río Moche	3.4	R
R69	Emp. PE-10A	Río Moche	0.5	R
R70	Emp. PE-10A	La Constancia - Emp LI-105	1.4	M
R72	Emp. PE-10A	Emp. R70	2.6	R
R74	Emp R39 (Laredo)	Emp R39 (San Carlos)	2.6	R

Fuente: IVG Trujillo

Nota: Estas intervenciones pueden variar en el programa de Inversiones

MR : Mantenimiento Rutinario

MP : Mantenimiento Periódico

R : Rehabilitación

M :Mejoramamiento

Para una mayor comprensión de los tipos posibles de intervención se describen a continuación, enfatizando su cobertura y las condiciones para su aplicación:

Mantenimiento Rutinario:

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

Mantenimiento Periódico:

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

Mantenimiento de Emergencia o Extraordinario

Son aquellas que se realizan cuando el camino está en mal estado o incluso intransitable, como consecuencia del descuido prolongado o de un desastre natural, por no disponerse de los recursos necesarios para reconstruirlo o rehabilitarlo, que es lo que correspondería hacer. Mediante una reparación de emergencia no se remedian las fallas estructurales, pero se hace posible un flujo de vehículos regular por un tiempo limitado. Generalmente, las reparaciones de emergencia dejan el camino en estado regular.

Rehabilitación:

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

Mejoramiento:

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

CAPÍTULO III

DEMANDA VIAL

3.1. Demanda Asociada a la marginalidad de centros poblados

Se ha identificado un camino nuevo por construir debido a que la mayoría de CPs se encuentran conectados al sistema vial provincial. Se trata de una propuesta efectuada por las autoridades del distrito de Simbal que además cuenta con Expediente Técnico al 2009.

CAMINO A CONSTRUIR:

- Trocha: Emp. LI 105 –Potrerillo Zavaleta, 4.142 Kms

3.2. Demanda Derivada de las Potencialidades

Es aquella demanda de nuevas construcciones de caminos vecinales que proviene de la Matriz Provincial de Potencialidades Jerarquizadas (MPPJ) y de las propuestas de articulación vial generadas en la provincia. Las distancias son aproximadas.

Cuadro Nº 41
NUEVAS CONSTRUCCIONES DE CAMINOS VECINALES

Fundamento	Restricción Vial	Requerimiento de Infraestructura Vial
Potencialidades Jerarquizadas Salaverry-Suelo Agrícola y Propuesta Plan DEMETRU	Necesita vías alternas a la PE 10 para integrar sus espacios agrícolas actuales y futuros, además de facilitar acceso al puerto.	Construcción Tramos: Emp PE10A(Límite Av. Federico Villarreal Sur)- Emp. PE 1N, y Emp PE1N – Salaverry (Puerto) 10.5 Kms
Potencialidades Jerarquizadas Huanchaco- Turístico y Propuesta Plan DEMETRU	Escasa articulación directa de CPs. La Esperanza, Florencia de Mora con Huanchaco. Se requiere continuación de Av. Federico Villarreal Norte	Construcción tramo: Emp Av Cahuide (La Esperanza) - Emp PE 1N (Huanchaco) 4.5 Kms
Propuesta Plan DEMETRU	Falta de articulación directa desde Alto Trujillo hasta Laredo	AAHH. Kumamoto(El Porvenir)-Emp R 74 (Laredo) 3 Kms

Fuente: IVG, Trabajo de talleres.
Elaboración: ETPVPP

3.3. Análisis de los conteos en caminos vecinales principales

Se ha efectuado en días laborables y días no laborables por 12 horas, siendo sus resultados como sigue:

Cuadro Nº 42

CONTEO DE VEHÍCULOS EN CAMINOS VECINALES PRINCIPALES

Nº	Código de Ruta	Nombre de los Caminos	Longitud (Km.)	TPDA (*)			Veh-Eq.
				Ligero	Pesado	Total	
1	LI 632	Emp.PE10A-Laredo-El Porvenir	3.28	9117	182	9299	23
2	LI 636	Moche-Las Delicias-Taquila	2.17	2677	138	2815	85
3	R 27	Emp LI 104-Aeropuerto	0.795	1328	83	1411	0
4	LI 634	Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	3.28	1286	76	1362	24
5	R 30	Trujillo (LD)-Ovalo Huanchaco(Huanchaquito)	4.10	1297	59	1356	24
6	LI 643	Emp PE 10A- Santo Domingo	5.16	325	103	428	14
7	R54 R61	Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	7.35	235	25	260	13
8	LI 640	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca)	22.15	88	39	127	7
9	R57	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	13.43	10	6	16	4

Fuente: IVG Trujillo y Trabajo de campo
Elaboración: ETPVPP

(*) El cálculo incluye Veh-Eq en unidades de camioneta pickup, incorporados como vehículos ligeros, según Metodología del MTC.

3.4. Servicios de transporte de pasajeros y de Carga

Este acápite busca describir el actual servicio de transporte de pasajeros y de carga (mercaderías) que se brinda en el sistema vial de la provincia, a fin de que por medio de las características puestas en evidencia se logre visualizar las fortalezas y debilidades del sistema frente a la demanda de transporte presente y futura.

Transporte de Pasajeros

El transporte de pasajeros dentro de la provincia de Trujillo es fluído y cubre la totalidad de distritos existentes con regularidad de rutas, frecuencias de viajes y horarios. Este flujo es constante durante todos los días y se realiza dentro del continuo urbano, los distritos integrados y el resto de distritos de la provincia (Ver Cuadro N° 43)

Se trata de un servicio de transporte bastante formalizado ofrecido por empresas de transporte que cuentan con autorizaciones tanto del MTC como de las correspondientes Municipalidades y que en su recorrido utilizan parcialmente la Carretera Panamericana Norte(PE 1N), la Vía Nacional Transversal PE 10A , las vías departamentales de la sierra LI 105 y LI 110 (ambas conectan Simbal con Otuzco y Ascope) y parte de la vía departamental LI 104 (zona de Huanchaco), que en conjunto son las que interconectan los distritos de la provincia y a ésta con el resto de provincias de la región y del país.

Gracias a la existencia de vías asfaltadas, la oferta de medios de transporte es moderna: automóviles, combis y ómnibus, estando ésta muy concentrada hacia distritos de gran dinámica económica como son Trujillo, la Esperanza, Laredo, El Porvenir, donde se concentra la mayor parte de la actividad económico-social y puede acceder la población a los diferentes servicios educativos, financieros, administrativos y otros .

En los cuadros siguientes , N°s 43, 44 y 44-A se presenta el detalle de la oferta de servicios de transporte de pasajeros dentro de la provincia y e interprovincial. Como se observa existe servicio fluído en todos los distritos y una gran cantidad de flujo desde Trujillo hacia Lima, Chiclayo y Chimbote y viceversa, con frecuencias regulares. El elevado movimiento de transporte exige que las vías tengan un programa continuo de **mantenimiento rutinario y periódico** a fin de asegurar su transitabilidad en óptimas condiciones y de manera permanente, con lo cual se evitarían a futuro elevados montos de inversión en rehabilitaciones que sólo recuperan el estado anterior.

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS (*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
TRUJILLO	M-26: Urb. Libertad – El Porvenir – Perú – ORM – UPAO – Mayorista – Urb. Libertad – América Sur. M-76: Urb. Libertad – El Porvenir – Perú – ORM – América Sur – Urb. Libertad – Mayorista - UPAO.	CESAR VALLEJO S.A.	1.00	10-15	Ómnibus	43	50
	La Hermelinda – El Porvenir.	NUEVA HERMELINDA S.A.C.	1.00	15	Automóvil	15	5
	Santo Domingo – Laredo – Trujillo.	SANTA TERESITA S.A.	2.00	10	Automóvil	3	5
	Hermelinda – El Porvenir.	VICTORIA EXPRESS S.A.	1.00	10	Automóvil	20	5
EL PORVENIR	M-30: El Porvenir (AA.HH. Kumuamoto) – CENTRO – UNT – América - UPAO. M-31: El Porvenir (AA.HH. Kumuamoto) – San Martín – América - ORM. M-77: El Porvenir (AA.HH. Kumuamoto) – Vallejo – Mayorista – ORM – El Cortijo.	EL CORTIJO S.A.	1.00	15	Ómnibus	126	50
	M-35: El Porvenir (AA.HH. Alto Trujillo) – América – UPAO – CEPUNT - Covicorti. M-78: El Porvenir (AA.HH. Alberto Fujimori) – Vallejo – Mayorista – ORM – Covicorti. M-96: El Porvenir (AA.HH. Alto Trujillo) – La Hermelinda – Perú – Mayorista – América – UPAO – ORM - Unión.	LIBERTAD S.A.	1.00	15	Ómnibus	103	50
	M-53: Alto Trujillo – La Esperanza (Central) – Rimac – UNT – América – UPAO – Moche – Salaverry. M-79: Alto Trujillo – La Hermelinda – Unión – Mayorista – Salaverry.	SALAVERRY EXPRESS S.A	1 – 1.40	15	Ómnibus	94	50

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
EL PORVENIR	C-111: El Porvenir (Gran Chimú) – Mayorista - CEPUNT	LUZ DIVINA S.A.	1.00	15	Cam. Rural	102	18
	C-194: El Porvenir (A.H. Alto Trujillo –Barrio 6– Barrio 7) – Perú – ORM – Mayorista.	MENSAJEROS DEL SEÑOR S.A.	1.00	15	Cam. Rural	29	18
	C-112: El Porvenir (Miguel Grau) – La Hermelinda – Av. Orrego – UPAO – Óvalo Grau – Mayorista.	VIRGEN DEL ARCO S.A	1.00	15	Cam. Rural	63	18
	C-132: El Porvenir (Gran Chimú) – La Hermelinda – ORM – UPAO.						
	C-191: El Porvenir (Gran Chimú) – Perú – Mayorista – UPAO – ORM.						
	El Porvenir – Trujillo.	ALFA Y OMEGA S.A.	1.00	10	Automóvil	79	5
	El Porvenir (Alto Trujillo) – Trujillo (Av. América).	DIOS ES MI GUÍA S.R.L.	1.00	10	Automóvil	14	5
	El Porvenir – Trujillo.	HERMELINDA EXPRESS S.R.L.	1.00	10	Automóvil	24	5
	El Porvenir – Trujillo.	HURACÁN S.A.C.	1.00	10	Automóvil	74	5
	El Porvenir – Trujillo.	INTIMOS AMIGOS TRABAJADORES S.A.	1.00	10	Automóvil	14	5
	El Porvenir – Trujillo.	LIDER EXPRESS S.A.	1.00	10	Automóvil	59	5
	El Porvenir – Trujillo.	LOS PINOS S.A.C.	1.00	10	Automóvil	17	5
	El Porvenir – Trujillo.	LOS HALCONES S.A.	1.00	10	Automóvil	40	5
	El Porvenir (Gran Chimú) – Trujillo.	NUEVO GRAN CHIMÚ S.A.	1.00	10	Automóvil	65	5
El Porvenir – Trujillo.	RIO SECO S.A.	1.00	10	Automóvil	72	5	
FLORENCIA DE MORA	M-80: Florencia de Mora (AA.HH. Manuel Cipriano) – Perú – Unión – América – ORM – La Esmeralda. M-81: Florencia de Mora (AA.HH. Manuel Cipriano) – La Hermelinda – América – Mayorista – UPAO –ORM	ALTO TRUJILLO S.A.	1.00	15	Ómnibus	38	50
	Florencia de Mora – Parte Intermedia de Trujillo.	20 DE JUNIO S.A.	1 – 1.20	10	Automóvil	18	5
	Florencia de Mora – Trujillo.	N° 1 FLORENCIA EXPRESS S.A.	1 – 1.20	10	Automóvil	26	5

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
FLORENCIA DE MORA	Florencia de Mora (Parte Alta) – Trujillo.	SAN PEDRO DEL AMOR S.A.	1.20	10	Automóvil	105	5
	Florencia de Mora – Trujillo.	TRANHIPSA S.R.L.	1.20	10	Automóvil	13	5
HUANCHACO	M-66: Huanchaco (Las Lomas) – UNT – UPAO – América – La Hermelinda – Valdivia. M-68: Huanchaco (Villa del Mar) – UNT – América – UPAO – La Noria – La Hermelinda – Huanchaco (Las Lomas). M-95: Huanchaco (Las Lomas) – Centro – Mayorista – La Noria – América – La Hermelinda – CEPUNT – San Andrés 5ta. Etapa.	HUANCHACO S.A.	1.40	15	Ómnibus	104	50
	C-121: Huanchaco – Unión – El Bosque – Santa Rosa. C-137: Huanchaco – CEPUNT – UPAO – El Bosque – Santa Rosa. C-179: Huanchaco – ORM – Mayorista – La Noria – Santa Rosa.	CABALLITO DE TOTORA S.A.	1.50	15	Cam. Rural	106	18
	C-131: El Milagro – Unión – Florencia de Mora. C-140: El Milagro – ORM – UPAO – Mayorista – Florencia de Mora.	ARCO IRIS EXPRESS S.A.	1.00	15	Cam. Rural	93	18
	C-131: El Milagro – Unión – Florencia de Mora.	ATLANTIC EXPRESS S.A.	1.00	15	Cam. Rural	108	18
	C-101: El Milagro – ORM – UPAO – El Bosque – Cerro Pesqueda.	NUEVOS GIRASOLES S.A.	1.00	15	Cam. Rural	145	18
	El Milagro – Trujillo.	AMIGOS UNIDOS S.A.C.	1 – 1.20	10	Automóvil	17	5

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
LA ESPERANZA	M-02: La Esperanza (El Milagro) – La Hermelinda – América – Buenos Aires Sur. M-71: La Esperanza (Wichanzao) – La Hermelinda – América – Mayorista – ORM – Buenos Aires Sur. M-91: La Esperanza (Wichanzao) – La Hermelinda–Centro – Mayorista – América - ORM – Buenos Aires Sur.	CALIFORNIA S.A.	1.00	15	Ómnibus	110	50
	M-75: La Esperanza (Wichanzao) – Perú – Unión – Mayoristas – ORM - Covicorti.	MODERNO CIELO AZUL S.A.	1.00	15	Ómnibus	31	50
	M-14: La Esperanza (El Milagro) – La Hermelinda – América – UPAO – CEPUNT. M-74: La Esperanza (El Milagro) – Unión – Mayorista – Larco – Buenos Aires.	ESPERANZA EXPRESS S.A.	1.00	15	Ómnibus	66	50
	M-09: La Esperanza (Manuel Arévalo) – UNT – Buenos Aires Norte. M-10: La Esperanza (El Milagro) – La Hermelinda – América – UPAO – Buenos Aires Norte. M-12: La Esperanza (Manuel Arévalo) – La Hermelinda – América – UPAO – Buenos Aires Norte. M-20: La Esperanza (Manuel Arévalo) – La Hermelinda – América – UPAO – Buenos Aires Norte. M-29: La Esperanza (El Milagro) – La Hermelinda – América – Av. Los Incas – UNT – Av. Mansiche – Esperanza Manuel Arévalo. M-73: La Esperanza (Manuel Arévalo) – Unión – Mayorista – ORM – Buenos Aires Norte.	NUEVO CALIFORNIA S.A.	1 – 1.40	15	Ómnibus	163	50

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
LA ESPERANZA	M-06: La Esperanza (AA.HH. Primavera) – Perú – Unión – América – UPAO – El Alambre.	RAMIRO PRIALÉ S.A.	1.00	15	Ómnibus	42	50
	M-85: La Esperanza (AA.HH. Primavera) – La Hermelinda – Perú – Unión – Mayorista – ORM - TRUPAL.						
	M-29: La Esperanza (El Milagro -La Hermelinda América - Av. Los Incas- UNT– Av. Mansiche - Manuel Arévalo.	ICARO S.A.	0.50	15	Ómnibus	37	50
	M-05: La Esperanza (AA.HH. Primavera) – Florencia de Mora – América – UPAO – Los Cedros – La Hermelinda – América – Buenos Aires Sur.	SEÑOR de los MILAGROS S.A.	1 – 1.40	15	Ómnibus	107	50
	M-18: La Esperanza (AA.HH. Primavera) – La Hermelinda – América – UPAO – Buenos Aires Sur.						
	M-72: La Esperanza (AA.HH. Primavera) – Florencia de Mora – Mayorista – ORM – Buenos Aires Sur.						
	C-104: La Esperanza (Wichanzao) – Unión – El Porvenir (Presidio) - Mayorista	ATLANTIC EXPRESS S.A.	1 - 1.40	15	Cam. Rural	108	18
C-172: La Esperanza (Valdivia Alta) – ORM – Mayorista – El Porvenir (Gran Chimú).							
C-108: La Esperanza (Valdivia Baja) – Mayorista – Hermelinda – Parque Industrial – Av. América.	LOS GIRASOLES SERVICES S.A.	1 - 1.40	15	Cam. Rural	107	18	
C-171: La Esperanza (Virgen del Socorro) – ORM – Incas – El Bosque – Cerro Pesqueda.							

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
LA ESPERANZA	C-171: La Esperanza (Virgen del Socorro) – ORM – Incas – El Bosque – Cerro Pesqueda.	MODERNO GIRASOLES EXPRESS S.A.	1.40	10	Cam. Rural	65	18
	C-103: Manuel Arévalo (Valdivia Baja) – Unión – El Bosque – Pesqueda C-107: Manuel Arévalo (Valdivia Baja) – Mayorista – Miramar. C-173: La Esperanza (Valdivia baja) – ORM – Mayorista -SEDALIB	NUEVOS GIRASOLES S.A.	1.40	15	Cam. Rural	145	18
	La Esperanza – Trujillo.	HORIZONTE ECOLÓGICO S.A.	1 - 1.20	10	Automóvil	235	5
	La Esperanza – Trujillo	MODERNO EXPRES S.A.	1 - 1.20	10	Automóvil	181	5
	La Esperanza – Trujillo.	NUEVA ESPERANZA E.I.R.L.	1 - 1.20	10	Automóvil	91	5
	La Esperanza – Trujillo.	WICHANZAO S.A.	1 - 1.20	10	Automóvil	78	5
	LAREDO	C-113: Laredo – Perú –ORM– Santa María – ASCOMAPAAT – Villa de Contadores.	CORAZON DE JESUS S.A.C.	1 - 1.20	15	Cam. Rural	50
C-113: Laredo – Perú –ORM– Santa María – ASCOMAPAAT – Villa de Contadores. C-136: Laredo – Hermelinda – ORM – Mayorista – Urb. Libertad.		SANTA CATALINA S.A.	1 - 1.20	15	Cam. Rural	118	18
C-113: Laredo – Perú –ORM– Santa María – ASCOMAPAAT – Villa de Contadores. C-135: Laredo – Perú – ORM – Liberación Social. C-175: Laredo – Mayorista – ORM – San Isidro.		SEÑOR DE LA MISERICORDIA S.A.	1 - 1.20	15	Cam. Rural	156	18
C-113: Laredo – Perú –ORM– Santa María – ASCOMAPAAT – Villa de Contadores. C-134: Laredo – ORM – UPAO – Óvalo Grau – Laredo.		EL AGUILA S.A.	1 - 1.20	10	Cam. Rural	85	18
Laredo – Santo Domingo		PARTICULAR	1.00	2	C. Rural	03	12-14
Laredo - Galindo		PARTICULAR	1.00	2	C. Rural	01	14
Laredo - Conache		ASOCIACIÓN DE COLECTIVOS	1-00	6	Automóvil	12	06

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
MOCHE	C-180: Moche (Las Delicias) – Mayorista – La Hermelinda – Alto Trujillo.	LOS DIAMANTES S.R.L.	1 – 1.50	15	Cam. Rural	90	18
	C-115: Moche (Miramar) – ORM – Perú – El Porvenir.						
	C-176: Moche (Miramar) – Mayorista – La Hermelinda – Alto Trujillo.	MIRAMAR S.A.	1.00	15	Cam. Rural	75	18
	C-177: Moche (Miramar) – Mayorista – Mercado Progreso – Alto Trujillo (Barrio 6A).						
	C-180: Moche (Las Delicias) – Mayorista – La Hermelinda – Alto Trujillo.	MOCHICA S.A.	1 - 1.50	15	Cam. Rural	99	18
	C-178: Moche (Campiña de Moche) - Trujillo	MOCHICA CHIMÚ S.R.L.	1.00	10	Cam. Rural	21	18
	C-176: Moche (Miramar) – Mayorista – La Hermelinda – Alto Trujillo	SAN ISIDRO LABRADOR S.A.	1.00	15	Cam. Rural	46	18
	C-180A: Moche (Las Delicias) – Mdo. Mayorista – Mdo. La Hermelinda – Florencia de Mora – Alto Trujillo.	SANTA LUCIA DE MOCHE S.R.L.	1 - 1.50	10	Cam. Rural	30	18
	C-145: Moche (Campiña de Moche) – Trujillo.	SOL Y LUNA S.A.	1.00	10	Cam. Rural	11	18
Moche – Trujillo.	JOSE EMILIO LEFFEBRE S.A.	1.00	10	Automóvil	24	5	
POROTO	C-127: Poroto (Canseco) – Trujillo.	EL RAPIDO S.A.	3.50	3	Cam. Rural	11	18
	C-120: Poroto (Platanar - Cushmún) - Trujillo.	BELLO HORIZONTE S.A.	3.50	2	Cam. Rural	54	18
	C-122: Poroto (Canseco) - Trujillo.	POROTO S.A.	3.50	3	Cam. Rural	32	18
	C-127: Poroto (Canseco) – Trujillo.	SANTA ROSA R.S.L.	3.50	3	Cam. Rural	28	18
SALAVERRY	M-83: Salaverry – América – La Hermelinda – Florencia de Mora – La Hermelinda – Mayorista.	SALAVERRY EXPRESS S.A.	1 - 1.5	15	Ómnibus	94	50
	Salaverry – Trujillo.	SALAVERRY S.R.L.	2.00	10	Automóvil	29	5

Cuadro N° 43

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS POR DISTRITOS(*)

Distritos (Origen)	Rutas	Empresa	Pasaje S/.	Frec. Por Hora	Vehículos		N° Pasajeros
					Tipo	N°	
SIMBAL	C-123: Simbal (Huangabal – Ñary) – Trujillo.	BELLO HORIZONTE S.A.	3.00-3.50	6-8	Cam. Rural	54	18
	C-124: Simbal – Trujillo.						
VÍCTOR LARCO HERRERA	M-43: Víctor Larco (Bs. Aires Sur) – UNT – Rimac – La Hermelinda – Alto Trujillo.	VIRGEN DE LA PUERTA S.A.	1 - 1.40	15	Ómnibus	49	50
	M-44: Víctor Larco (Bs. Aires Norte) – Mayorista – La Hermelinda - UNT.						
	Buenos Aires Sur – Trujillo.	COVISA S.A.C.	1.00	10	Automóvil	42	5
	Víctor Larco – Trujillo.	BUENOS AIRES S.A.C.	1.00	10	Automóvil	47	5
	Víctor Larco - Trujillo.	LARCO EXPRESS S.A.	1.00	10	Automóvil	43	5
	Víctor Larco – Trujillo.	SEÑORA DE GUADALUPE S.A.	1.00	10	Automóvil	32	5
	Víctor Larco – Trujillo.	REYNA DE LA PAZ S.A.C.	1.00	10	Automóvil	41	5
	Víctor Larco – Trujillo.	INDUSTRIA VISTA ALEGRE S.A.	1.00	10	Automóvil	25	5
Buenos Aires – Trujillo.	VICTOR LARCO S.A.	1 – 1.20	10	Automóvil	18	5	

(*) Transporte Intraprovincial

Notas : La información sobre Frecuencia está considerando un sólo sentido.
Las distancias en el área metropolitana son variadas

Las Rutas que inician con **C** están asignadas para Camionetas Rurales o Combis
Las Rutas que inician con **M** están asignadas para Microbuses

Fuentes: MPT-Gerencia Transporte, Tránsito y Seguridad Vial
Plan Regulador de Rutas de la Provincia de Trujillo
Observación de Campo

Elaboración: ETPVPP

Cuadro N° 44
TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS (OTRAS REGIONES)

N°	NOMBRE DEL TERMINAL/EMPRESA	N° DE EMPRESAS QUE OPERAN	DESTINOS
1	AMÉRICA EXPRESS S.A.	1	CHIMBOTE, LIMA
2	EL SOL S.A.	1	CHIMBOTE, LIMA
3	CONO SUR	10	LIMA
4	TERMINAL TERRESTRE DE TRUJILLO S.A.C.	8	LIMA
5	ETUCSA (OFICINA)	1	LIMA
6	EMPRESA DE TRANSPORTE 14	1	HUARAZ
7	CHICLAYO EXPRESS	1	CHICLAYO
8	LIT BUS EIRL	1	CHIMBOTE, LIMA, CHICLAYO, CASA GRANDE
9	LÍNEA	1	LIMA, CAJAMARCA, HUARAZ, OTUZCO
10	LÍNEA	1	CHICLAYO, PIURA
11	EMTRAFESA	1	CHICLAYO, PIURA, TUMBES, CAJAMARCA, LIMA
12	E.T. EXPRESO HÚSARES SRL	1	LIMA
13	E.T. CHAN CHAN	1	CHICLAYO
14	TRANSPORTE TEPSA	1	LIMA
15	LATINO AMERICANO EIRL(Oficina)	1	LIMA, TUMBES, PIURA
16	EXPRESO CRUZ DEL SUR	1	LIMA
17	E.T. CIAL	1	LIMA
18	TURISMO CIVA SAC	1	LIMA
19	E.T. ORMEÑO	1	LIMA
20	T.T. GRUPO DE TRANSPORTE LIBERTAD S.A	8	CHICLAYO
21	E.T. RODRIGO CARRANZA.	1	LIMA, CHICLAYO, PIURA
22	E.T. PROPIETARIOS UNIDOS	1	CAJAMARCA
23	TERMINAL TERRESTRE TARAPOTO TOURS	1	TARAPOTO
24	TERMINAL TERRESTRE NORTE SAC	5	TARAPOTO, CAJAMARCA, TALARA
25	TURISMO DIAS	1	LIMA, CAJAMARCA
26	TERMINAL TERRESTRE DORADO SAC	1	CHICLAYO, PIURA, TALARA, TUMBES
27	E.T. FLORES HNOS SRL	1	LIMA
28	EJETUR SRL	1	SAPOSOA, YURIMAGUAS, JUANJUI, JAEN, LIMA
29	MÓVIL TOURS SA	1	HUARAZ, LIMA, CHACHAPOYAS, TARAPOTO
30	ETHMOPESA	2	TALARA, CAJAMARCA
31	E.T. LAS DUNAS	1	LIMA
32	E.T. CHINCHAYSUYO SA	1	HUARAZ, SULLANA
33	E.T. SEÑOR DE LOS MILAGROS	1	ANGASMARCA
34	ITTSA	1	CHICLAYO, PIURA, SULLANA, TALARA
35	ITTSA	1	LIMA
36	OLTURSA	1	LIMA
37	TRANSPORTE PERÚ BUS (OFICINA)	1	LIMA

Fuentes: Estudio de Demanda y Análisis Económico-Financiero para la Evaluación de las Propuestas Técnicas para la Concesión del Terminal Terrestre de Trujillo, 2004
Observación de campo
Páginas Amarillas Actualizadas al 2009 / Portales web de las empresas de Transportes

Cuadro Nº 44-A
EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS (REGIONAL)

Nº	NOMBRE / RAZÓN SOCIAL	PROV. DESTINO	LUGAR ESPECÍFICO	FLOTA VEHIC.
1	DORADO EXPRESS E.I.R.L.	ASCOPE	Puerto Malabrigo Casa Grande	8
				5
2	EMP. TRANSP. NUEVO JAICO S.R.L.		Puerto Malabrigo	6
3	TURISMO RODRIGUEZ VILCHEZ S.A.C.		Puerto Malabrigo Casa Grande Paján	7
				6
				6
4	EMP. TRANSP. TURISMO JAVEL S.A.C.		Macavi	2
5	DORADO BUS S.A.C.		Casa Grande	6
6	EMPRESA DE TRANSPORTES EL JAGUAR S.R.L.		Ascope	10
7	EMP. TRANSP. VICTOR S.R.L.		Ascope Jaguey	11
				2
8	TRANSP. TOURS AM & BUSSES S.A.		Ascope	7
9	TURISMO ASCOPE S.A.C.		Ascope	4
10	EMP. TRANSP. PASJ. SAN MIGUEL S.R.L.		Ascope	10
11	EMP. TRANSP. TURISMO S.R.L.		Casa Grande	4
12	EMP. TRANSP. VELMAJ E.I.R.L.		Casa Grande	7
13	E. T. SERV. MULT. SOL NACIENTE S.R.L		Casa Grande	13
14	EMP. TRANSP. NUEVO CHINCHAYSUYO SRL		Casa Grande Roma	8
				5
15	EMP. TRANSP. SOL EXPRESS S.A.C.		Casa Grande	2
16	EMP. TRANSPORTES DON NICO S.R.L.		Casa Grande	5
17	TRANSPORTES DE LA CRUZ S.A.C.		Casa Grande	6
18	EMP. TRANSP. SANTA ROSA S.A.C.		Cartavio	4
19	EMP. TRANSP. SAN MATEO EXPRESS S.R.L		Cartavio	12
20	EMP. TRANSP. SR. DE LOS MILAGROS SRL	Cartavio	9	
21	EMP. TRANSP. SEÑOR DE LA CAÑA S.A.	Cartavio	4	
22	EMP. TRANSP. ALCOVI S.A.C.	Cartavio	3	
23	EMP. TRANSP. LOS GARCIAS S.R.L.	Santiago de Cao	6	
24	EMP. TRANSP. TURISMO LUCMA SAC	Ascope	3	

Cuadro Nº 44-A
EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS (REGIONAL)

Nº	NOMBRE / RAZÓN SOCIAL	PROV. DESTINO	LUGAR ESPECÍFICO	FLOTA VEHIC.
1	EMP. TRANSP. NUEVO PAKATNAMU S.A.	PACASMAYO	Pacasmayo	14
2	E.TRANS.PACASMAYO EXPRESS S.R.L.		Pacasmayo	12
3	EXPRESO PAKATNAMU S.A.C.		Guadalupe	10
4	TRANSPORTES LÍNEA		Pacasmayo Guadalupe	s.i.
1	EMP DE TRANSP. MI SALVADOR SAC.	CHEPÉN	Chepén	8
2	TRANSPORTES LÍNEA		Chepén	s.i.
1	EMP. TRANSPORTES CASCAS S.R.L..	GRAN CHIMÚ	Cascas	4
			Lucma	3
			Compín	2
			Sayapullo	4
			Huancajanga	3
			La Colpa	2
2	EMP. TRANSP. TURISMO CHIMU SAC.		Baños Chimú	2
3	EMP. TRANSP. TOURS CASCAS SAC.		Cascas	5
4	EMP. TRANSP. TURISMO LUCMA SAC.		Baños Chimú	3
			Lucma	2
		Ascope	3	
5	EMP.TRANSP.TURISMO SAN MATEO SRL	Cascas	5	
6	CORPORACION KURRUNGO SAC.	Sayapullo	3	
1	EMP. TRANSP. TURISMO EXPRESS S.A.	OTUZCO	Canibamba	2
			Chota	2
2	E. T. NUEVO MILAGROS S.A.C.		Usquil	2
3	SERV.GEN.TOURS PERLA DEL ANDE SAC.		Usquil	3
			Carata	2
4	E.T.Y SERV. MULTIP. COINA EXPRESS S.A.C.		Coina	6
5	EMP. TRANSP. TOURS PACIFICO S.A.		Coina	7
6	E.T.EXPRESO ROBER JOSE SRL.		Chuquizongo	5
7	E.T.SERV.GEN.REGIONAL TOURS SAC.		San Ignacio	5
8	E.T. SERV. GEN. LATINO DIFERENCIAL S.A.		Otuzco	3
			La Ramada	3
9	EMP. TRANSP. TURISMO IBAÑEZ S.A.C.		Huayobamba	3
			Huaranchal	3

Cuadro N° 44-A
EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS (REGIONAL)

Nº	NOMBRE / RAZÓN SOCIAL	PROV. DESTINO	LUGAR ESPECÍFICO	FLOTA VEHIC.
10	E. TRANSP. DIFERENCIAL MI PERU SAC.	OTUZCO	Coina	2
11	TRANSP. Y TURIS.HORIZONTE S.A.C		Paranday Salpo	3
				2
12	E..T.TUR.Y SS.GG. TOURS VIRGEN DE LA PUERTA SAC		Sanchique	17
13	EXPRESO TRANDIA S.A.C.		Sanchique	2
14	E.T.TUR. REYNA DE LA PAZ MUNDIAL SAC.		Charat	7
15	CORPORACION HORIZONTE S.A.C.		Nambuque	2
1	TURISMO HUASO S.A.C.	JULCÁN	Huaso	2
2	EMTRAVE S.A.		Julcán	3
3	EMP. TRANSPORTES LAS VEGAS E.I.R.L.		Julcán	1
4	EXPRESO TRANDIA S.A.C.		Julcán	2
5	TRANSP. Y TURIS.HORIZONTE S.A.C.		Carabamba	3
6	E.T. SERV. GEN. LATINO DIFERENCIAL S.A.		Julcán	2
7	E.T.SERV.GEN.REGIONAL TOURS SAC.		San Antonio	5
1	EMP. TRANSP. AGREDA E HIJOS S.A.	SÁNCHEZ CARRIÓN	Huamachuco	3
2	TURISMO NEGREIROS S.A		Huamachuco	6
3	FUENTES & CO S.A.		Huamachuco	4
4	EMP. TRANSP. LOS ANDES S.R.L.		Agocasa	3
5	EMP.TRANSP.MERCEDES S.R.L.		Huamachuco	5
6	SERV.GEN.TOURS PERLA DEL ANDE SAC.		Sausacocha	7
7	EMTRAVE S.A.		Quesquenda Agocasa	3
				4
8	TURISMO DÍAS		Huamachuco	s.i.
9	TRANSPORTES HORNA	Huamachuco	s.i.	

Cuadro Nº 44-A
EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS (REGIONAL)

Nº	NOMBRE / RAZÓN SOCIAL	PROV. DESTINO	LUGAR ESPECÍFICO	FLOTA VEHIC.
1	E.T.TUR. REYNA DE LA PAZ MUNDIAL SAC.	SANTIAGO DE CHUCO	Quiruvilca	6
2	E.T. SR. DE LOS MILAGROS TOURS S.A.		Angasmarca	6
3	EMP.TRANSF. ROYAL TRAVEL S.R.L.		Angasmarca	8
4	EMP. TRANSP. AGREDA E HIJOS S.A.		Angasmarca	3
5	TURISMO NEGREIROS S.A		Santiago de Chuco	3
6	TURISMO DÍAS		Quiruvilca	s.i.
7	TRANSPORTES HORNA		Santiago de Chuco Angasmarca Cachicadán	s.i.
1	EMP. TRANSP. ALFARO S.R.L.	PATAZ	Retamas	4
2	EMP. TRANSP. AGREDA E HIJOS S.A.		Tayabamba	2
	EMP TRANSP. GARRINCHA		Retamas, Tayabamba	3
1	EMP.DE TRANSP.Y TURISMO CHAVIT SA	VIRÚ	Virú	7
			Chao	6
2	E.T. TURISMO VIRÚ S.R.L.		Virú	5
			Chao	4
			Laramie (Chao)	2
			San Carlos (Chao)	2
3	E.T.PASJ.TURIS.CHAO BUENAVISTA SRL		Virú	3
			Chao	4
4	EMP.TRANSF.TURIS.PANAMERICANO S.A.		Saraqe	10
			Chao	6
			Chorobal	2
			Santa Rita	2
5	EMP.DE TRANSP.EL TIGRE S.A.C.	Chao	7	
		Santa Rita	5	
6	E. T. SERV.TURISTICOS PUR PUR SAC.	Chao	4	
		Chorobal Buena Vista	2 2	
7	SERV. GEN. Y TURIS. MILAGRITOS S.A.C.	Chao	11	
8	EMP.TRANSF. & TURISMO FIRST CLASS SAC.	Chao	16	
9	TURISMO BRICEÑO SAC.	Virú	5	
		Chao	4	
		Santa Rita	2	
10	EMP.TRANSF.TURISMO RCG. SRL.	Virú	3	
11	CORPORACION HORIZONTE S.A.C.	Huacapongo	3	
12	AVICEL TOURS S.A.C.	Huancaquito Bajo	5	
		Santa Rita	6	

Fuentes: - Padrón General de Empresas de Transporte Público Regular de Personas 2009 – La Libertad
DIRECCIÓN REGIONAL DE TRANSPORTES LA LIBERTAD / DIRECCIÓN DE CIRCULACIÓN TERRESTRE.
-Observación de campo

Nota: Todas las empresas tienen como punto de partida Trujillo.

Transporte de Carga

El transporte de carga interprovincial moviliza desde Trujillo los productos originarios de la provincia y los que proceden del interior de la región. Así en el cuadro siguiente se detallan los **principales movimientos** comerciales que en su mayor parte se concentran en la zonas de Costa tanto al Norte como al Sur.

**Cuadro N° 45
TRANSPORTE DE CARGA- PRINCIPALES PRODUCTOS**

PRODUCTO	PROVINCIA ORIGEN	DESTINO
Papa	Otuzco, Huamachuco	Lima, Chiclayo, Piura, Tumbes
Verduras	Trujillo	Lima, Chiclayo, Piura, Tumbes
Sandía	Trujillo	Chiclayo, Piura, Tumbes
Zapatos	Trujillo	Lima, Chimbote, Chiclayo, Arequipa, Cuzco
Menestras	Lima, Huamachuco	Chiclayo, Piura, Tumbes
Pollo	Trujillo	Lima,
Azúcar	Trujillo	Lima
Huevos	Trujillo	Lima
Madera	Huamachuco	Lima
Calzado	Trujillo	Lima, Chimbote, Tumbes, Piura, Arequipa

Fuente: Observación directa y entrevistas a comerciantes y transportistas
Elaboración: ETPVPP

El vehículo de mayor utilización es el camión de 30 a 32 TM cuya carga es necesario completar para disminuir costos. El costo del transporte es variado, dependiendo de la zona de destino, y fluctúa de acuerdo a la demanda y a la competencia. Por tanto y según datos brindados por los transportistas, se calculó un costo mínimo y máximo para cada una de las ciudades hacia las que existe mayor flujo comercial desde Trujillo:

TABLA N° 03 : FLETES MAXIMOS Y MINIMOS

CIUDAD DE DESTINO	COSTO DEL FLETE
Tumbes	S/80.00 - S/100.00 x Tm
Piura	S/60.00 - S/80.00 x Tm
Chiclayo	S/40.00 - S/60.00 x Tm
Lima	S/60.00 - S/65.00 x Tm
Chimbote	S/37.50 - S/40.00 x Tm
Pisco	S/80.00 - S/85.00 x Tm
Arequipa	S/170.00 x m ³
Cuzco	S/210.00 x m ³

Fuente: Trabajo de campo Elaboración: ETPVPP

CAPÍTULO IV

POTENCIALIDADES DEL TERRITORIO PROVINCIAL

Potencialidades del territorio Provincial

Las potencialidades físicas económico-productivas (potencialidades básicas) existentes en el territorio a base de sus recursos naturales son las que se constituyen a mediano plazo en principal factor del nivel de actividad económica. Estas potencialidades identificadas y cuantificadas son a su vez uno de los criterios de mayor fuerza para definir las prioridades de inversión en las futuras intervenciones viales. El enfoque particular sobre este tema obedece también a la hipótesis generalmente probada de la existencia de correlación directa entre Utilización de recursos e Infraestructura de relación y soporte. Para que los recursos sean explotados en su magnitud sostenible se requiere eliminar o reducir restricciones, muchas de las cuales son la falta de infraestructura vial confiable o simplemente la inexistencia de infraestructura vial. El vincular potencialidades con infraestructura y éstas a su vez con corredores económicos o ejes de desarrollo actuales o futuros permite a los decisores en planificación vial identificar la relevancia de cada vía o camino en el contexto provincial, regional y nacional y de cómo se configuran los procesos de articulación e integración que es necesario impulsar, fortalecer o consolidar a través de la inversión. El abordaje de este acápite se ha estructurado siguiendo las siguientes fases:

- Identificación de los Recursos Disponibles - RD
- Utilización de los Recursos Disponibles - RU
- Cálculo y Jerarquización de Potencialidades

4.1. Identificación de los Recursos Disponibles – RD

Con fuentes secundarias disponibles e información de fuente primaria a través de visitas distritales y entrevistas directas a informantes calificados, se evidenció que en la provincia existen cuatro (04) recursos relativamente importantes que constituyen la base de su actividad económica: **Suelo Agrícola, Suelo para Pastos, Ganado Vacuno Lechero, y Recurso Turístico**. Otros recursos como suelo forestal, minerales, pesquero, etc., si bien existen en algunos distritos, son de difícil cuantificación, o su magnitud disponible y explotación económica no son significativos en el distrito ni la provincia.

Identificación del Recurso Suelo

Se necesita conocer las áreas del territorio que cuentan con potencial edafológico como factor que justifique la asignación de inversiones. Al respecto se describe primero la Capacidad de Uso Mayor de Suelos a nivel provincial según ONERN 1982 y a continuación la Disponibilidad de Superficie Agropecuaria por distritos. La ONERN clasificó los suelos del territorio peruano en grupos de capacidad de uso mayor que se describen como sigue:

a) Tierras Aptas para la Producción de Cultivos en Limpio y Cultivos Permanentes

La primera (cultivos en limpio), consta de suelos de textura media, profundos, libres de sales, de buena retentividad y moderado grado de infiltración. Topografía plana o ligeramente ondulada con pendientes muy suaves y libres de piedras.

La segunda, comprende suelos de moderada aptitud para el riego cuya capacidad productiva es menor que las tierras de la Clase I. Suelos de textura arenosa, retentividad regular a baja y grado de infiltración moderadamente lento o moderadamente rápido. Topografía ligeramente inclinada a moderadamente inclinada,

micro – relieve ondulado, presentando limitaciones leves cuya corrección determinará costos no demasiado significativos. De acuerdo a las condiciones de suelo y topografía, no presentarán problemas particulares de drenaje. Son suelos aptos para cualquier tipo de cultivos en la zona de estudio.

Distritos que presentan este tipo de aptitud del suelo son: Simbal, Moche, Salaverry, Víctor Larco, Trujillo, Poroto y Laredo.

b) Tierras Aptas para la Producción de Pastos Asociados a Tierras de protección

En la clasificación son también denominados como tierras de uso especial, ya que debe de estar condicionada al estudio muy detenido de sus condiciones arables. Pueden presentar una limitación específica o varias limitaciones cuya corrección demandará costos bastante altos, pero son aptos para el riego debido a que pueden ser utilizados para cultivos tales como hortalizas y frutales.

Distrito que presenta este tipo de aptitud del suelo es: Laredo

c) Tierras de Protección

Agrupación cobertura terrestre que no reúne las condiciones ecológicas ni edáficas mínimas requeridas para la producción de cultivos, pastos o forestales, incluyen cauces de ríos y otras tierras que, aunque presenten vegetación natural boscosa, arbórea, arbustiva o herbácea, su uso no es económico y deben ser manejadas con fines de protección de cuencas hidrográficas, vida silvestre, valores escénicos, científicos, recreativos y otros que impliquen beneficio colectivo o de interés social.

Distritos que presentan este tipo de aptitud del suelo son: Laredo, Simbal, Huanchaco

d) Tierras de Protección Asociadas a Tierras aptas para Cultivos Permanentes

Presentan vegetación natural boscosa, arbórea, arbustiva o herbácea, alternados con áreas que agrupan tierras cuyas condiciones ecológicas y limitaciones edáficas son tales que no permiten la remoción periódica y continuada de la tierra, pero que permiten la implantación de cultivos perennes o semiperennes, herbáceas, arbustivos o arbóreos, que no deterioren la capacidad productiva de la cobertura terrestre ni alteren el régimen hidrológico de la cuenca.

Distritos que presentan este tipo de aptitud del suelo son: El Porvenir y Laredo

e) Tierras de Protección Asociadas a Tierras aptas para Producción de Pastos

En la clasificación son también denominados como tierras de uso especial, ya que su inclusión en esta clase debe de estar condicionada al estudio muy detenido de sus condiciones arables. Pero que permiten la plantación de pastos cultivados o pastos naturales, sin deterioro de la capacidad productiva de la cobertura terrestre ni alteración del régimen hidrológico de la cuenca.

Distritos que presentan este tipo de aptitud del suelo son: Simbal, Poroto, Salaverry, Laredo.

f) Tierras de Protección Asociadas a Tierras aptas para Producción de Pastos y de Cultivos en Limpio

Tierras que no reúnen las condiciones ecológicas ni edáficas mínimas requeridas para la producción de cultivos, pastos o forestales. Presentan vegetación natural boscosa, arbórea, arbustiva o herbácea, su uso no es económico y deben ser manejadas con fines de protección de cuencas hidrográficas, vida silvestre, valores escénicos, científicos, recreativos y otros que impliquen beneficio colectivo o de interés social, alternados con tierras que no deben dedicarse a cultivos en limpio ni permanente, pero que permiten la implantación de pastos cultivados o el uso de pastos naturales, sin deterioro de la capacidad productiva de la cobertura terrestre ni alteración del régimen hidrológico de la cuenca, además alternados como tierra de alta calidad agrológica, cuyas condiciones ecológicas permite la remoción periódica y continuada para sembrío de plantas herbáceas o arbustivas, anuales o de corto periodo vegetativo. Los distritos que presentan este tipo de aptitud del suelo son: Laredo, Simbal, Poroto, Salaverry, Huanchaco. En el cuadro siguiente se especifican las áreas identificadas en la provincia para las diferentes aptitudes específicas, incluyendo el uso urbano.

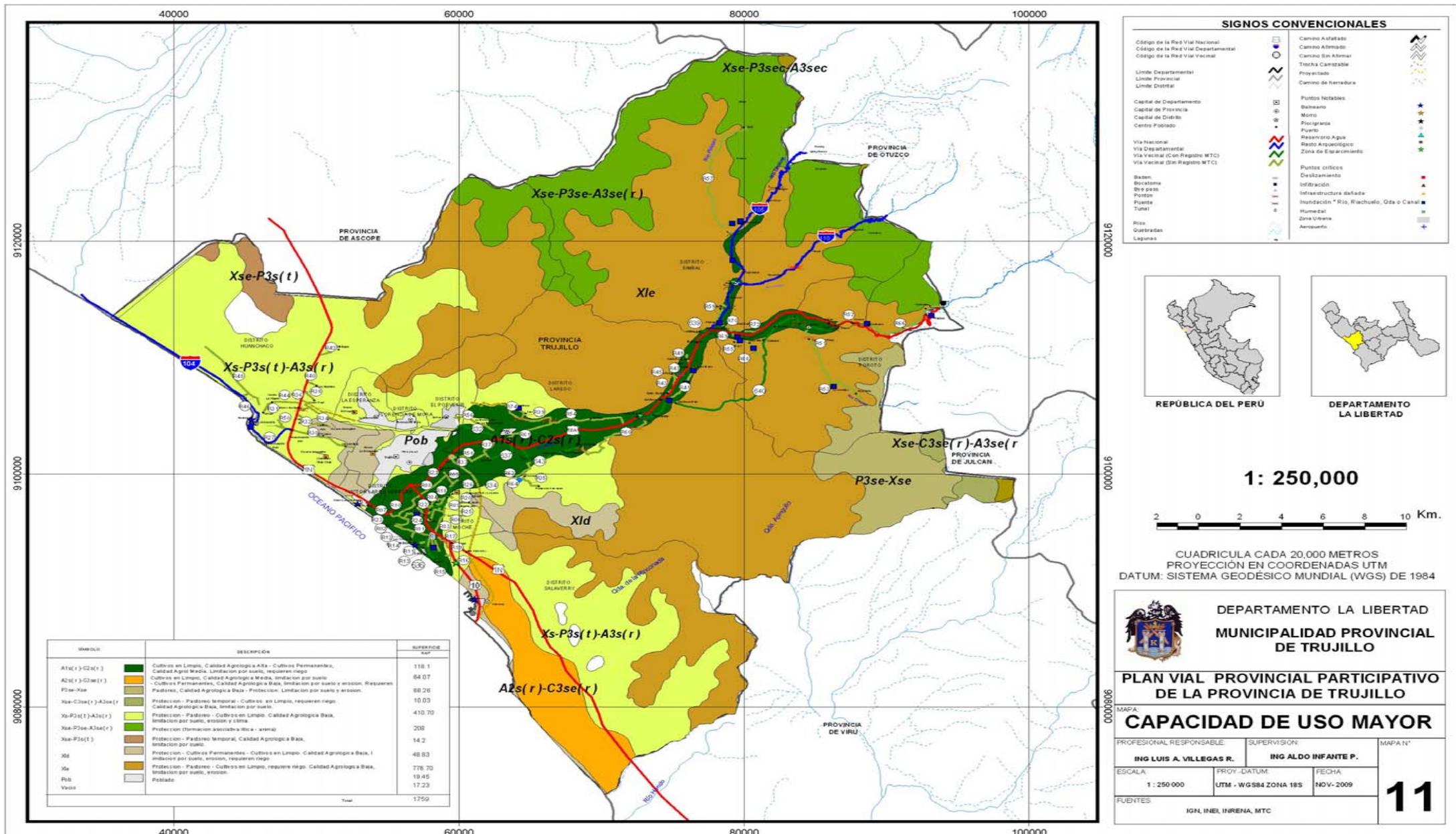
Cuadro Nº 46

TRUJILLO: CAPACIDAD DE USO MAYOR DE SUELOS (Kms2)

GRUPO Y SUB GRUPO	DESCRIPCION	SUPERFICIE (Km2)
A1s(r)-C2s(r)	Cultivos en Limpio, Calidad Agrológica Alta Cultivos Permanentes, Calidad Agrol.Media Limitación por suelo, requieren riego	118.14
A2s(r)-C3se(r)	Cultivos en Limpio, Calidad Agrológica Media, limitación por suelo Cultivos Permanentes, Calidad Agrol.Baja Limitación por suelo y erosión. Requieren riego	64.07
P3se-Xse	Pastoreo de páramo, Calidad Agrológica Baja- Protección. Limitación por suelo y erosión	68.26
Xse-C3se(r)-A3se(r)	Protección - Cultivos Permanentes - Cultivos en Limpio. Calidad Agrológica Baja, limitación por suelo, erosión, requieren riego.	10.03
Xs-P3s(t)-A3s(r)	Protección - Pastoreo temporal- Cultivos en Limpio, requiere riego. Calidad Agrológica Baja, limitación por suelo, erosión.	410.69
Xse-P3se-A3se(r)	Protección - Pastoreo - Cultivos en Limpio, requieren riego. Calidad Agrológica Baja, limitación por suelo.	207.99
Xse-P3s(t)	Protección - Pastoreo temporal-. Calidad Agrológica Baja, limitación por suelo.	14.20
Xld	Protección (formación asociativa lítica - arena)	48.83
Xle	Protección (formación lítica)	776.72
	Poblado	19.45
	Vacío	17.23
TOTAL		1759.18

Fuente: ONERM 1982
Elaboración: ETPVPP

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



Recurso Suelo Agrícola

A nivel de distritos y a base de la **CUM formulada por ONERM 1982**, se ha calculado la extensión de área con aptitud para cultivos en limpio y permanentes, discriminando lo correspondiente en caso de estar asociados a otro uso.

**Cuadro N° 47
APTITUD AGRÍCOLA (Hás) :TRUJILLO**

Distritos	Area Aptitud
Trujillo	1546.08
El Porvenir	190.08
Florencia de Mora	19.73
Huanchaco	2128.15
La Esperanza	112
Laredo	6793.65
Moche	1566.78
Poroto	727.7
Salaverry	7742.83
Simbal	1223.76
Víctor Larco Herrera	533.21
Total Provincia	22583.97

Fuente : ONERM 1982

Elaboración : ETPPVPP

Una segunda fuente para la disponibilidad de tierra agrícola es CENAGRO 1994:

**Cuadro N° 48
DISTRIBUCIÓN POR USO DEL SUELO : PROVINCIA TRUJILLO ⁽¹³⁾**

Distritos	Ambito Político Total Hás	Distribución por Uso del Suelo en Hás				
		Agrícola Bajo Riego	Agrícola en Secano	Pastos Naturales	Forestal	Otra Clase de tierras
Trujillo	3936	1124.71	0		1.54	2809.75
El Porvenir	3670	0.00	0			3670
Florencia de Mora	199	0.00	0			199
Huanchaco	33390	1169.89	0		2.15	32217.96
La Esperanza	1555	30.00	0			1525
Laredo	33544	6991.23	0		298.96	26253.81
Moche	2525	1269.98	0		22.78	1232.24
Poroto	27601	1305.08	0	63.25	55.51	26177.16
Salaverry	29588	0.00	0			29588
Simbal	39055	1543.64	319.61	14406.19	3.07	22782.49
Víctor Larco Herrera	1802	417.59	0		0.25	1384.16
Total Provincia	176865	13852.12	319.61	14469.44	384.26	147839.57
Estructura Porcent	100%	7.83%	0.18%	8.18%	0.22%	83.59%
Total Departamento	2549990	257537	196917.23	395353.18	54079.88	1646102.71
% del Dpto	6.94	5.38	0.16	3.66	0.71	8.98

Fuente: INEI.CENAGRO 1994

Elaboración: ETPVPP

¹³) El ámbito departamental incluye 4.48 Kms² de área insular. La extensión agrícola Departamental incluye ampliación frontera por Proyecto Chavimochic 1era y 2da etapa. Otra clase de tierras incluye tierras de protección, suelo urbano, etc.

Al crecer el espacio conurbado a través de los años se ha ido reduciendo en ciertos distritos el área agrícola, como por ejemplo en Trujillo, Víctor Larco, El Porvenir, convirtiéndose en áreas de uso o expansión urbanas. Pero también se han incrementado las áreas con potencial uso agrícola para cultivos en limpio o permanentes por efecto de la culminación de la Segunda etapa de Chavimochic tal como se describe en el cuadro N° 49 . Del total de nuevas tierras para el Valle de Moche la mayor parte corresponde al distrito de Salaverry mayormente al lado Oeste de la vía PE1N(Panamericana Norte) donde los tradicionales arenales podrán convertirse después de subastados, en extensos valles verdes con riego permanente, por lo que a pesar que CENAGRO 94 muestra un Salaverry sin área agrícola, el potencial sí existe y en gran cantidad.

Cuadro N° 49

IMPACTO PROYECTO CHAVIMOCHIC EN LA LIBERTAD(Hás)

ETAPA / VALLE	AREAS DE MEJORAMIENTO	AREAS NUEVAS
PRIMERA ETAPA	17,948	33,957
Santa	500	6,725
Chao	5331	9,765
Virú	12,117	17,467
SEGUNDA ETAPA	10,315	12,708
Moche - Virú	10,315	12,708
TERCERA ETAPA	50,047	19,410
Moche - Chicama	50,047	19,410
TOTAL	78,310	66,075

Fuente: Portal Web Proyecto Especial Chavimochic

Otra importante fuente oficial para obtener un aproximado válido de la disponibilidad de tierra agrícola la constituye el **Concejo Transitorio de Administración Regional de La Libertad-CTAR-LL**, que en 1999 formuló el Esquema de Organización Territorial de la Provincia de Trujillo, y presenta (como propuesta técnica) una clasificación de suelos que en el tema agrícola y urbano comprende lo establecido en el Cuadro N° 50 . No otorga posibilidades de expansión agrícola para 07 distritos y ya para 1999 el área agrícola tradicional se muestra reducida en gran medida respecto al CENAGRO 94 sobre todo en distritos con alto grado de urbanización como Trujillo , La Esperanza , El Porvenir y Víctor Larco Herrera.

La oferta ambiental de tierras cultivables muestra tendencia a reducirse por efecto de la expansión urbana, pero a su vez también cuenta con posibilidades claras de expansión frente a la culminación de la segunda etapa del PE Chavimochic . Bajo esta propuesta del CTAR-LL, el área agrícola disponible en la provincia de Trujillo abarca alrededor de 21 059 Hás (incluyendo el área para planeamiento urbano-rural), cifra bastante cercana a la estimada a partir del CUM de ONERM que llegó a ser de 22 583.97 Hás pero que comprende también las áreas para cultivos en limpio y permanentes asociadas con tierras para pastoreo y/ o para protección. Siete (07) distritos de la provincia no muestran posibilidades de expansión agrícola y la realidad actual ha demostrado la validez de esta propuesta.

Cuadro N° 50

APTITUD Y CLASIFICACION DE SUELOS (Kms 2)

AMBITOS	AREAS AGRICOLAS TRADICION. 1	AREAS DE EXPANSION AGRICOLA 2	AREAS DE PLANEAM. AGRO-URB. 3	AREA URB. ACTUAL 4	AREA DE EXPANSION URBANA 5	AREA TOTAL
Prov. Trujillo	83.79	111.97	14.83	48.25	34.64	1,771.45
Dist. trujillo	3.15	0	2.30	21.02	4.01	35.84
La Esperanza	0.15	0	0	7.68	3.13	18.84
Floren.de Mora	0	0	0	1.13	0.06	2.18
El Porvenir	0	0	0	5.71	6.21	15.82
Laredo	56.94	10.60	0.26	1.27	3.14	333.64
Huanchaco	8.10	33.37	0	4.34	9.01	337.69
Moche	2.10	8.47	8.30	1.64	0.73	29.27
Salaverry	0	59.53	2.47	1.11	6.93	286.82
Simbal	4.20	0	0	0.20	0	382.52
Poroto	7.42	0	0	0	0	315.30
Victor Larco H.	1.73	0	1.50	4.15	1.6	13.53

Fuente: CTAR-LL. Esquema de Organización del Territorio de la provincia de Trujillo, 1999
Elaboración: ETPVPP

Existen otras estimaciones más recientes de áreas de expansión agrícola en el espacio metropolitano realizadas como documento de trabajo por el proyecto **Plan de Desarrollo Territorial de Trujillo-PLANDET**, basadas entre otros factores en las características ecológicas y edáficas del suelo así como de los avances del proyecto Chavimochic II etapa ya terminada y III etapa recién iniciada. Esta estimación efectuada a partir de una base cartográfica se presenta en el cuadro siguiente como una aproximación adicional respecto a la disponibilidad de recurso suelo agrícola para cultivos en limpio y/o permanentes.

Cuadro N° 51

APROXIMACIÓN EXPANSIÓN AGRÍCOLA PROVINCIAL

Distritos	Total Háas Expansión Agrícola (*)
Salaverry	9882.3898
Laredo	967.69
Moche(*)	683.40
Huanchaco(**)	4975.93
Total Provincia	16509.42

Fuente: PLANDET, Doc de Trabajo del PAT por aprobar, 2004

(*) Areados realizados por equipo técnico del Plan Vial

(**) Incluyen programado con III Etapa Chavimochic

Elaboración: ETPVPP

Para finalizar este análisis de fuentes oficiales respecto a la existencia de recurso agrícola por distritos, se resume en el Cuadro N° 52 la sectorización del distrito de Riego que efectúa la **Administración Técnica del Distrito de Riego Moche-Virú-Chao** ⁽¹⁴⁾ quienes disponen de datos actualizados y de campo. Cabe indicar que aunque la ubicación de los bloques de riego y demás canales complementarios no coinciden exactamente con los límites político administrativos de cada distrito, sí constituyen una buena aproximación de existencia de suelo agrícola orientada a los objetivos de este plan: identificación de caminos vecinales importantes y la posterior priorización de inversiones viales. Así tenemos:

**Cuadro N° 52
EXTENSION SUELO AGRÍCOLA VALLE MOCHE**

SECTOR DE RIEGO		SUB SECTOR DE RIEGO			
Nº	NOMBRE	Nº	NOMBRE	AREA (ha)	%
1	Samne - Poroto	1	Samne	1 053.22	7.91
		2	Poroto	1 845.82	13.86
2	Simbal - La Cuesta	3	Simbal	921.77	6.92
3	Quirihuac (Laredo)	4	Quirihuac	979.4	7.35
		5	El Moro	814.57	6.12
		6	Vichanzao	1 141.23	8.57
		7	Huatape - Santo Domingo - Conache	1 210.29	9.09
4	La Mochica	8	Mochica Alta (Laredo)	2 816.43	21.15
		9	Los Comunes	813.46	6.11
		10	Santa María Valdivia - Mampuesto - Hermelinda (Huanchaco)	826.25	6.2
5	Santa Lucía de Moche	11	Santa Lucía de Moche	896.76	6.73
5	Sectores de Riego	11	Sub Sectores de Riego	13 319.20	100

Fuente: ATDR. Diagnóstico de la Administración Técnica del Distrito de Riego Moche-Virú-Chao,2006

Elaboración : ETPVPP

De la presentación, revisión y comparación de las anteriores estimaciones de disponibilidad de suelo agrícola como paso previo para determinar las potencialidades respectivas como recurso existente por utilizar, se concluye lo siguiente:

- Los distritos de Trujillo, Víctor Larco, La Esperanza, El Porvenir y Florencia de Mora o carecen de recurso agrícola para cultivos en limpio y /o permanentes o el que poseen está y seguirá reduciéndose a través del tiempo dando paso a la urbanización. Sólo Trujillo y Víctor Larco poseen área Agrícola totalmente utilizada.
- Los distritos de Simbal y Poroto no son impactados directamente por el Proyecto Chavimochic, pero son eminentemente rurales. Poroto está irrigado por la cuenca alta del río Moche y el río Chepén, Simbal por los ríos Moche, Lucumar y Seco.

¹⁴) Actualmente se denomina Administración Local de Aguas-ALA

- El área de tierra agrícola disponible para Simbal es la que establece ONERM según CUM. En cuanto a Poroto está basada en la extensión sectorizada de la Junta de Usuarios de Riego del Moche ⁽¹⁵⁾, que es consistente con el Plan de Desarrollo Concertado-PDC: 1845.2 Hás, ya que el área que reporta ONERM es muy baja.
- Para los distritos impactados directamente por la II etapa del PE Chavimochic y la previsión de la III ya iniciada se establece el área agrícola disponible también a base de la CUM de ONERM, excepto para Huanchaco que está basado en PE Chavimochic y MINAG, sin considerar 433.81 hás de expansión que está prevista según Chavimochic para cultivos pecuarios (pastos cultivados) ⁽¹⁶⁾; Así tenemos:

**Cuadro N° 53
RESUMEN TIERRA AGRICOLA DISPONIBLE**

Distritos	Total Hás Siembra Tradic.	Expansión Estimada	Total Hás Disponibles	FUENTE PARA DISPONIBILIDAD
Salaverry	2073.5	5668.50	7742.00	CUM-ONERM
Laredo	6960.5	(*)	6960.50	CUM-ONERM, Chavimochic
Moche	878.68	688.10	1566.78	CUM-ONERM
Huanchaco	722.5	4979.21	5701.71	Chavimochic, Minag
Total	10635.18	11335.81	21970.99	

Recurso Suelo para Pastos

Para la identificación de disponibilidad de este recurso se optó por estimar el hectareaje reportado por ONERM, 1982, según la capacidad de uso mayor de Suelos por distrito y discriminando para el caso en que se encuentre asociado a otro tipo de tierras.

**Cuadro N° 54
EXTENSIONES PARA PASTOS SEGÚN CUM 1982**

Distritos	Ambito Político Total Hás	Ambito para Pastos Hás	%
Trujillo	3936	89.14	0.42
El Porvenir	3670	539.42	2.52
Florencia de Mora	199	59.21	0.28
Huanchaco	33390	6427.22	30.06
La Esperanza	1555	335.73	1.57
Laredo	33544	3728.56	17.44
Moche	2525	329.91	1.54
Poroto	27601	3245.61	15.18
Salaverry	29588	3931.87	18.39
Simbal	39055	2675.93	12.52
Víctor Larco Herrera	1802	17.91	0.08
Total Provincia	176865	21380.51	100.00

Fuente: ONERM 1982
Elaboración: ETPVPP

En relación a los distritos de Trujillo, La Esperanza, Florencia de Mora y El Porvenir, debe ajustarse el hectareaje indicado debido a que el proceso de expansión urbana a la fecha ha

¹⁵) Administración Técnica del Distrito de Riego Moche-Chao-Virú, Diagnóstico, 2006

¹⁶) Chavimochic, Oportunidades de Inversión en la región la Libertad-Conferencia, Lima 2008

absorbido dichas reservas. En cuanto al Distrito de Poroto, el estimado comprende una aproximación reducida de la extensión de Laredo en razón a que en 1982 todavía se regían por los antiguos límites político-administrativos.⁽¹⁷⁾ a favor del Distrito de Poroto en aproximadamente 1754.6 Hás. Para el resto de distritos que poseen espacio rural se asume como disponibilidad lo estimado según ONERM.

Identificación del Recurso Pecuario

En la provincia de Trujillo, la actividad pecuaria es diversificada. La población pecuaria está compuesta de ganado vacuno para carne y leche, ganado ovino, caprino, porcino y aves de carne y huevos, siendo los de mayor presencia vacunos, aves y porcinos, tal como lo describe el Cuadro N° 55. A nivel Departamental aporta, más de la tercera parte de la población avícola, alrededor del 16 % de la porcina y 8.28 % de población de vacunos en general (sin discriminar para carne y leche). De estas tres líneas se abastece el mercado local, provincial, departamental y nacional de manera permanente.

Cuadro N° 55
POBLACIÓN PECUARIA PROVINCIA DE TRUJILLO, 2008
(En Unidades)

Distrito	Vacunos	Aves	Porcinos	Caprinos	Ovinos	Total
Trujillo	2322	214796	1278	746	102	219244
El Porvenir	251	0	93	0	0	344
Florencia de Mora	71	0	70	0	0	141
Huanchaco	7666	2308670	8856	1030	533	2326755
La Esperanza	342	117752	789	0	7	118890
Laredo	3006	1093068	124	2279	1996	1100473
Moche	3094	1121473	11372	1347	228	1137514
Poroto	238	3856	226	1435	511	6266
Salaverry	1315	246808	0	0	0	248123
Simbal	958	3572	103	2031	1412	8076
Víctor Larco Herrera	1745	1318	2857	175	432	6527
Total Prov.	21008	5111313	25768	9043	5221	5172353
Total Dpto.	253872	13581544	162444	137549	412886	14548295
%Prov/Dpto	8.28	37.63	15.86	6.57	1.26	35.55

Fuente: MINAG-GRLALIB-DRALL-DIA La Libertad

Elaboración: ETPVPP

Dentro de este conjunto es el recurso ganado vacuno uno de los que está mostrando una tendencia creciente acompañada de esfuerzos locales públicos y privados por fortalecer su producción, comercialización y diversificación, en particular en relación al ganado lechero.

¹⁷) La extensión original para pastos según ONERM es : Laredo:5483.18 Hás, Poroto:1491.28. Se ha reducido Laredo en un 32 % aprox y se ha incrementado Poroto, a base de la relación extensión política-administrativa antigua/ extensión política-administrativa actual

Cuadro Nº 56
POBLACION DE GANADO VACUNO EN UNIDADES
(2004 - 2008)

Distrito	2004	2005	2006	2007	2008	% Dist/Prov 2008
Trujillo	3155	3304	1707	2367	2322	11.05
El Porvenir	277	305	292	271	251	1.19
Florencia de Mora	81	89	84	77	71	0.34
Huanchaco	5040	5295	7222	7783	7666	36.49
La Esperanza	356	367	362	353	342	1.63
Laredo	2031	2090	2209	2694	3006	14.31
Moche	3386	3409	3387	3240	3094	14.73
Poroto	294	292	289	263	238	1.13
Salaverry	315	424	637	1015	1315	6.26
Simbal	997	1007	1083	1021	958	4.56
Víctor Larco Herrera	2171	2236	2065	1913	1745	8.31
Total Provincia	18103	18818	19337	20997	21008	100.00
Total Departamento	252143	253482	253925	254014	253872	
% Prov/Dpto	7.18	7.42	7.62	8.27	8.28	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DRALL-DIA La Libertad

Elaboración: ETPVPP

La percepción y expectativas favorables sobre la futura disponibilidad del recurso, se sustenta además de la trayectoria productiva que la estadística arroja, en los siguientes hechos que pueden de alguna manera potenciar su actual dinámica:

TABLA Nº 04 : HECHOS DE IMPORTANCIA EN EL SECTOR GANADERO LECHERO

Hechos	Fecha	Impactos Posibles y/o esperados
"PLAN GANADERO DE LA REGION LA LIBERTAD" 2006 - 2015, TRUJILLO -GRLL	Ordenanza Regional en el año 2006	Formulación y ejecución de programas y proyectos de fomento ganadero. Promoción de los mismos
PLAN DE PROMOCION DE INVERSIONES DE LA REGION LA LIBERTAD- GRLL	2008	Proyecto "Mejoramiento del manejo de Ganado Vacuno Lechero en la Región La Libertad" por US \$ 479 471
Convenio firmado entre Gobierno Regional, FONGAL y empresa Dominion Pacífico SAC.	2007	Instalación en los valles de la región de 30000 vaquillonas para producción de 700000 litros diarios de leche y transformación en leche en polvo, quesos y mantequilla. Mejora de pastizales

Observamos a continuación la evolución del recurso ganado lechero a través de la **población de vacas en ordeño** para establecer la importancia relativa de la provincia de

Trujillo en el Dpto, como a nivel provincial que permite visualizar su participación en distritos de vocación agrícola, y en distritos urbanos con crianza estabulada.

Cuadro Nº 57
POBLACIÓN DE VACAS EN ORDEÑO POR PROVINCIAS (Unidades)

Provincia	2004	2005	2006	2007	2008	% Dist/Prov 2008
Trujillo	6166	6516	6042	6468	6539	18.73
Ascope	3052	3177	3710	3749	3811	10.91
Bolívar	1129	1177	1342	1300	1300	3.72
Chepén	2479	2479	2570	2615	2629	7.53
Gran Chimú	717	753	783	782	782	2.24
Julcán	864	907	949	1055	1055	3.02
Otuzco	2516	2599	2827	3007	3007	8.61
Pacasmayo	3688	3690	3719	3766	3931	11.26
Pataz	4169	4307	4806	4807	5032	14.41
Sánchez Carrión	1589	1649	1729	1745	1763	5.05
Santiago de Chuco	1607	1661	1763	1763	1817	5.20
Virú	2962	2998	3146	3072	3249	9.31
Dpto. LA LIBERTAD	30935	31910	33386	34127	34915	100.00

Fuente: MINAG-GRLALIB-DRALL-DIA La Libertad

Elaboración: ETPVPP

Cuadro Nº 58
POBLACION DE VACAS EN ORDEÑO POR DISTRITOS (Unidades)

Distrito	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	% Dist/Prov 2008
Trujillo	839	964	995	1074	1135	547	736	737	11.26
El Porvenir	66	78	83	94	99	95	90	84	1.28
Florencia de Mora	20	23	25	27	29	27	26	24	0.37
Huanchaco	1318	1517	1579	1717	1815	2315	2400	2424	37.07
La Esperanza	103	114	115	122	129	113	112	109	1.67
Laredo	574	648	656	693	730	651	749	840	12.84
Moche	1021	1127	1123	1153	1220	1061	1051	1009	15.43
Poroto	90	99	98	100	106	90	89	82	1.25
Salaverry	0	0	0	107	113	132	229	317	4.84
Simbal	295	327	328	340	359	314	338	319	4.87
Víctor Larco Herrera	607	687	700	740	781	697	649	596	9.11
Total Prov.	4932	5583	5701	6166	6516	6042	6468	6539	100.00
Total Dpto	24501	27483	29336	30935	31910	33386	34127	34915	
%Prov/Dpto	20.13	20.32	19.43	19.93	20.42	18.10	18.95	18.73	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DRALL-DIA La Libertad

Elaboración: ETPVPP

Para estimar la disponibilidad de ganado vacuno lechero , ante la carencia de un censo provincial o departamental actualizado se optó por utilizar los índices promedio distritales referentes a la estructura de los hatos ganaderos en Trujillo⁽¹⁸⁾, como sigue:

Cuadro Nº 59
POBLACION DE GANADO LECHERO DISPONIBLE, UNIDADES 2008

Distrito	Total Vacuno	Disponible Lechero	% Dist/Prov 2008
Trujillo	2322	2299	11.24
El Porvenir	251	248	1.22
Florencia de Mora	71	70	0.34
Huanchaco	7666	7589	37.12
La Esperanza	342	339	1.66
Laredo	3006	2856	13.97
Moche	3094	2939	14.38
Poroto	238	214	1.05
Salaverry	1315	1302	6.37
Simbal	958	862	4.22
Víctor Larco Herrera	1745	1728	8.45
Total Provincia	21008	20446	100.00
Total Departamento	253872	202158	
% Prov/Dpto	8.28	10.11	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DRALL-DIA La Libertad
Elaboración: ETPVPP

Cuadro Nº 60
GANADO VACUNO LECHERO FUERA DE PRODUCCIÓN , EN UNIDADES 2008

Distrito	Disponible Lechero (1)	En ordeño (2)	Saldo Disponible (1-2)	% Dist/Prov 2008
Trujillo	2299	737	1562	11.23
El Porvenir	248	84	164	1.18
Florencia de Mora	70	24	46	0.33
Huanchaco	7589	2424	5166	37.14
La Esperanza	339	109	229	1.65
Laredo	2856	840	2016	14.50
Moche	2939	1009	1930	13.88
Poroto	214	82	132	0.95
Salaverry	1302	317	985	7.09
Simbal	862	319	544	3.91
Víctor Larco Herrera	1728	596	1132	8.14
Total Provincia	20446	6539	13907	100.00

Fuente: MINAG-GRLALIB-DRALL-DIA La Libertad
Elaboración: ETPVPP

¹⁸) De la población ganadera en Simbal y Poroto el 90 % son vientres(hembras), Laredo y Moche el 95 % y en los demás distritos aproximadamente el 99%, según entrevista a expertos.

En adición a lo expuesto anteriormente es relevante indicar que Trujillo pudo llegar a ser una de las principales cuencas ganaderas lecheras del país, por su acelerado crecimiento, la existencia de áreas aptas para la instalación de cultivos forrajeros, la posibilidad de aprovechamiento de desechos y subproductos agrícolas (desechos de espárragos, chala de maíz), pecuarios (pluma y sangre de aves) e industriales (afrecho de trigo, melaza) para la dotación del alimento requerido. En cuanto a mercado, la demanda de leche siempre ha sido creciente respecto a este insumo y sus derivados y la presencia de empresas como Gloria, Nestlé y últimamente Dominion Pacifico son un indicio de ello. A esto se aúna la política pública de adquisición local de insumos para programas alimenticios masivos como el del Vaso de Leche y otras de naturaleza privada que coberturan apoyos para desayunos escolares y comedores populares.

Identificación del Recurso Turístico

En los espacios con recursos y potencialidades de uso turístico, el turismo es reconocido como Eje Estratégico de Desarrollo, como parte fundamental de la base económica de una localidad, región o país. Constituye un proceso integrador que gestionado de manera sostenible logra incorporar masivamente a una colectividad en todas sus etapas y al mismo tiempo genera efectos multiplicadores positivos en la cultura, conocimiento e identidad, así como economías externas (beneficios tangibles e intangibles), en la redistribución de ingresos, rehabilitación de vías, recuperación urbanística de espacios, nuevos emprendimientos económicos, reforzamiento de identidad, asociatividad, entre otros. La competencia actual ya no está focalizada en los países si no en los entornos regionales y locales donde están asentados los recursos puestos al mercado como productos vendibles y diferenciables, integrados a espacios geográficos mayores con criterios de integración y complementariedad. La Provincia de Trujillo posee diversidad de atractivos turísticos, pero sobre todo en su espacio se encuentran ubicados el 75 % de los Recursos Turísticos Arqueológicos puestos en valor del Departamento de La Libertad, los que se integran perfectamente en los destinos turísticos de la Zona Nor Amazónica y del país.

Trujillo recibe turismo local (entre distritos) y turismo interno y receptivo proveniente del exterior provincial (peruanos y extranjeros). Ofrece Turismo de Sol y Playas, Turismo Cultural : Historia y cultura viva, Naturaleza, Turismo Gastronómico, Turismo de Compras, Ocio y Entretenimiento, por lo que es reconocida como el **Producto Turístico Trujillo** . Forma parte de la Ruta Moche (Lambayeque – La Libertad) y la **Región Turística Nor Amazónica** que comprende Tumbes, Piura, Lambayeque, La Libertad, Cajamarca, Amazonas Loreto y San Martín ⁽¹⁹⁾ . En la RTN destaca el **Corredor Turístico Trujillo-Chiclayo, denominado Ruta Moche** con invaluable patrimonio arqueológico como Huacas del Sol y La Luna, Chan Chán, Huaca Arco Iris, El Brujo, Sipán y Sicán, frecuentado por visitantes nacionales y extranjeros. Completan el circuito turístico en la provincia, la visita a lugares recreativos como **Cerro Blanco, Conache (Laredo), Simbal , Poroto, Balnearios de Huanchaco, Las Delicias(Moche) y Buenos Aires(Víctor Larco)**; visitas a museos y exposiciones diversas, así como a las casonas coloniales y republicanas que se encuentran dentro del Centro Histórico de Trujillo, varias de ellas en muy buen estado de conservación. La mayoría de los visitantes nacionales y extranjeros, pernoctan por lo general en las ciudades de Trujillo y Huanchaco (este último generalmente en verano) desde donde inician sus recorridos y visitas.

No existe un Inventario Turístico actualizado⁽²⁰⁾ pero se han sistematizado los principales recursos existentes que se presentan a continuación:

¹⁹) JICA-MITICI. Plan Maestro de Desarrollo Turístico Nacional en la República del Perú (Fase 2). 2000

²⁰) El último inventario se realizó en 1978 por el entonces MITINCI-Dirección General de Turismo.

Cuadro Nº 61

PRINCIPALES AREAS Y RECURSOS TURISTICOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

DISTRITO	CATEGORIA DE RECURSOS TURISTICOS			
	Manifestaciones Culturales	Sitios Naturales	Acontecimientos Programados	Folklore
Trujillo	*Casa Ramírez y Laredo o Ganoza Chopitea. *Casa de la Emancipación. *Casa del Mariscal Orbegoso. *Catedral de Trujillo *Iglesia y Convento del Carmen. *Museo de Arqueología, Antropología e Historia de la Universidad Nacional de Trujillo (Casa Risco). *Palacio Iturregui *Plaza Mayor de Trujillo		*Concurso Nacional de Marinera. *Concurso Nacional de Caballo de Paso Peruano. *Festival Internacional de la Primavera	*Causa en Lapa *Marinera Norteña "Ceviche" *Shambar *Comida Criolla
El Porvenir			*Calzaferia Internacional	
Huanchaco	*Ciudadela de Chan Chán *Iglesia Nuestra Señora del Socorro	*Balneario de Huanchaco *Cerro Campana	*Carnaval de Huanchaco *Festividad Virgen del Socorro	*Caballitos de Totorá, Pescados y Mariscos
La Esperanza	*Huaca del Dragón o Arco Iris *Canal Wichanzao			
Laredo	*Alto de Las Guitarras. *Complejo Arqueológico Caballo Muerto. *Complejo Arqueológico Galindo	*Laguna de Conache *Dunas de Santo Domingo y Conache *Cerro Oreja	*El Carnaval de Conache	

Cuadro N° 61

PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

DISTRITO	CATEGORIA DE RECURSOS TURISTICOS			
	Manifestaciones Culturales	Sitios Naturales	Actividades Programadas	Folklore
Moche	*Huacas del Sol y la Luna	*Playa Las Delicias	*Festividad de San Isidro Labrador. *Fiesta de La Santísima Cruz Del Cerro Grande. *Festividad de las Cruces. *Festividad de Santa Lucía de Moche.	*Sopa teóloga *Marinera Mochera
Poroto		*Campaña	*Festival de la Piña. *Fiesta Patronal en Honor a la Virgen del Carmen.	
Salaverry	*Puerto	*Playa Salaverry * Playa Uripe * Cerro Carretas		
Simbal	* Los Petroglifos de Simbal. *Iglesia Señor de la Piedad.	* Canteras de Cal y Yeso *Mirador del Cerro Chichamarca.	*Fiesta Patronal Del Señor De La Piedad.	*Potajes a base de cabrito, cuy, pavita, cecina, pato.
Víctor Larco Herrera	*Iglesia Santiago de Huamán	*Balneario de Buenos Aires	*Fiesta Patronal en Honor al Señor de Huamán	*Exhibiciones de Caballo de Paso y Marinera, considerados Patrimonio Nacional.

Fuentes: Mincetur-Inventario Turístico del Perú, Sub Gerencia Turismo MPT
Elaboración: ETPVPP

Cuadro N° 62

DESCRIPCION DE PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS ARQUEOLÓGICOS Y ARQUITECTÓNICOS

Distrito/ Denominación	Descripción del Atractivo	Estado Conservación	Nº de Turistas	Equipamientos
<u>TRUJILLO</u>				
*Casa Ramírez y Laredo o Ganoza Chopitea	Monumento Histórico de la época virreinal, que presenta una de las fachadas con pintura mural más hermosas de la ciudad. Considerada Patrimonio Monumental de la Nación. En la actualidad, sirve de escenario para diversas exposiciones y conferencias.	Regular	s.i.	Los existentes a su alrededor, por encontrarse dentro del Centro Histórico: Restaurantes, Hoteles, Discotecas, Agencias de Viaje, Casinos de Juego, Cine, Teatros, Información y Guías, Seguridad (POLTUR) entre otros.
*Casa de la Emancipación	Monumento Histórico desde donde el Márquez de Torre Tagle planificó y gestó la Independencia de Trujillo. Sede del primer Congreso Constituyente y Casa de Gobierno de José de La Riva Agüero. Actualmente, sede del BBVA y en sus salones se realizan exposiciones de arte y conferencias culturales.	Bueno	s.i.	Los existentes a su alrededor, por encontrarse dentro del Centro Histórico: Restaurantes, Hoteles, Discotecas, Agencias de Viaje, Casinos de Juego, Peñas, Teatros, Guías, Seguridad (POLTUR) entre otros.
*Casa del Mariscal Orbegoso.	Patrimonio Monumental de la Nación. Fue residencia del Mariscal Luis de Orbegozo, quién fue Presidente del Perú, cuyos restos reposan en una cripta al interior de la casona. Considerada. Es utilizada hoy en día para exposiciones y eventos culturales.	Regular	s.i.	Los existentes a su alrededor, por encontrarse dentro del Centro Histórico: Restaurantes, Hoteles, Discotecas, Agencias de Viaje, Casinos de Juego, Pubs, Teatros, Guías, Seguridad (POLTUR) entre otros.
*Basílica Menor - Catedral de Trujillo	El primero de los Monumentos Arquitectónico Religioso de la ciudad de Trujillo, reconocido como Iglesia Matriz y elevada al rango de Catedral por el Bula Papal de Gregorio XIII. Destaca su Retablo Mayor y en él la escultura de San Valentín. Monumento Histórico Nacional	Bueno	s.i.	Los existentes a su alrededor, por encontrarse dentro del Centro Histórico: Restaurantes, Hoteles, Discotecas, Agencias de Viaje, Casinos de Juego, Cine, Teatros, Información y Guías, Casas de Cambio, Seguridad (POLTUR) entre otros.

Cuadro N° 62

DESCRIPCION DE PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS ARQUEOLÓGICOS Y ARQUITECTÓNICOS

Distrito/ Denominación	Descripción del Atractivo	Estado Conservación	Nº de Turistas	Equipamientos
<u>HUANCHACO</u>				
*Ciudadela de Chan Chán	Es el Centro Urbano Prehispánico de barro más grande del mundo, declarado como "Patrimonio Cultural de la Humanidad", conformado por grandes conjuntos arquitectónicos amurallados con paredes de adobe. Fue la capital del reino Chimú. Dentro de ella se encuentra el Palacio Nik An (Ex Tschudi), que posee decorados con iconografías en alto relieve que representan la luna, el mar, faenas marinas, figuras geométricas, seres mitológicos, entre otros.	Regular	128732'	Venta de artesanía, servicio de Guiado y venta de material informativo dentro del recurso. Hoteles, Restaurantes, Agencias de Viaje, Casas de Cambio, Discotecas, Venta de Artesanía y Centro Recreacionales en Huanchaco.
*Iglesia Nuestra Señora del Socorro	Declarado como Monumento Histórico, integrante del Patrimonio Cultural de la Nación. Aquí se encuentran la imagen de la Virgen Santísima que llegó a tierras del norte del Perú, y los restos mortales del Venerable Deán Antonio de Saavedra y Leiva.	Regular	s.i.	Hoteles, Restaurantes, Agencias de Viaje, Casas de Cambio, Discotecas, Venta de Artesanía y Centro Recreacionales a sus alrededores, en Huanchaco.
<u>LA ESPERANZA</u>				
*Huaca Arco Iris o del Dragón	Una de las huacas más antiguas del valle, perteneciente a la cultura Chimú. Este templo presenta hermosos relieves donde destaca el Arco Iris, escena de danzantes y 14 colcas donde se depositaron ofrendas.	Regular	63405	Venta de artesanía y servicio de Guiado dentro del recurso. Hostales, Bares Restaurantes, Discotecas, Seguridad (POLTUR) entre otros a su alrededores, en La Esperanza.

Cuadro Nº 62

DESCRIPCION DE PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS ARQUEOLÓGICOS Y ARQUITECTÓNICOS

Distrito/ Denominación	Descripción del Atractivo	Estado Conservación	Nº de Turistas	Equipamientos
<p><u>LAREDO</u></p> <p>*Alto de Las Guitarras.</p> <p>*Complejo Arqueológico Caballo Muerto.</p> <p>*Complejo Arqueológico Galindo</p>	<p>En este lugar existen piedras de gran tamaño, en las cuales fueron grabadas diversas figuras como: reptiles, aves, mamíferos, antropomorfos, figuras geométricas, huellas que perennizaron la actividad humana de la cultura Cusipnique (1800 a.C.).</p> <p>Pertenece a la cultura Cupisnique. Consta de 8 edificaciones ceremoniales, destacando "La Huaca de los Reyes". Sus paredes guardan hermosas y muy trabajadas figuras como serpientes, felinos y otras representaciones que plasmaron con alta calidad también su cerámica y textilera.</p> <p>Donde se han encontrado vestigios que son evidencias de ocupación Chimú.</p>	<p>Regular</p> <p>Bueno</p> <p>Regular</p>	<p>s.i.</p> <p>s.i.</p> <p>s.i.</p>	<p>Hostales, Restaurantes, Centro Recreaciones con Juegos para Niños a sus alrededores.</p> <p>Hostales, Hospedajes, Restaurantes y Centros Recreacionales a sus alrededores, en el Distrito de Laredo.</p> <p>Hostales, Hospedajes y Restaurantes, a sus alrededores, en el Distrito de Laredo.</p>
<p><u>MOCHE</u></p> <p>*Huacas del Sol y la Luna</p>	<p>La Huaca del Sol funcionó como centro político-administrativo, compuesta de plataformas de varios cuerpos en diferentes niveles. La Huaca de la Luna funcionó como centro ceremonial y está compuesta de plataformas superpuestas de acuerdo a distintas etapas del poderío Mochica. Posee pinturas murales y bellos relieves policromos, donde aparece el rostro del Dios Ai Apache, conocido como "El Degollador".</p>	<p>Bueno</p>	<p>113595</p>	<p>Servicio de Guiado, Estacionamiento, Seguridad (POLTUR), Venta de material informativo, Kiosko de comida, dentro del recurso.</p> <p>Venta de Artesanía y Restaurantes en el Pueblo y La Campiña de Moche. Hostales y otros servicios en Trujillo.</p>

Cuadro Nº 62

DESCRIPCION DE PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS ARQUEOLÓGICOS Y ARQUITECTÓNICOS

Distrito/ Denominación	Descripción del Atractivo	Estado Conservación	Nº de Turistas	Equipamientos
<u>SIMBAL</u> *Los Petroglifos de Simbal. *Iglesia Señor de la Piedad.	<p>Restos impregnados en una roca conocida como "Piedra del Diablo" que datan desde las civilizaciones pre-incas. Representan raras figuras que todavía no son descifradas ni explicadas científicamente.</p> <p>Monumento histórico construido a la llegada de los padres agustinos en 1574, levantada en el lugar denominado La Piedad. En el patio se habilitó un colorido mural que intenta resumir la historia y expresiones culturales de Simbal.</p>	<p>Malo</p> <p>Bueno</p>	<p>s.i.</p> <p>s.i.</p>	<p>Hospedaje , Restaurantes y Centros Recreacionales a sus alrededores en Simbal.</p> <p>Hospedaje , Restaurantes y Centros Recreacionales a sus alrededores en Simbal.</p>
<u>VÍCTOR LARCO HERRERA</u> *Iglesia Santiago de Huamán	<p>Construida en la época colonial para la Congregación de los Indios del pueblo de Huamán. Al interior se encuentra un púlpito de madera dorado en pan de oro y retablos de la época colonial. Considerada Patrimonio Monumental de la Nación.</p>	<p>Bueno</p>	<p>s.i.</p>	<p>Hoteles, Restaurantes, Discotecas, Agencias de Viaje, Casas de Cambio, Venta de Artesanía, en el Distrito de Víctor Larco Herrera.</p>

Fuentes: Mincetur-Inventario Turístico del Perú, Sub Gerencia Turismo MPT

Elaboración: ETPVPP

Si. : sin información

*Para el N° de turistas se está considerando la información de MINCETUR al 2008

Cuadro N° 63

DESCRIPCION DE PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS NATURALES

Distrito/ Denominación	Descripción del Atractivo	Estado Conservación	N° de Turistas	Equipamientos
<u>HUANCHACO</u> *Balneario de Huanchaco	Ancestral caleta de pescadores, donde subsisten los Caballitos de Titora, que los Mochicas y los Chimús utilizaban para la pesca. Hoy, balneario predilecto por los turistas, por su extensa playa, sol brillante y variados servicios.	Bueno	s.i.	Venta de artesanía, servicio de Guiado, venta de material informativo, Hoteles, Restaurantes, Agencias de Viaje, Casas de Cambio, Discotecas, Centro Recreacionales, Salvavidas, Seguridad (POLTUR), entre otros. Transporte Público.
<u>LAREDO</u> * Laguna de Conache *Dunas de Santo Domingo y Conache *Cerro Oreja	Hermosa laguna, tiene una extensión de 9 Ha y se encuentra próxima a las Pampas de San Juan, en el caserío Conache. Bello paisaje, ideales para practicar el "sandboard" (Deporte de tabla sobre arena). Una de las pocas zonas de escalada conocidas en la costa norte del Perú, descubierta y desarrollada por la Asociación de Escalada de la Universidad Nacional Agraria la Molina (UNALM). Paredes de más de 100 m, fisuras, placas, techos, a nivel del mar y con clima templado.	Regular	s.i.	Hostales, Hospedajes y Restaurantes, a sus alrededores, en el Distrito de Laredo. Hostales, Hospedajes y Restaurantes, a sus alrededores, en el Distrito de Laredo. Hostales, Hospedajes y Restaurantes, a sus alrededores, en el Distrito de Laredo.
<u>MOCHE</u> *Playa Las Delicias	Presenta un clima agradable durante la mayor parte del año y diversas especies de fauna. Fue conocida como la playa de los Baños de Moche, donde acudían los lugareños para dedicarse a la pesca artesanal o a tomar un baño.	Bueno	s.i.	Hospedajes, Restaurantes, Bares y Pubs. Transporte Público.

Cuadro N° 63

DESCRIPCION DE PRINCIPALES RECURSOS TURISTICOS NATURALES

Distrito/ Denominación	Descripción del Atractivo	Estado Conservación	N° de Turistas	Equipamientos
<u>SALAVERRY</u> *Playa Salaverry	Sitio natural que alberga especies de fauna como crustáceos, aves marinas destacando pelícanos, piqueros y gaviotas; sus aguas son ricas en especies hidrobiológicas lo que determina las actividades de la pesca industrial y artesanal en el lugar.	Regular	s.i.	Restaurantes y Kioskos de venta de comida a los alrededores. Transporte Público.
<u>SIMBAL</u> *Mirador del Cerro Chichamarca	Cerro situado 5 minutos de la ciudad de Simbal, que se ha constituido en un mirador turístico, desde el cual se aprecia una vista panorámica atractiva del Distrito.	Bueno	s.i.	Hospedaje, Restaurantes y Centros Recreacionales a sus alrededores en Simbal.
*Canteras de Yeso y Cal	Recurso natural ubicado en el Poblado de Cajamarca.	Regular	s.i.	Hospedaje, Restaurantes y Centros Recreacionales a sus alrededores en Simba
*Río Bar	Recurso situado 5 minutos de la ciudad de Simbal. Sirve de centro de esparcimiento y veraneo. Toma su nombre por la cercanía al río.	Bueno	s.i.	Restaurantes en fines de semana, además de los equipamientos permanentes de la ciudad de Simbal.

Fuentes: Mincetur-Inventario Turístico del Perú, Sub Gerencia Turismo MPT
 Elaboración: ETPVPP
 si. : sin información
 No se encontró información sobre N° de turistas visitantes

Identificación de Otros Recursos

A continuación se van a describir algunos recursos visibles y otros posiblemente existentes en la zona cuyo nivel relativo de actividad es bajo o carece de éste por el momento.

Recurso Pesquero

Cuadro N° 64
DESEMBARQUE DE RECURSOS MARÍTIMOS PARA CONSUMO HUMANO INDIRECTO,
PARA HARINA Y ACEITE DE PESCADO, en TM

Puerto	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TOTAL NACIONAL	7787936	9912454	7208025	8156815	5347007	8810614	8628704	5895543	6086029	6116428
Puerto Malabrigo(*)	466884	1012550	715079	653735	1160219	1226455	574552	697587	821412	719996
Salaverry	1681	11152	624	149	0	1186	0	3514	464	332
Total Departamental	468565	1023702	715703	653884	1160219	1227641	574552	701101	821876	720328
% Dptal/Nacional	6.0	10.3	9.9	8.0	21.7	13.9	6.7	11.9	13.5	11.8
% Provinc/Dptal	0.36	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00
% Prov/ Nacional	0.02	0.11	0.01	0.00	0.00	0.01	0.00	0.06	0.01	0.01
Total Prov Santa	513830	1083647	833189	695065	1217223	1403995	747310	828891	925075	1378440
% Trujillo/Santa	0.33	1.03	0.07	0.02	0.00	0.08	0.00	0.42	0.05	0.02

(*) Conocido como Puerto Chicama
Fuente: www.produce.gob.pe
Elaboración : ETPVPP

Cuadro N° 65
DESEMBARQUE DE RECURSOS MARÍTIMOS PARA CH DIRECTO, EN FRESCO en TM

Puerto	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL NACIONAL	329435	344094	285742	344823	347550
Puerto Malabrigo(*)	1238	430	0	0	0
Salaverry	1504	2788	3425	1569	1800
Pacasmayo	1233	1099	888	358	897
Total Departamental	3975	4317	4313	1927	2697
% Dptal/Nacional	1.2	1.3	1.5	0.6	0.8
% Provinc/Dptal	37.84	64.58	79.41	81.42	66.74
% Prov/ Nacional	0.46	0.81	1.20	0.46	0.52

(Conocido como puerto Chicama)
Fuente: www.produce.gob.pe Elaboración: ETPVPP

Si bien como puede observarse en los cuadros anteriores Salaverry es el único puerto de la provincia que registra desembarque de recursos marítimos, su participación a nivel departamental, macro regional y nacional es muy baja y decreciente en lo referente a captura para consumo humano indirecto (específicamente captura de anchoveta). En lo que a captura de producto en fresco para consumo humano directo se refiere, si bien a nivel departamental Salaverry representa entre el 60 a 80 % del total capturado, en parte éste se debe a la especialización del puerto de Malabrigo en pesca de anchoveta y a la decreciente captura registrada por Pacasmayo; y aún con todo su performance a nivel nacional no llega ni siquiera a ser del 1% en promedio.

Recurso de Hidrocarburos

El zócalo continental frente a las costas del Departamento de la Libertad, y en particular frente a las costas de la provincia de Trujillo (Huanchaco, Víctor Larco y Salaverry) presenta características geológicas que hacen presumir la existencia de hidrocarburos de valor comercial. Así desde 2005, tal cual de detalla en el siguiente cuadro, se ha concesionado para exploración a lo largo de toda la costa del Departamento La Libertad, por una extensión total de **Tres millones ochocientos setentisiete mil quinientos sesentitrés hács (3877563.76)** de zócalo. Son contratos de exploración suscritos entre tres empresas privadas y Perúpetro SA. (operador del estado peruano).

Cuadro N° 66

CONTRATOS EXPLORACION HIDROCARBUROS ZOCALO CONTINENTAL AL 2009

Lote	Hás	Empresa	Tipo Contrato	Año	Ambito-Provincias(Frente a Costas)
Z35	1550001.8	PETRO-TECH PERUANA SA.	Exploración	2005	Chiclayo- Chepén-Pacasmayo-Ascope-Trujillo-Virú-Santa
Z46	1134547.76	SK ENERGY SUCURSAL PERUANA	Exploración	2007	Chiclayo-Lambayeque-Chepén-Pacasmayo-Ascope
Z47	1193014.2	PVEP PERÚ	Exploración	2007	Trujillo-Virú-Santa
Total Hás con contrato Exploración : 3 877 563.76					

Fuente: www.perupetro.com.pe
Elaboración: ETPVPP

Exploración es el Planeamiento, ejecución y evaluación de todo tipo de estudios geológicos, geofísicos, geoquímicos y otros, así como la perforación de Pozos Exploratorios y demás actividades conexas necesarias para el descubrimiento de Hidrocarburos, incluyendo la perforación de Pozos Confirmatorios para la evaluación de los Reservorios descubiertos ⁽²¹⁾. En las costas de la provincia todavía no se han realizado trabajos de campo al respecto pero se espera que a partir del 2010, la empresa PetroTech (contrato más antiguo) los inicie considerando como centro de operaciones el distrito de Salaverry por las facilidades logísticas que puede brindar.

²¹) Definición Tomada de los Contratos de Exploración entre Perúpetro SA. y empresas Concesionarias

Recurso Minero

Respecto al recurso **minero metálico y no metálico**, la información disponible según el órgano rector local (²²) no contiene datos exactos referentes a las reservas existentes en la provincia de Trujillo, y éstas están contabilizadas por ítem a nivel departamental, como sigue:

Cuadro N° 67
RESERVAS METÁLICAS DEL DEPARTAMENTO LA LIBERTAD, AL 2009

METAL	PROBABLES	PROBADAS
ORO(Grs. F)	349 168 005	119 449 431
PLATA (Kgs.F)	139 385	87 289
COBRE (TMF)	1 232 688	677 633
ZINC (TMF)	65 285	44 221
PLOMO (TMF)	104 635	32 212
HIERRO (TMF)	0	7 382

Fuente: GREMH-La Libertad

Se sabe que las empresas productoras de metálicos están ubicadas en las provincias de Santiago de Chuco (Barrick Misquichilca, Santa Rosa, San Simón, Pan American Silver, Century Mining Perú y El Rosario de Belén), Gran Chimú (Cascaminas) y Pataz (Consorcio Minero Horizonte, Minera Aurífera Retamas, La Poderosa y Real Aventura), por lo que se asume que nada de este potencial estaría ubicado dentro de la Provincia de Trujillo y que su impacto vendría por el flujo de transporte, uso de vías y servicios logísticos que su movilización demanda y demandaría a futuro para su distribución física hacia el mercado internacional que es su destino final.

La misma fuente establece dentro de los No Metálicos registrados las reservas de carbón antracita, ubicadas en la cuenca del Alto Chicama, por el orden de **270 Mill de TM**, que significan el 35 % de las reservas totales existentes en el país. Los yacimientos se encuentran ubicados principalmente en Usquil, Huaranchal (Otuzco), Huamachuco, Santiago de Chuco y otros, en gran parte con restricciones viales que dificultan el acceso a los mismos y por ende restringen sus posibilidades de explotación masiva. Las posibles reservas de otros minerales no metálicos como arcilla, caliza, yeso, etc, no reportan estadísticas específicas que informar.

La **Matriz 01** resume los **principales recursos productivos** que constituyen el stock disponible cuantificable a partir del cual se estimará la magnitud de las potencialidades provinciales.

²²) Gerencia de Energía y Minas del Gobierno Regional La Libertad

Fotografía N° 01

ATARDECER BALNEARIO DE HUANCHACO



Fotografía N° 02

CABALLO PERUANO DE PASO



Cuadro Nº 68

MATRIZ 01 DE RECURSOS DISPONIBLES – RD

DISTRITOS	RECURSO	RD	LOCALIZACION	PROBLEMAS	SOLUCIONES	MARCO INSTITUCIONAL
TRUJILLO	Agrícola (Hás)	671.66 (*)	Bajo Trujillo	Elevación napa freática	Mejoramiento sistema de drenajes	MINAG, GOB REG, JUR,ALA, , GOB LOCAL
	Vacunos(Unid)	2299	Borde urbano	Escasez de terrenos para pastizales	Producción estabulada Técnicas de mejora	MINAG, GOB REGIONAL, FONGAL
EL PORVENIR	Vacuno (N°)	248	Borde urbano	Baja escala de producción	Producción estabulada Técnicas de mejora	MINAG, GOB REGIONAL, FONGAL
FLORENCIA DE MORA	Vacuno (N°)	70	Borde urbano	Baja escala de producción	Producción estabulada Técnicas de mejora	MINAG, GOB REGIONAL, FONGAL
HUANCHACO	Agrícola (Hás)	5701.71	Valdivia Alta Valdivia Baja Trópico	Caminos deficientes en zona de campiña. Pérdidas de derechos de vía por falta de inventario vial	Inventario Vial Rehabilitación caminos	PROVIAS DES, GOB LOCAL, GOB REG, ALA, JUR
	Pastos (Hás)	6427.22	Trapezio	Carencia explotación mejorada	Capacitación en Técnicas de mejora	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (Unid)	7589	Valdivia Baja Valdivia Alta El Cortijo	Caminos deficientes en zona de campiña. Costos Fluctuantes de insumos alimenticios	Producción de forrajes Rehabilitación caminos	MINAG, GOB REGIONAL, FONGAL
	Turismo(N°)	01	Huanchaco	Aumento napa freática	Monitoreo Ambiental	MINCETUR, GOB REG, GOB LOCAL
LA ESPERANZA	Vacunos (Unid)	339	Borde Urbano	Baja escala de producción	Producción estabulada	MINAG, GOB REGIONAL
	Turismo(N°)	01	La Esperanza	Poca difusión	Promoción turismo interno	MINCETUR,GOB LOCAL
LAREDO	Agrícola (Hás)	6960.5	Quirihuc Barraza Santo Domingo, Laredo Conache	Caminos deficientes en zona de campiña Falta de puentes Contaminación Río Moche	Inventario Vial Construcción de puentes Monitoreo Ambiental	MINAG, MTC , GOB LOCAL ,JUR,MINEM
	Pastos (Hás)	3728.56	El Castillo San Idelfonso	Carencia explotación mejorada	Tecnificación sembríos	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (Unid)	2856	San Idelfonso Galindo	Limitaciones de forraje	Mejoras de forrajes	MINAG, GOB REGIONAL
MOCHE	Agrícola (Hás)	1566.78	Campiña Choc Choc, Palmo, Mongoncillo,La Barranca	Caminos deficientes en zona de campiña. Pérdidas de derechos de vía por falta de Registros	Inventario Vial Rehabilitación CV Rehabilitación CD	MINAG, Proy Especial. CHINECAS, GOB REG Y LOCAL, MTC
	Pastos (Hás)	329.91	Todo el distrito	Deterioro de pasturas	Rotación en el pastoreo natural	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (Unid)	2939	Campiña	Limitaciones de forraje	Mejoras de forrajes	MINAG, GOB REGIONAL
	Turismo(N°)	01	Campiña	Falta señalizaciones en caminos	Señalización de caminos	MINCETUR,GOB LOCAL

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

DISTRITOS	RECURSO	RD	LOCALIZACION	PROBLEMAS	SOLUCIONES	MARCO INSTITUCIONAL
POROTO	Agrícola (Hás)	1845.82	Poroto Shirán Canseco Cushmún Concón	Reducción de fertilidad por relaves mineros en zonas altas del Departamento Vías rurales en mal estado	Monitoreo Ambiental Rehabilitación CV	MINAG, GOB REG, GOB LOCAL, MINEM, ALA
	Pastos (Hás)	3245.61	Huayabito Concón Poroto	Carencia técnicas de cultivo	Técnicas de mejora de uso de pastizales	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (unidad)	214	Poroto	Bajo nivel producción lechera	Producción follajes	MINAG, GOB REGIONAL
SALAVERRY	Agrícola (Hás)	7742	Salaverry	Elevación napa freática	Mejorar drenajes	MINAG, GOB REG, GOB LOCAL, ALA
	Pastos (Hás)	3931.87	Salaverry	Carencia explotación mejorada	Técnicas de mejora	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (unidad)	1302	Salaverry	Baja producción de leche	Mejoramiento genético	MINAG, GOB REGIONAL
SIMBAL	Agrícola (Hás)	1223.76	Collambay Ñari Rasday	Una parte de la tierra agrícola se siembra en secano Zonas productoras sin vías carrozables	Riego tecnificado Mejoramiento de caminos de herradura	MINAG, GOB REG, GOB LOCAL, PROVIAS
	Pastos (Hás)	2675.93	Potreros Alizar	Carencia explotación mejorada	Técnicas de mejora	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (unidad)	862	Simbal	Desconocimiento técnicas de mejora	Asistencia técnica Plan de desarrollo pecuario	MINAG, GOB REGIONAL
VICTOR LARCO HERRERA	Agrícola (Hás)	276.35 (*)	La Encalada, Bocana Sur	Aumento napa freática. Salinización progresiva de suelo agrícola. Reducción de área agrícola por expansión urbana Vías rurales en estado deficiente	Inventario Vial y Rehabilitación de vías Riego tecnificado Monitoreo Ambiental	MINAG, GOB REG, GOB LOCAL, PROVIAS
	Pastos (Hás)	17.91	Boca del Rio	Ausencia de técnicas modernas de cultivo forrajero	Asistencia técnica	MINAG, GOB REGIONAL
	Vacunos (unidad)	1728	Buenos Aires	Escasez de terrenos para pastizales Pastos de baja calidad alimenticia	Producción estabulada Mejora técnica de producción de forrajes	MINAG, GOB REGIONAL

Elaboración: ETPVPP

(*) Extensiones ajustadas teniendo en cuenta las áreas para expansión urbana previstas en el Plan de Desarrollo Metropolitano de Trujillo y sus actualizaciones, los PCR y estadística de producción del MINAG.

RECURSOS DISPONIBLES EN LA PROVINCIA

Fotografía N° 03

GANADO VACUNO LECHERO



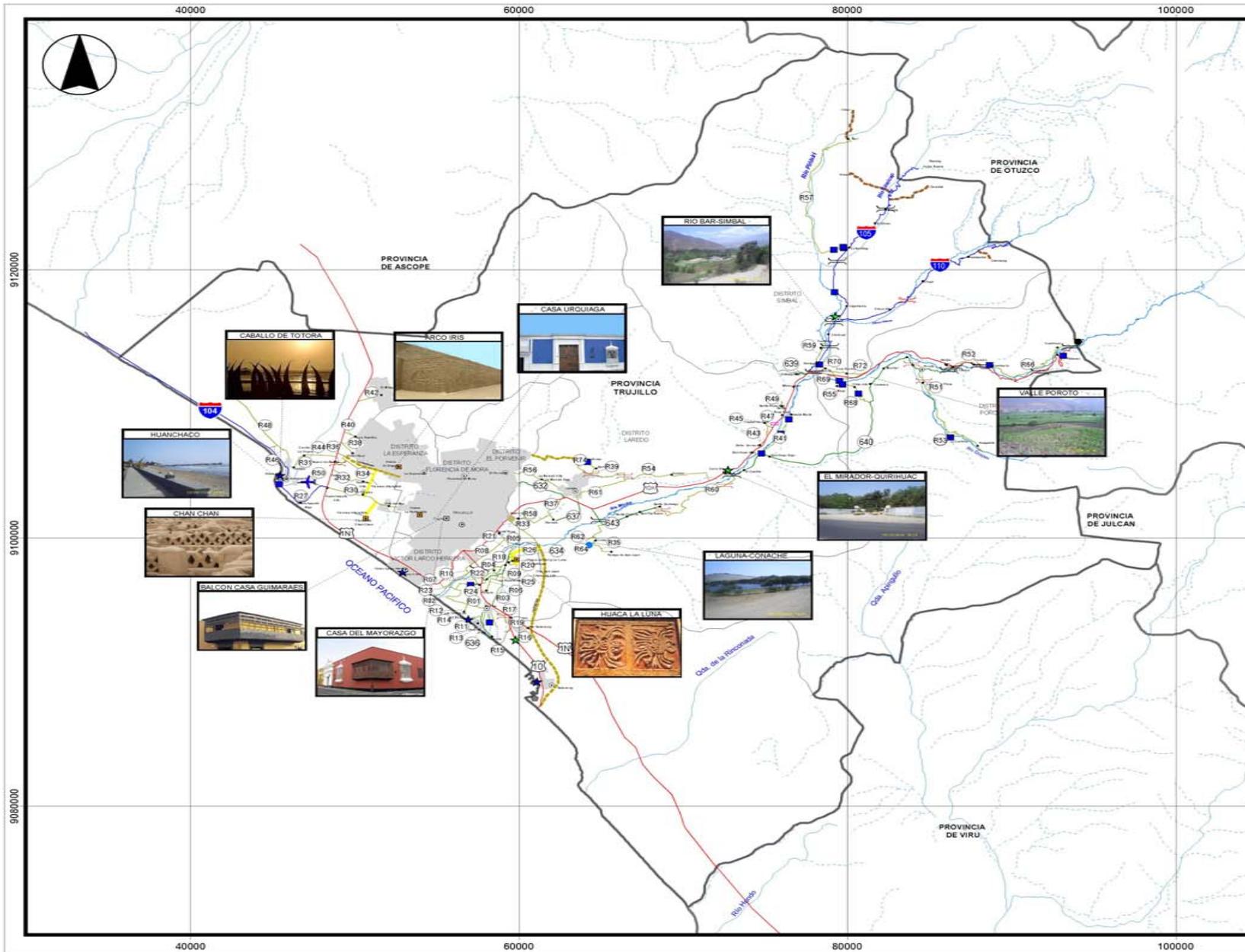
Fotografía N° 04

RECURSOS TURISTICOS



Chan Chán

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional		Camino Asfaltado	
Código de la Red Vial Departamental		Camino Afirmado	
Código de la Red Vial Vecinal		Camino Sin Afirmar	
Limite Departamental		Trocha Carozable	
Limite Provincial		Proyectado	
Limite Distrital		Camino de herradura	
Capital de Departamento		Puntos Notables	
Capital de Provincia		Balneario	
Capital de Distrito		Mono	
Centro Poblado		Playa	
Via Nacional		Puerto	
Via Departamental		Reservorio Agua	
Via Vecinal (Con Registro MTC)		Riño Arqueológico	
Via Vecinal (Sin Registro MTC)		Zona de Espasamiento	
Baden		Puntos críticos	
Socoma		Deslizamiento	
Bye pass		Infiltración	
Puente		Infraestructura dañada	
Tunel		Inundación * Río, Riachuelo, Oda o Canal	
Rios		Humedal	
Quebradas		Zona Urbana	
Lagunas		Aeropuerto	



REPUBLICA DEL PERÚ DEPARTAMENTO LA LIBERTAD

1: 250,000

2 0 2 4 6 8 10 Km.

CUADRICULA CADA 20,000 METROS
 PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
 DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984

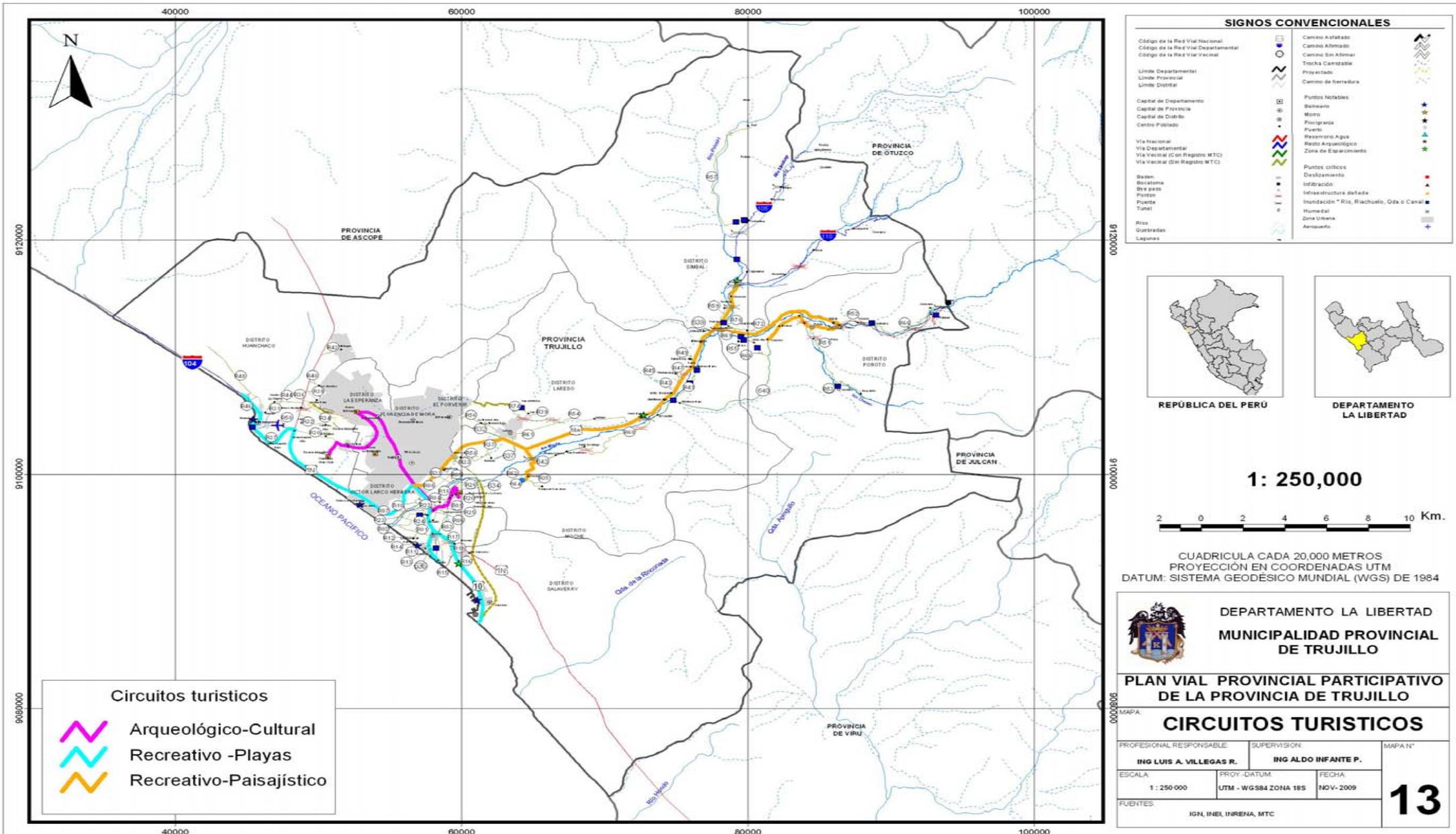
DEPARTAMENTO LA LIBERTAD
 MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

MAPA: **RECURSOS TURISTICOS**

PROFESIONAL RESPONSABLE: ING LUIS A. VILLEGAS R.	SUPERVISION: ING ALDO INFANTE P.	MAPA N°
ESCALA: 1 : 250 000	PROY.-DATUM: UTM - WGS84 ZONA 18S	FECHA: NOV- 2009
FUENTES: IGN, INEI, INRENA, MTC		12

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional	▣	Camino Aislado	⚡
Código de la Red Vial Departamental	▣	Camino Aterrado	⚡
Código de la Red Vial Vecinal	▣	Camino Sin Aterrar	⚡
Límite Departamental	—	Trocha Campestre	⚡
Límite Provincial	—	Proyecto	⚡
Límite Distrital	—	Camino de Herradura	⚡
Capital de Departamento	⊠	Puntos Notables	★
Capital de Provincia	⊠	Balneario	★
Capital de Distrito	⊠	Mono	★
Centro Poblado	⊠	Playa	★
Via Nacional	—	Reservorio Agua	★
Via Departamental	—	Reto Arqueológico	★
Via Vecinal (con Registro MTC)	—	Zona de Esparcimiento	★
Via Vecinal (sin Registro MTC)	—	Puntos críticos	★
Basen	—	Deslizamiento	★
Bocatoma	—	Infiltración	★
Dro paso	—	Infraestructura dañada	★
Puente	—	Inundación * Río, Riachuelo, Oda o Canal	★
Túnel	—	Humedad	★
Río	—	Ciña Urbana	★
Quebradas	—	Aeropuerto	★
Lagunas	—		



REPÚBLICA DEL PERÚ



DEPARTAMENTO LA LIBERTAD

1: 250,000



CUADRICULA CADA 20,000 METROS
PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984



DEPARTAMENTO LA LIBERTAD
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

CIRCUITOS TURISTICOS

PROFESIONAL RESPONSABLE	SUPERVISOR	MAPA N°
ING LUIS A. VILLEGAS R.	ING ALDO INFANTE P.	
ESCALA	PROY-DATUM	FECHA
1 : 250 000	UTM - WGS84 ZONHA 18S	NOV-2009
FUENTES	IGN, INEI, INRENA, MTC	

13

4.2. Utilización de los Recursos - RU

Producción Agraria

Presenta un desarrollo importante tanto en uso del recurso como en diversificación de productos, con un impulso determinante del PE. Chavimochic que ha puesto en valor grandes extensiones y ha favorecido la extensión de prácticas modernas de cultivo orientado al mercado nacional e internacional.

Cuadro N° 69

PROVINCIA TRUJILLO:PRODUCCIÓN AGRÍCOLA CAMPAÑA 2008-2009(*)

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
AJI ESCABECHE	26.00	21.00	541.40	25.78
ALFALFA	4.50	230.47	10129.50	43.95
APIO	68.00	41.00	1065.30	25.98
ARVEJA GRANO VERDE	129.00	60.00	165.80	2.76
BROCOLI	137.00	76.00	1784.70	23.48
CAMOTE	92.50	50.00	635.60	12.71
CEBOLLA CHINA	181.50	111.50	2882.50	25.85
COL O REPOLLO	268.50	161.00	4198.70	26.08
COLIFLOR	92.00	54.50	1279.00	23.47
CULANTRO	32.00	23.00	574.40	24.97
ESPARRAGO	4.00	1140.19	13180.04	11.56
FRIJOL GRANO SECO	285.00	179.50	396.80	2.21
FRIJOL VAINITA	49.00	34.00	308.40	9.07
LECHUGA	177.50	112.50	3058.40	27.19
LUCUMO	0.00	50.00	100.00	2.00
MAIZ AMARILLO DURO	1532.00	936.00	7011.15	7.50
MAIZ CHALA	1276.00	705.00	31726.00	45.00
MAIZ CHOCLO	252.00	135.50	1143.20	8.44
MANGO	0.00	20.00	347.60	17.38
MARACUYA	6.50	40.01	207.67	5.19
PALTO	15.00	167.82	2256.09	13.44
PEPINILLO	132.50	82.00	2006.10	24.46
PINA	49.82	627.81	15123.74	24.09
PORO	140.00	74.50	1757.60	23.59
SANDIA	11.00	11.00	340.00	30.91
TOMATE	87.00	52.00	1519.40	29.22
VID	0.00	39.74	623.64	15.69
YUCA	457.00	251.00	3242.80	12.92
ZAPALLO	193.50	107.50	3266.50	30.39
OTROS	525.00	361.30	6779.44	18.76
TOTAL PROVINCIAL	6223.82	5955.85	117651.47	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DIA

Elaboración: ETPVPP

(*)No considera caña de azúcar que se reporta por empresa

Se trata de una producción diversificada que abarca productos demandados por la agroindustria para mercado interno y externo, así como productos exclusivamente dirigidos para el consumo directo local, regional y nacional. Dentro de los productos tradicionales destaca el hectareaje cosechado de maíz chala (utilizado en la producción de alimento balanceado para ganado), la cosecha de alfalfa que atiende la demanda para el ganado vacuno lechero de la provincia, la piña, producto emblemático del distrito de Poroto (en sus variedades roja y de mesa) y las hortalizas provenientes de Poroto, Laredo y Simbal. El espárrago es un cultivo no tradicional que por su potencial generador de empleo y divisas constituye buena alternativa de mejora para el agricultor y para la provincia, aún cuando es necesario elevar los rendimientos. Los resultados de la campaña 2008-2009 para cada distrito, excepto caña de azúcar se resumen a continuación:

Cuadro Nº 70
PRINCIPALES PRODUCTOS AGRÍCOLAS POR DISTRITOS 2008-2009

TRUJILLO

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
APIO	48.00	30.00	776.20	25.87
BROCOLI	41.00	26.00	598.40	23.02
CEBOLLA CHINA	28.00	17.50	457.70	26.15
COL O REPOLLO	39.00	18.00	488.00	27.11
COLIFLOR	30.00	20.50	479.10	23.37
LECHUGA	27.00	14.50	386.60	26.66
MAIZ AMARILLO DURO	43.00	25.00	181.30	7.25
MAIZ CHALA	85.00	47.00	2104.00	44.77
PEPINILLO	24.00	13.00	313.80	24.14
PORO	59.00	32.00	759.50	23.73
ZAPALLO	25.00	18.00	544.20	30.23
OTROS	123.00	56.85	1346.55	23.69
TOTAL DISTRITAL	572.00	318.35	8435.35	

HUANCHACO

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
ALFALFA	2.50	14.95	703.90	47.08
ARVEJA GRANO VERDE	36.00	13.00	40.00	3.08
CAMOTE	22.00	11.00	138.60	12.60
FRIJOL GRANO SECO	48.00	27.00	53.60	1.99
MAIZ AMARILLO DURO	280.00	194.00	1474.00	7.60
MAIZ CHALA	177.00	122.00	5515.00	45.20
MAIZ CHOCLO	94.00	54.50	457.20	8.39
MARACUYA	6.50	40.01	207.67	5.19
PEPINILLO	35.00	25.00	602.60	24.10
TOMATE	57.00	36.00	1054.00	29.28
VID	0.00	12.64	168.90	13.36
ZAPALLO	44.00	26.00	785.60	30.22
OTROS	50.50	28.82	596.50	20.70
TOTAL DISTRITAL	852.50	604.93	11797.57	

LAREDO

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
AJI ESCABECHE	26.00	21.00	541.40	25.78
ALFALFA	2.00	11.06	478.70	43.28
APIO	41.50	23.50	575.80	24.50
BROCOLI	34.00	18.00	427.30	23.74
CAMOTE	27.50	14.00	178.60	12.76
CEBOLLA CHINA	52.50	31.50	811.80	25.77
COL O REPOLLO	87.00	53.50	1403.80	26.24
COLIFLOR	28.00	15.00	353.40	23.56
CULANTRO	17.00	12.50	315.80	25.26
ESPARRAGO	4.00	92.26	1535.20	16.64
FRIJOL GRANO SECO	68.00	45.50	91.80	2.02
FRIJOL VAINITA	17.50	11.00	91.80	8.35
LECHUGA	75.00	47.00	1328.60	28.27
MAIZ AMARILLO DURO	811.00	483.00	3656.00	7.57
MAIZ CHALA	671.00	378.00	17013.00	45.01
MAIZ CHOCLO	33.00	17.00	146.70	8.63
MANGO	0.00	20.00	347.60	17.38
PALTO	4.50	18.96	417.12	22.00
PEPINILLO	23.50	15.00	374.50	24.97
PINA	0.00	21.00	493.40	23.50
PORO	49.00	27.00	639.80	23.70
YUCA	219.00	112.00	1458.00	13.02
ZAPALLO	32.50	15.50	477.80	30.83
OTROS	119.50	78.04	1491.66	19.11
TOTAL DISTRITAL	2443.00	1581.32	34649.58	

SIMBAL

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
CEBOLLA CHINA	32.50	21.50	535.60	24.91
COL O REPOLLO	49.50	32.50	797.50	24.54
FRIJOL GRANO SECO	72.00	50.00	125.90	2.52
FRIJOL VAINITA	16.50	11.50	129.10	11.23
LECHUGA	47.50	30.50	798.80	26.19
MAIZ AMARILLO DURO	116.00	79.00	567.40	7.18
PALTO	10.50	28.81	411.10	14.27
PEPINILLO	29.00	16.00	390.80	24.43
YUCA	104.00	68.00	867.80	12.76
OTROS	77.00	74.47	1385.35	18.60
TOTAL DISTRITAL	554.50	412.28	6009.35	

MOCHE

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
ALFALFA	0.00	204.45	8946.90	43.76
APIO	20.00	11.00	289.10	26.28
ARVEJA GRANO VERDE	93.00	47.00	125.80	2.68
BROCOLI	62.00	32.00	759.00	23.72
CAMOTE	43.00	25.00	318.40	12.74
CEBOLLA CHINA	33.50	18.00	466.80	25.93
COL O REPOLLO	50.00	32.00	843.00	26.34
COLIFLOR	34.00	19.00	446.50	23.50
CULANTRO	15.00	10.50	258.60	24.63
ESPARRAGO	0.00	105.63	1194.70	11.31
FRIJOL GRANO SECO	35.00	23.00	57.20	2.49
LECHUGA	30.00	18.00	466.20	25.90
MAIZ AMARILLO DURO	87.00	45.00	338.60	7.52
MAIZ CHALA	186.00	101.00	4545.00	45.00
MAIZ CHOCLO	97.00	48.00	406.20	8.46
PEPINILLO	21.00	13.00	324.40	24.95
PORO	32.00	15.50	358.30	23.12
SANDIA	11.00	11.00	340.00	30.91
TOMATE	30.00	16.00	465.40	29.09
ZAPALLO	49.00	27.00	813.60	30.13
OTROS	87.00	59.50	894.81	15.04
TOTAL DISTRITAL	1015.50	881.59	22658.51	

POROTO

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
CEBOLLA CHINA	35.00	23.00	610.60	26.55
COL O REPOLLO	43.00	25.00	666.40	26.66
FRIJOL GRANO SECO	62.00	34.00	68.30	2.01
FRIJOL VAINITA	15.00	11.50	87.50	7.61
LECHUGA	28.00	20.50	544.40	26.56
MAIZ AMARILLO DURO	128.00	86.00	623.00	7.24
PALTO	0.00	32.89	581.57	17.68
PINA	49.82	606.82	14630.34	24.11
YUCA	134.00	71.00	917.00	12.92
OTROS	22.00	39.19	553.05	14.11
TOTAL DISTRITAL	516.82	949.90	19282.16	

SALAVERRY

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
ESPARRAGO	0.00	942.30	10450.14	11.09
LUCUMO	0.00	50.00	100.00	2.00
PALTO	0.00	87.16	846.30	9.71
VID	0.00	27.10	454.74	16.78
OTROS	0.00	0.68	3.22	4.73
TOTAL DISTRITAL	0.00	1107.24	11854.40	

VÍCTOR LARCO HERRERA

Producto	Hás Sembradas	Hás cosechadas	Producción Tm	Rendimiento Tm/Hás
MAIZ AMARILLO DURO	67.00	24.00	170.85	7.12
MAIZ CHALA	157.00	57.00	2549.00	44.72
MAIZ CHOCLO	28.00	16.00	133.10	8.32
ZAPALLO	43.00	21.00	645.30	30.73
OTROS	46.00	23.75	508.30	21.40
TOTAL DISTRITAL	341.00	141.75	4006.55	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DIA

Elaboración: ETPVPP

En cuanto a la siembra de caña de azúcar (²³) según los datos consignados en el Plan de Cultivo y Riego de la campaña 2008-2009, proporcionados por la Administración Local de Aguas –ALA, los hectareajes con siembra por distritos son:

Cuadro N° 70-A
SIEMBRA CAÑA DE AZÚCAR SEGÚN PCR 2008-2009

Distritos	Hás		Total
	Soca	Planta	Hás
Trujillo	597.87	0	597.87
El Porvenir	0	0	0
Florencia de Mora	0	0	0
Huanchaco	30.2	19.77	49.97
La Esperanza	0	1.5	1.5
Laredo	2984.95	534.13	3519.08
Moche	0	0	0
Poroto	37.46	200.96	238.42
Salaverry	0	0	0
Simbal	39.63	108.78	148.41
Víctor Larco Herrera	136.08	0	136.08
Total	3826.19	865.14	4691.33

Fuente: Administración Local de Aguas-La Libertad

Elaboración : ETPVPP

²³) La siembra y producción de caña de azúcar no es reportada por distritos en la estadística del MINAG

La producción provincial de caña de azúcar es destinada a la molienda en la empresa Agroindustrial Laredo SAA. cuya planta procesadora está localizada en la capital del distrito de Laredo. Esta producción agrícola sumada a la proveniente de otras provincias como Virú y Ascope es movilizaba en Trujillo y procesada para la producción de azúcar y otros derivados, en volúmenes que en el año 2008 ascendieron a aproximadamente 1 097 197 TM con una tasa promedio de rendimiento de 134.46 TM/há cosechada. (Cuadro N° 70-B)

Cuadro N° 70-B
MOLIENDA CAÑA DE AZÚCAR EN PROVINCIA DE TRUJILLO, EN TM

Años	Toneladas		
	Propias(*)	Sembradores	Total
1998	310328	168930	479258
1999	247070	334428	581498
2000	334834	308980	643814
2001	386941	397650	784591
2002	382115	415191	797306
2003	420909	537532	958441
2004	440465	391246	831711
2005	464436	357927	822363
2006	436265	523502	959767
2007	606908	451904	1058812
2008	668352	428845	1097197
Rendimiento caña Kg/Hás (2008)	120.869	144.916	134.46

(*) Pertenecientes a la empresa Agroindustrial Laredo SAA.

Fuente: Gerencia Regional Agraria La Libertad

Elaboración : ETPVPP

Los otros productos agrícolas tanto en producción como venta durante la campaña 2008-2009, se detallan en los Cuadros N° 71 Y 72.

Cuadro N° 71
VOLÚMENES DE PRODUCCIÓN DE PRINCIPALES PRODUCTOS AGRÍCOLAS

Distrito	Principales Productos TM				
	Piña	Espárrago	Alfalfa	Maíz Amarillo	Hortalizas y Verduras(*)
Trujillo	0	0	0	181.3	3483.1
El Porvenir	0	0	0	0	0
Florencia de Mora	0	0	0	0	0
Huanchaco	0	0	703.9	1474	1656
La Esperanza	0	0	0	0	0
Laredo	494.4	1535.2	478.7	3656	5339.2
Moche	0	1194.7	8946.9	338.6	4418.7
Poroto	14630.34	0	0	623	1821.4
Salaverry	0	10450.14	0	0	0
Simbal	0	0	0	567.4	2522.7
Víctor Larco Herrera	0	0	0	170.85	645.3
TOTAL	15124.74	13180.04	10129.5	7011.15	19886.4

(*) Repollo, brócoli, cebolla china, coliflor, lechuga, poro, tomate, zapallo.

Fuente: Cuadro N° 70

Elaboración:ETPVPP

Cuadro N° 72
VOLÚMENES DE PRODUCCIÓN Y VENTA DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS EN TM, 2008-2009 (Excepto caña de azúcar)

Distrito	Piña		Espárrago		Alfalfa		Maíz Amarillo		Hortalizas		Total Venta
	Producc	Venta	Producc	Venta	Producc	Venta	Producc	Venta	Producc	Venta	
Trujillo	0	0	0	0	0	0	181.3	181.3	3483.1	3483.1	3664.4
El Porvenir	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
Florencia de Mora	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
Huanchaco	0	0	0	0	703.9	633.51	1474	1474	1656	1656	3763.5
La Esperanza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
Laredo	494.4	484.5	1535.2	1535.2	478.7	430.83	3656	3656	5339.2	5339.2	11445.7
Moche	0	0	1194.7	1194.7	8946.9	8052.21	338.6	338.6	4418.7	4418.7	14004.2
Poroto	14630.3	14337.7	0	0	0	0	623	623	1821.4	1821.4	16782.1
Salaverry	0	0	10450.1	10450.1	0	0	0	0	0	0	10450.1
Simbal	0	0	0	0	0	0	567.4	567.4	2522.7	2522.7	3090.1
Víctor Larco Herrera	0	0	0	0	0	0	170.85	170.85	645.3	645.3	816.2
Total	15124.7	14822.2	13180	13180	10129.5	9116.6	7011.2	7011.2	19886.4	19886.4	64016.4

Fuentes: Cuadro N° 71

Informantes Distritales en trabajo de Campo

Elaboración : ETPVPP

Producción Pecuaria

La producción pecuaria provincial se caracteriza por proceder de aves para carne y huevo, ganado vacuno, porcino y caprino, con una clara concentración y tendencia creciente en producción de ganado vacuno y en particular de ganado lechero. El cuadro siguiente describe por distritos la estructura productiva durante el año 2008 a base de información sectorial oficial.

Cuadro N° 73
PRODUCCION DE CARNE DE VACUNO EN TM, 2004-2008

Distrito	2004	2005	2006	2007	2008	% Dist/Prov 2008
Trujillo	70.71	86.81	48.36	64.09	75.09	12.76
El Porvenir	6.49	6.6	8.47	6.6	6.62	1.13
Florencia de Mora	1.92	1.92	1.92	1.91	1.91	0.32
Huanchaco	133.32	141.86	231.51	221.01	260.01	44.20
La Esperanza	8.16	8.25	8.27	8.27	8.27	1.41
Laredo	44.39	46.48	49.26	53.13	64.88	11.03
Moche	69.7	70.4	70.62	72.27	70.62	12.00
Poroto	5.21	5.26	5.33	5.37	5.37	0.91
Salaverry	10.8	9.05	12.98	19.44	26.28	4.47
Simbal	18.41	18.63	19.54	21.08	19.59	3.33
Víctor Larco Herrera	54.06	54.5	58.35	54.5	49.67	8.44
Total Provincia	423.17	449.76	514.61	527.67	588.31	100.00
Total Departamento	5199.55	5255.43	5492.40	5647.63	5813.78	
% Prov/Dpto	8.14	8.56	9.37	9.34	10.12	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DIA
Elaboración : ETPVPP

La producción provincial en el contexto departamental ha estado creciendo a mayor ritmo que el conjunto de las otras provincias, por lo que su participación total también ha crecido pasando del 8.14 % en el año 2004 al 10.12 % en el 2008. La gran parte de las cabezas beneficiadas proceden de los distritos de Huanchaco (44.2%) seguido por Trujillo, Moche y Laredo, aunque en proporciones bastante menores.

Respecto a la producción lechera, la importancia relativa de la provincia es mucho mayor que en el caso de la ganadería de carne. En Trujillo se produce la tercera parte de toda la producción regional de leche de vacuno, y en los últimos cuatro años el volumen ha crecido en aproximadamente 37 %, lo que equivale a un crecimiento anual del 8.1 %. El Cuadro 74 describe los volúmenes de producción lechera en la provincia, y muestra que en este caso se repite el patrón observado en la producción de carne: Huanchaco destaca por su vocación productiva en este rubro y es el distrito de mayor generación de leche, acompañado por Moche, Laredo y Trujillo, aunque en bastante menor participación. El cuadro N° 75 sobre productividades reafirma la performance de la provincia en cuanto a ganado vacuno y muy especialmente en la producción lechera dados sus crecientes rendimientos que casi duplican el rendimiento departamental.

Cuadro Nº 74
PRODUCCION DE LECHE EN TM, 2004-2008

Distrito	2004	2005	2006	2007	2008	% Dist/Prov 2008
Trujillo	4526.16	4859.41	2811.9	3791.94	3798	12.25
El Porvenir	274.07	296.07	372.87	353.12	328.79	1.06
Florencia de Mora	91.7	100.6	120.64	116.31	107.45	0.35
Huanchaco	7220.57	7758.41	11881.47	12277.13	12402.41	39.99
La Esperanza	487.72	527.37	465.81	471.11	458.54	1.48
Laredo	2439.29	2628.75	3088.11	3551.81	3983.65	12.85
Moche	3942.94	4484.74	5008.17	5000	4801.4	15.48
Poroto	273.73	296.17	258.63	259.02	240.36	0.78
Salaverry	0	346.76	583.18	1012	1401.92	4.52
Simbal	923.14	997.37	1020.31	1100.6	1038.27	3.35
Víctor Larco Herrera	2472.19	2807.26	2860.17	2671.12	2450.43	7.90
Total Provincia	22651.51	25102.91	28471.26	30604.16	31011.22	100.00
Total Departamento	75630.65	82778.90	90774.60	94475.67	97056.89	
% Prov/Dpto	29.95	30.33	31.36	32.39	31.95	

Fuente: MINAG-GRLALIB-DIA
Elaboración : ETPVPP

Cuadro Nº 75
PRODUCTIVIDAD DE CARNE Y LECHE DE VACUNO, 2004-2008

Distrito	PRODUCTIVIDAD DE CARNE (Kg/Cabeza)					PRODUCTIVIDAD DE LECHE (l/Vaca/Día)				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
Trujillo	150.13	174.67	174.58	174.63	174.63	12.77	12.98	15.58	15.62	15.63
El Porvenir	154.52	157.14	156.85	157.14	157.62	8.81	9.04	11.86	11.86	11.86
Florencia de Mora	160.00	160.00	160.00	159.17	159.17	10.20	10.42	13.42	13.43	13.43
Huanchaco	183.38	184.47	184.47	184.48	184.14	12.75	12.96	15.55	15.50	15.51
La Esperanza	151.11	152.78	153.15	153.15	153.15	12.16	12.44	12.46	12.72	12.72
Laredo	143.19	144.35	144.88	144.77	144.82	10.67	10.91	14.37	14.38	14.38
Moche	136.13	137.50	137.93	137.92	137.93	10.36	11.14	14.31	14.42	14.42
Poroto	124.05	125.24	126.90	127.86	127.86	8.27	8.45	8.68	8.84	8.88
Salaverry	200.00	167.59	166.41	167.59	167.39		9.28	13.44	13.42	13.42
Simbal	117.26	118.66	124.46	124.73	124.78	8.23	8.42	9.86	9.87	9.88
Víctor Larco Herrera	159.00	160.29	160.30	160.29	160.23	10.13	10.90	12.44	12.47	12.47
Total Provincia	155.52	160.57	163.63	163.31	164.52	11.13	11.67	14.28	14.34	14.37
Total Departamento	135.09	136.19	137.36	137.33	137.69	7.41	7.86	8.24	8.39	8.42

Fuente: MINAG-GRLALIB-DIA
Elaboración : ETPVPP

Flujos de Comercialización Agropecuaria

Analizando la estructura productiva de los principales productos agrícolas y pecuarios, se induce que la provincia como conjunto produce fundamentalmente para el mercado interno que es amplio y dinámico. Entre los más destacados productos de la zona de Costa figuran la caña de azúcar que se destina íntegramente al procesamiento de azúcar en Laredo, el espárrago procedente de Salaverry destinado al procesamiento industrial para exportación; y cultivos de corto plazo como las hortalizas (verduras) en sus diferentes variedades, las mismas que mayoritariamente son absorbidas por el gran mercado de Trujillo metropolitano. Entre los productos procedentes de la zona de Sierra además de hortalizas es de destacar la producción de piña (Distrito de Poroto) que con más de 900 has de sembríos abastece no sólo el mercado regional sino además es demandada permanentemente por la región Ancash y la región Lima. Es Trujillo, específicamente el continuo urbano, ⁽²⁴⁾ el gran centro de demanda y hacia el que concurre la mayor parte del flujo comercial agrícola de la provincia, excepto en el caso de la caña de azúcar que se concentra en Laredo y la piña que se destina a mercados externos.

El Cuadro N° 76 muestra los flujos comerciales agrícolas al interno y externo (exceptuando el movimiento de caña de azúcar cuyo único mercado es el distrito de Laredo) y describe la concentración alrededor del espacio Trujillo.

Cuadro N° 76

FLUJOS DE COMERCIALIZACIÓN PRINCIPALES PRODUCTOS AGRICOLAS, 2008-2009

Distrito	Ventas TM	Mercado Externo (a la provincia)			Mercado Interno
		Venta	Venta	Venta	
Trujillo	3664.4				Trujillo, Huanchaco
El Porvenir	0.0				
Florencia de Mora	0.0				0
Huanchaco	3763.5				Huanchaco, Trujillo
La Esperanza	0.0				0
Laredo	11445.7	Chiclayo	Piura		Trujillo
Moche	14004.2				Trujillo, Moche, Salaverry
Poroto	16782.1	Chiclayo	Chimbote	Lima	Trujillo, Laredo
Salaverry	10450.1	Virú			Salaverry
Simbal	3090.1	Chiclayo			Trujillo, Laredo
Víctor Larco Herrera	816.2				Trujillo
Total	64016.4				

Fuente: Trabajo de campo en distritos y mercados
Elaboración : ETPVPP

²⁴) Distritos de Trujillo, Víctor Larco Herrera, La Esperanza, El Porvenir y Florencia de Mora

La comercialización de **leche fresca** es en su mayor parte captada por acopiadores (Gloria SA. y Nestlé SA), quienes aseguran su abastecimiento provisionando a los ganaderos de insumos (para alimento balanceado generalmente) pagados con leche fresca. El volumen restante se destina al enorme mercado de Trujillo para abastecer restaurantes, hoteles, venta al público y programas del vaso de leche

Ferias Agropecuarias

En el Cuadro N° 77 se resumen las ferias agropecuarias más importantes que se realizan con regularidad en la provincia y que básicamente son visitadas por compradores del mercado provincial y local. No se han consignado los volúmenes comercializados porque se carecen de registros al respecto.

Cuadro N° 77

PRINCIPALES FERIAS AGROPECUARIAS DE IMPORTANCIA LOCAL Y REGIONAL

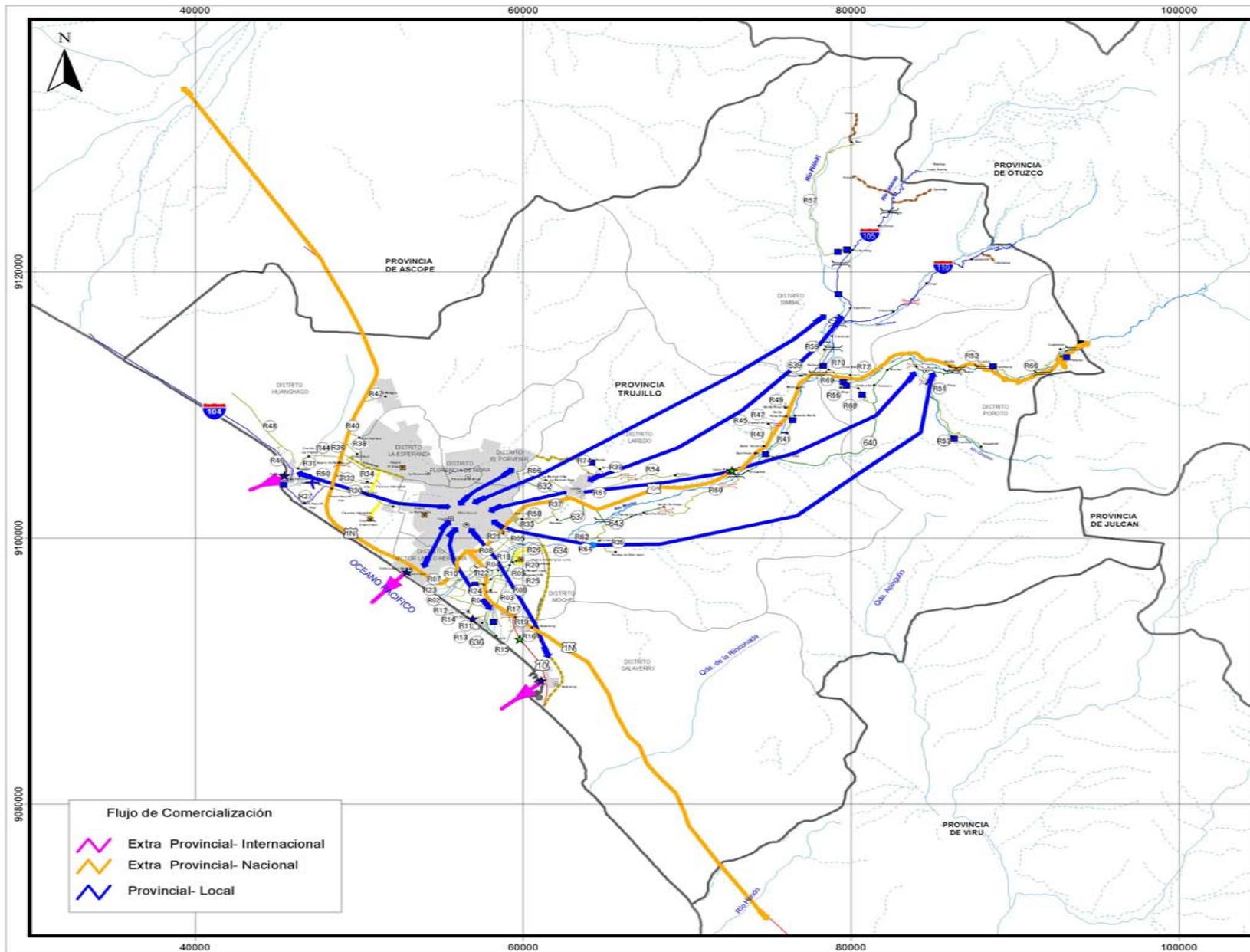
Feria/ Ubicación	Productos Comerciali- zados	Área de Influencia de la feria	Localización Ofertantes	Localización Demandantes	Frecuen- cia	Vías utilizada
Feria Ecológica Valle Verde	Verduras, (de temporada), menestras, frutas ,lácteos, huevos, miel de abejas: Productos orgánicos	Provincial	Valle Chicama Valle Moche	Trujillo Metropolitano	Domingos cada 15 días	PE 1N
Festival de la Verdura y Lúcuma	Hortalizas Lúcuma	Provincial	Cholocal, Santa Rosa (Laredo), Cumbray, La Constancia	Trujillo Simbal Laredo	01 vez al año, 3ra semana de Junio	PE 10A LI 105
Feria Regional de la Fresa	Fresa y derivados	Provincial	Menocucho Quirihuac	Trujillo, Laredo	1 vez al año 4ta semana de Octubre	PE 10A
Feria Anual de la Piña	Piña y derivados	Regional	Platanar, Concón, Miñate, Mochal, Shirán, Cambarra, Poroto	Trujillo, Chimbote, Lima	1 vez al año mes de Agosto	PE 10A Vías vecinales sin registro
Feria Agropecuaria Zootecnia	Ganado lechero, caprino y porcino. Cuyes y aves. Productos derivados	Provincial	Valle Chicama Valle Moche	Trujillo, Valle Moche	1 vez al año, mes de Julio	PE 1N, LI 632, LI 643 y Caminos vecinales no registrados
Exposición Ganadera Fongal La Libertad	Ganado vacuno y derivados	Regional	Valle Chicama Valle Moche	Trujillo, Ascope, Virú	1 vez al año en Octubre	PE 1N

Fuente: PDC Distritales, JUR Valle Moche, GRALL, Trabajo de campo
Elaboración : ETPVPP

En relación al origen y destino de los Flujos agropecuarios de comercialización que se generan en la provincia y que hacen uso de su sistema vial, mediante entrevistas a comerciantes, transportistas y observación directa se ha podido sintetizar este sistema en lo siguiente:

- El gran centro comercial interno es Trujillo y el continuo urbano. Hacia ellos confluyen el resto de distritos en demanda de bienes de consumo e insumos diversos, pero también ofertando sus productos agropecuarios y no agropecuarios .
- Un importante demandante es el CP de Laredo en el distrito de Laredo. Se abastece de sí mismo y de los distritos de sierra cercanos. En este caso se trata de flujos de productos de consumo directo y de caña de azúcar (más de un millón de TM al año) que se concentran en el distrito.
- Parte de la producción agrícola (espárragos, ají, alcachofa,) está dirigida al exterior aunque no directamente. Toda la producción de caña de azúcar es absorbida por Empresa Azucarera Laredo S.A.A. (Distrito de Laredo) que abastece el mercado local y nacional con azúcar rubia, azúcar blanca y alcohol.
- Buena parte de la producción de leche fresca es captada por acopiadores de Trujillo, para la producción de derivados lácteos.
- La comercialización de huevos y pollo fuera de la provincia se dirige hacia Lima (gran mercado) y es distribuida directamente por las granjas productoras .
- Los proveedores externos de productos terminados alimenticios y no alimenticios, insumos diversos y medicinas son básicamente Trujillo y Lima.
- La provincia y en particular el área metropolitana carece de un terminal de carga que posibilite el almacenamiento y la ordenada distribución de productos, evitando así el mal uso de las vías para este proceso.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



Flujo de Comercialización

- Extra Provincial- Internacional
- Extra Provincial- Nacional
- Provincial- Local

SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional		Camino Asfaltado	
Código de la Red Vial Departamental		Camino Afirmado	
Código de la Red Vial Vecinal		Camino Sin Afirmar	
Límite Departamental		Trocha Camasable	
Límite Provincial		Proyectado	
Límite Distrital		Camino de herradura	
Capital de Departamento		Puntos Notables	
Capital de Provincia		Saltearío	
Capital de Distrito		Morro	
Centro Poblado		Protegrasía	
Via Nacional		Puerto	
Via Departamental		Reservorio Agua	
Via Vecinal (Con Registro MTC)		Reso Arqueológico	
Via Vecinal (Sin Registro MTC)		Zona de Esparcimiento	
Baden		Puntos críticos	
Bocatoma		Desplazamiento	
Bye páis		Infiltración	
Ponón		Infraestructura dañada	
Puente		Inundación * Río, Riachuelo, Oda o Canal	
Tunel		Humedal	
Ríos		Zona Urbana	
Quebradas		Aeropuerto	
Lagunas			



1: 250,000

2 0 2 4 6 8 10 Km.

CUADRICULA CADA 20,000 METROS
 PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
 DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984

DEPARTAMENTO LA LIBERTAD
 MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

MAPA:
FLUJOS DE CORMERCIALIZACIÓN

PROFESIONAL RESPONSABLE: ING LUIS A. VILLEGAS R.	SUPERVISION: ING ALDO INFANTE P.	MAPA N°
ESCALA: 1 : 250 000	PROY.-DATUM: UTM - WGS84 ZONA 18S	FECHA: NOV- 2009
FUENTES: IGN, INEL, INRENA, MTC		14

Producción Turística

La Provincia de Trujillo no sólo es un espacio turístico de atracción por sí mismo sino que además ha devenido en uno de los principales puntos de acceso a los circuitos turísticos de la Macro Región Norte. La accesibilidad a los diferentes servicios que se requieren y su conectividad terrestre ,aérea y marítima proporciona las condiciones propicias para facilitar y fomentar el flujo permanente de visitantes en búsqueda de diversos satisfactores: comercio, profesional, cultural, turismo arqueológico, turismo de playas, turismo de aventura, descanso y recreación, etc., convirtiendo esta actividad económica en una de las más dinámicas, sostenibles y de elevado potencial como generador y redistribuidor de ingresos. A continuación se muestran los más representativos indicadores económicos del turismo en la provincia los cuales serán posteriormente utilizados para jerarquizar la potencialidad distrital del recurso .

Cuadro N° 78**N° DE VISITANTES A LOS RECURSOS ARQUEOLÓGICOS DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO**

Recurso Arqueológico	2007			2008			VAR.% 2007 - 2008
	Nac	Extr	Total	Nac	Extr	Total	
PALACIO NIKAN "CASA DEL CENTRO" (EX TSCHUDI)	53869	19131	73000	103667	25065	128732	76.35
HUACA ARCO IRIS O DEL DRAGÓN	32544	12742	45286	51118	12287	63405	40.01
HUACAS DEL SOL Y LA LUNA	69717	29379	99096	84529	29066	113595	14.63
Total de Visitantes a los Recursos Arqueológicos	156130	61252	217382	239314	66418	305732	40.64

Fuente: MINCETUR / INC. <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Default.aspx?tabid=3459> (Exploración: 21-25 Sept.2009)
Elaboración: ETPVPP

Cuadro N° 79
ARRIBOS Y PERNOCTACIONES A LA REGION LA LIBERTAD

MODALIDAD	FLUJO TURISTICO (*)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ARRIBOS							
TOTAL	434683	541311	605890	623729	772880	950593	987093
NACIONAL	404226	501724	568401	590926	745202	918709	948793
EXTRANJERO	30457	39587	37489	32803	27678	31884	38300
PERNOCTACIÓN							
TOTAL	603974	773669	800206	797974	956690	1169948	1271042
NACIONAL	551264	693338	736725	742615	911003	1114852	1196228
EXTRANJERO	52710	80331	63481	55359	45687	55096	74814
PERMANENCIA (N° días)							
PROMEDIO TOTAL	1.39	1.43	1.32	1.28	1.24	1.19	1.24
NACIONAL	1.36	1.38	1.30	1.26	1.22	1.21	1.23
EXTRANJERO	1.73	2.03	1.69	1.69	1.65	1.68	1.94

Fuente: GERCETUR- La Libertad
Elaboración: DIRTUR-Trujillo
(*) La Provincia de Trujillo capta aprox el 75 % de arribos regionales y el 80% de pernoctaciones, según estadística MINCETUR

Se infiere que en cuanto a arribos, para el año 2006 la región, se estaba acercando a niveles de 10 años anteriores, como el de 1997 en el que los arribos totales fueron 845 006, extranjeros 51 197 y nacionales 793 809 ⁽²⁵⁾. Se ha recuperado y sobrepasado los niveles en visitantes nacionales, pero se está muy distante respecto a los extranjeros que en el año 2008 significaron únicamente el 75 % de lo que fueron en 1997, aún cuando la tendencia en arribos, pernотaciones y permanencia ha sido significativamente creciente.

El movimiento turístico en la provincia de Trujillo describe para estos dos últimos años la gran concentración de arribos y pernотaciones en el distrito capital, dada su dotación de infraestructura y servicios conexos que facilitan la permanencia del turista. Es de destacar también la cantidad importante de arribos que capta el distrito de Huanchaco que cuenta entre sus atractivos principales el balneario y su carta gastronómica. En los dos distritos el número de pernотaciones es mucho mayor que el número de arribos, relevando así el mayor atractivo que percibe el visitante.

La Provincia de Trujillo además de captar cerca del 78 % de todos los arribos departamentales y cerca del 80 % de las pernотaciones, logra en promedio que el turista permanezca más días que lo que se reporta como permanencia promedio en todo el departamento. Trujillo, Huanchaco y Víctor Larco lideran al respecto frente al resto de distritos.

Cuadro N° 80

ARRIBOS, PERNOCTACIONES Y PERMANENCIA POR DISTRITO, 2007

RUBRO	2007								
	ARRIBOS			PERNOCTACIONES			P. DE PERMANENCIA*		
	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total
Trujillo	535255	17611	552866	671056	28972	700028	1.25	1.65	1.27
El Porvenir	8618	181	8799	8829	288	9117	1.02	1.59	1.04
Florencia de Mora	1318	34	1352	1500	37	1537	1.14	1.09	1.14
Huanchaco	57245	5384	62629	65468	11285	76753	1.14	2.10	1.23
La Esperanza	8554	156	8710	9349	178	9527	1.09	1.14	1.09
Laredo	1868	69	1937	1973	86	2059	1.06	1.25	1.06
Moche	9522	207	9729	10557	235	10792	1.11	1.14	1.11
Poroto	2725	27	2752	3431	30	3461	1.26	1.11	1.26
Salaverry	3375	57	3432	3422	69	3491	1.01	1.21	1.02
Simbal	611	6	617	691	6	697	1.13	1.00	1.13
Víctor Larco Herrera	35774	2181	37955	46860	4428	51288	1.31	2.03	1.35
Provincia de Trujillo	664865	25913	690778	823136	45614	868750	1.24	1.76	1.26
Región La Libertad	893154	30703	923857	1023296	52738	1076034	1.15	1.72	1.16
% Prov./Región	74.44	84.40	74.77	80.44	86.49	80.74			

Fuente: MINCETUR / INC. <http://www.mincetur.gob.pe/newweb/Default.aspx?tabid=3459> (Exploración: 21-25 Sept.2009)
Elaboración: ETPVPP

²⁵) MINCETUR-AECI,2006. Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Provincial-Reg La Libertad

Cuadro N° 81

ARRIBOS , PERNOCACIONES Y PERMANENCIA POR DISTRITO, 2008

RUBRO	2008								
	ARRIBOS			PERNOCTACIONES			P. DE PERMANENCIA*		
	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total
Trujillo	596402	24591	620993	778448	44546	822994	1.31	1.81	1.33
El Porvenir	6030	158	6188	6190	432	6622	1.03	2.73	1.07
Florencia de Mora	1359	33	1392	1758	44	1802	1.29	1.33	1.29
Huanchaco	67219	4482	71701	81269	10449	91718	1.21	2.33	1.28
La Esperanza	6383	156	6539	9386	280	9666	1.47	1.79	1.48
Laredo	3772	4	3776	3858	4	3862	1.02	1.00	1.02
Moche	8330	251	8581	9986	470	10456	1.20	1.87	1.22
Poroto	3054	29	3083	4029	33	4062	1.32	1.14	1.32
Salaverry	1355	110	1465	1478	300	1778	1.09	2.73	1.21
Simbal	627	6	633	739	6	745	1.18	1.00	1.18
Víctor Larco Herrera	47425	2173	49598	61290	4456	65746	1.29	2.05	1.33
Provincia de Trujillo	741956	31993	773949	958431	61020	1019451	1.29	1.91	1.32
Región La Libertad	946965	36664	983629	1200653	71213	1271866	1.27	1.94	1.29
% Prov./Región	78.35	87.26	78.68	79.83	85.69	80.15			

Fuente: MINCETUR / INC. <http://www.mincetur.gov.pe/newweb/Default.aspx?tabid=3459> (Exploración: 21-25 Sept.2009)

Elaboración: ETPVPP

En los cuadros anteriores, según MINCETUR no se ha reportado actividad de pernoctación para el distrito de Poroto. Sin embargo según el “**Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Provincial-Reg La Libertad**” el 0.4 % de las pernoctaciones en la Provincia se efectúan en Poroto. De esta manera se estimó su movimiento y se ajustó la información original.

Gráfico N° 03

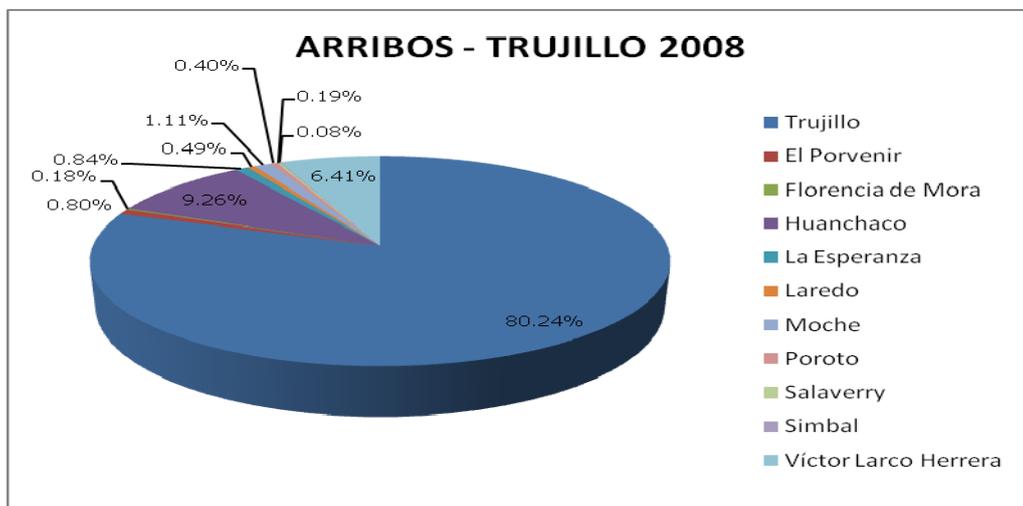
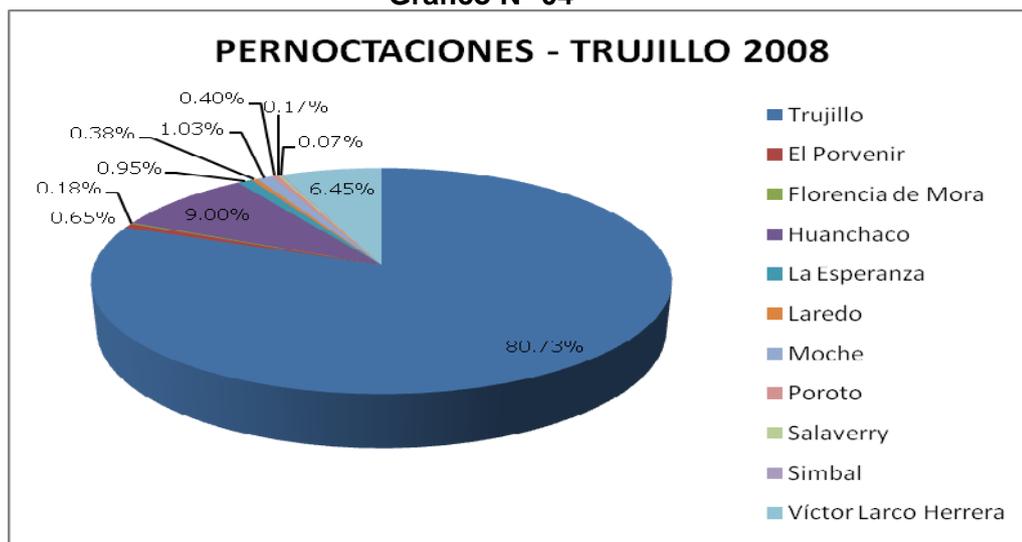


Gráfico N° 04



Producción Pesquera

La Producción a partir del recurso marítimo existente en la provincia de Trujillo está circunscrita a harina y aceite de pescado y ésta es incipiente y de tendencia decreciente si se compara con el nivel de actividad del distrito de Rázuri (Puerto Malabrigo) en Ascope o con el de puertos vecinos del sur como los de Coishco, Chimbote y Samanco (pertenecientes a la provincia de Santa), ver Cuadros N° 82 y N° 83. Prácticamente casi el 100 % de la producción de harina y aceite de pescado en la región procede de Rázuri. Para el primer semestre del 2009 la misma fuente consultada reporta nula producción de harina y de aceite de pescado en el puerto de Salaverry (Provincia de Trujillo). En cuanto enlatados, congelados y curados, tampoco se reporta específicamente producción en la provincia ⁽²⁶⁾.

Cuadro N° 82

PRODUCCIÓN HARINA DE PESCADO EN TMB

Puerto	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TOTAL NACIONAL	1769532	2241529	1635427	1839209	1224484	1971449	1930727	1342391	1399047	1408481
Puerto Malabrigo(*)	105805	218385	165900	148095	265440	273440	128648	157430	190211	163254
Salaverry	371	2282	73	28	0	230	0	624	95	72
Total Departamental	106176	220667	165973	148123	265440	273670	128648	158054	190306	163326
% Dptal/Nacional	6.0	9.8	10.1	8.1	21.7	13.9	6.7	11.8	13.6	11.6
% Provinc/Dptal	0.35	0.01	0.0004	0.0002	0.00	0.001	0.00	0.004	0.0005	0.0004
% Prov/ Nacional	0.02	0.10	0.004	0.002	0.00	0.01	0.00	0.05	0.01	0.01
Total Prov Santa	460681	485696	485559	371078	265888	512500	421004	322278	331201	317157
% Trujillo/Santa	0.08	0.47	0.02	0.01	0.00	0.04	0.00	0.19	0.03	0.02

Fuente: www.produce.gob.pe

Elaboración: ETPVPP

²⁶) Según Ministerio de la Producción, página web, en la provincia existen 02 empresas con permiso para operar: PESCATUN SAC. (Salaverry) para congelados con permiso vigente y PESQUERA DIAMANTE SAC. (Salaverry) para harina de pescado y con permiso suspendido

Cuadro N° 83

PRODUCCIÓN ACEITE DE PESCADO EN TMB

Puerto	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TOTAL NACIONAL	514818	587312	302875	188949	206154	349821	290422	279802	309824	296096
Puerto Malabrigo	39741	65098	29909	15338	48329	48220	15689	36115	39361	33643
Salaverry	1657	581	13	2	0	41	0	89	21	13
Total Departamental	41398	65679	29922	15340	48329	48261	15689	36204	39382	33656
% Dptal/Nacional	8.0	11.2	9.9	8.1	23.4	13.8	5.4	12.9	12.7	11.4
% Provinc/Dptal	4.00	0.88	0.04	0.01	0.00	0.08	0.00	0.25	0.05	0.04
% Prov/ Nacional	0.32	0.10	0.004	0.001	0.00	0.01	0.00	0.03	0.01	0.004

Fuente: www.produce.gob.pe
Elaboración: ETPVPP

Producción Minera

En el Cuadro N° 84 se muestra la importante producción de metálicos en el departamento, como referencia del contexto provincial y de la magnitud de algunos minerales que utilizan el sistema vial provincial de carreteras en camino hacia el Puerto de Salaverry para su exportación. Se detallan las empresas productoras, su ubicación en el Departamento y su línea de producción en el Cuadro N° 85.

Cuadro N° 84

PRODUCCIÓN ANUAL METÁLICOS DPTO LA LIBERTAD POR PROVINCIAS

Metal	2007			2008			TOTAL	
	Stgo. De Chuco	Gran Chimú	Pataz	Stgo. De Chuco	Gran Chimú	Pataz	2007	2008
ORO(Gr. F)	41859278	117149	11968386	44179028	78321	12899564	53944813	57156913
PLATA(Kgs.F)	80039	9267	2703	71191.9	6131.89	3186.32	92009	80510.11
COBRE(TMf)	2115	0	0	2598.67	0	0	2115	2598.67
ZINC (TMf)	8006	0	0	9218.57	0	0	8006	9218.57
PLOMO(TMf)	2760	0	0	3193.45	0	0	2760	3193.45

Fuente: GREMH-La Libertad
Elaboración: ETPVPP

Cuadro N° 85

EMPRESAS PRODUCTORAS DE METÁLICOS DPTO. LA LIBERTAD

EMPRESA	PROVINCIA	DISTRITO	PRODUCTOS
Minera Barrick Misquichilca	Santiago de Chuco	Quiruvilca	Oro, Plata
Cía. Minera Santa Rosa	Santiago de Chuco	Angasmarca	Oro, Plata
Cía. Minera San Simón	Santiago de Chuco	Cachicadán	Oro, Plata
Pan American Silver SA.	Santiago de Chuco	Quiruvilca	Oro, Plata, Cobre, Zinc, Plomo
Cía. Minera Century Mining Perú	Santiago de Chuco	Angasmarca	Oro, Plata
Cía. Minera Cascaminas	Gran Chimú	Lúcma	Oro, Plata
Consorcio Minero Horizonte	Pataz	Parcoy	Oro
Cía. Minera Aurífera Retamas SA.	Pataz	Parcoy	Oro, Plata
Cía. Minera La Poderosa SA.	Pataz	Pataz	Oro, Plata
Cía. Minera Real Aventura	Pataz	Parcoy	Oro

Fuente: GREMH-La Libertad
Elaboración: ETPVPP

Estimación de las Potencialidades

Existen medidas de los recursos en magnitudes y unidades heterogéneas (ejm: hectáreas de tierras agrícolas, hectáreas de tierras aptas para pastos, Cabezas de ganado, Hás de cultivo acuícola, TM de biomasa , etc.). No es posible agregarlas salvo que se expresen en unidades monetarias. Ante la imposibilidad de la cuantificación monetaria de todos los recursos se opta por construir **indicadores específicos válidos** para cada uno, es decir que representen o midan lo más cercanamente posible la variable recurso potencial que se requiere observar.

En términos formales para los recursos naturales se aplica:

$$P = RD - RU$$

Donde **P** indica Potencialidades

RD indica recursos disponibles

RU indica recursos utilizados.

- **RU** es igual a cero cuando existen recursos sin ningún nivel de utilización.
- **RU** es mayor que cero pero menor que el óptimo cuando existen recursos no utilizados.

Puede distinguirse:

Potencialidades básicas o primarias:

Referidas al uso de recursos antes desempleados. Se refiere a la posibilidad del incremento del nivel de uso de los recursos existentes. Se identifica este concepto con el de ventajas **comparativas** o **ventajas naturales**. Es el concepto operacionalizado en este Plan Vial, que se concentra en la **estimación de potencialidades cuantificables de los recursos naturales y turísticos** a base de información primaria y secundaria confiable y válida (Por lo general información oficial reconocida).

Potencialidades secundarias:

Referidas al mejor aprovechamiento de los recursos. No se incrementa necesariamente el volumen o cantidad de recursos naturales o construidos utilizados, sino la calidad de su utilización. Se identifica este concepto con el de ventajas **competitivas** basadas en mejoras de productividad o en criterios de innovación. Es un nivel superior de identificación de potencialidades, perfectamente válido pero que no es el aplicado en el presente Plan, para el que las potencialidades básicas constituyen datos suficientemente útiles.

La estimación de las potencialidades bajo el esquema de **potencialidades básicas** definido líneas arriba si bien limita esta identificación a los recursos actualmente medibles se justifica en tanto su rapidez, eficiencia y eficacia facilitan que sea utilizada como criterio objetivo de priorización vial. Además permite identificar el origen o las razones por las que existen recursos sin utilización o están limitadamente utilizados. Las razones del no uso o mal uso de los recursos se asocian a su vez con restricciones (ausencia o insuficiencia de condiciones) técnicas, económicas, financiera o institucionales. Un aspecto crucial de estas restricciones tiene que ver con la falta o el déficit de infraestructura económica y particularmente la falta de infraestructura vial.

Por lo tanto, a partir de la identificación de las potencialidades de la provincia se establecerán las necesidades o requerimientos de la infraestructura vial, la misma que es vista y tratada como una demanda derivada que se desprende de las potencialidades y dinámica económica y productiva. Estas necesidades o demanda de infraestructura vial se confrontan luego con la disponibilidad u oferta existente de esta infraestructura. La identificación de la oferta toma la forma de inventario y análisis del estado de situación de la infraestructura vial existente en el territorio provincial. Finalmente, la jerarquización de las potencialidades proporciona criterios para priorizar la intervención en infraestructura vial.

A continuación se describe cómo se han efectuado los cálculos de **potencialidades de recursos naturales y turísticos distritales** en la provincia de Trujillo.

Operacionalización para la Provincia de Trujillo

Bajo el esquema teórico anterior, las características particulares de la realidad en estudio, y la información válida disponible, para lograr una aproximación cuantitativa de las potencialidades distritales se ha procedido a utilizar los siguientes indicadores en cada caso:

Relativas a Tierra Agrícola

Potencialidades = Hectáreas disponibles para el cultivo – Hectáreas con siembra

Las Hás con siembra son el **mayor hectareaje mensual en verde** durante la campaña 2008-2009.

Se utilizó la información del CUM de ONERM, Proyecto Chavimochic, Juntas de Usuarios de Riego, MINAG y PLANDET (Expansión Urbana de Trujillo Metropolitano), y se efectuaron ajustes a los datos originales de diferentes fuentes. Estos ajustes fueron necesarios por las siguientes razones:

- En el continuo urbano de Trujillo (Distritos de Trujillo, Víctor Larco Herrera, La Esperanza, El Porvenir y Florencia de Mora), sólo Trujillo y Víctor Larco mantienen algunas extensiones agrícolas tradicionales no consideradas para expansión urbana. El perfil de suelo agrícola según ONERM o CENAGRO 94 es completamente distinto a la realidad actual. Las pocas áreas agrícolas existentes están siendo utilizadas en su totalidad.
- La estadística agraria oficial no reporta por distritos las Hás cosechadas, sembradas ni la producción de caña de azúcar. Este reporte se publica por empresa agro industrial, por lo que ha sido necesario recalcular el área agrícola utilizada en los distritos tradicionalmente productores de caña, utilizando información complementaria de los Planes de Cultivo y Riego y PDC.

- El PE. **Chavimochic** ha concluido su II etapa e iniciado la primera fase de la III etapa y su promoción comercial. En consecuencia se ha incorporado en el recurso suelo agrícola las extensiones de nuevas tierras como efecto de dicho proyecto: Laredo, Moche y Salaverry (2da etapa) y Huanchaco (3ra etapa)
- Como las Hás cosechadas por un lado inflan el hectareaje utilizado (es el caso de productos de corto plazo bajo riego), y por otro no reflejan la verdadera utilización al existir cultivos permanentes y semipermanentes como caña de azúcar, espárragos, frutales, etc., se está utilizando **Hás con siembra (Hás en verde)** como indicador de recurso suelo agrícola utilizado.

Relativas a Tierra para Pastos

Potencialidades = Hás disponibles para el cultivo – Hás con pastos manejados

A base de la información de la CUM de ONERM y los PCR 2008-2009. Los distritos del continuo urbano carecen actualmente de este recurso, excepto Víctor Larco

Relativas a la Ganadería Lechera

Potencialidades = Población Disponible Ganado Lechero (Nº de cabezas 2008) – Población en Ordeño

La población disponible de ganado lechero se refiere a la suma estimada de vacas en ordeño, en seca, vaquillonas, vaquillas y terneras, a base de índices promedio locales: 95 % del total de vacunos en Moche y Laredo, 90% en Poroto y Simbal y 99% en los demás distritos.

Relativas al Turismo

Potencialidades = Número de recursos turísticos con características de Jerarquía 2

En este caso se ha contabilizado la cantidad de recursos arqueológicos **puestos en valor** existentes en cada distrito, con registros oficiales de visitantes y que poseen en la actualidad características de Recurso Turístico de Jerarquía 2 de tal manera que pueden ser comparables . **Un recurso de jerarquía 2** es aquél que posee rasgos excepcionales, capaces de motivar por sí sólo o en conjunto con otros atractivos turísticos contiguos una **corriente actual o potencial de visitantes nacionales o extranjeros** (el término corriente implica permanencia en la generación y no estacionalidad marcada). En Trujillo, los registros de visitantes arrojan información para tres recursos arqueológicos que con El Brujo (Prov de Ascope) constituyen los cuatro (04) recursos arqueológicos puestos en valor y generadores de ingresos actuales y potenciales en el Departamento de la Libertad. Utilizar la cantidad de recursos existentes como indicador de potencialidad es coherente con la estimación de potencialidades turísticas que a nivel provincial ha realizado el PNUD ⁽²⁷⁾.

Con la información estimada sobre Recursos Disponibles-RD y Recursos Utilizados-RU- así como la referente al potencial turístico (que se analizaron en acápite anteriores), se ha elaborado la **Matriz 2** que sistematiza y resume por distrito la asignación y uso de recursos naturales y turísticos productivos en la provincia de Trujillo y muestra la magnitud de potencialidades por recurso obtenida mediante esta metodología para efectos de la posterior priorización de inversiones viales.

²⁷) Mapa de Potencialidades del Perú, Una Primera Aproximación a nivel Provincial. Lima, 2003

Cuadro Nº 86

MATRIZ Nº 02 DE POTENCIALIDADES DE RECURSOS NATURALES Y TURÍSTICOS

TRUJILLO

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	671.66	671.66	0
Suelo Pastos	Hás	0	0	0
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	2299	737	1563
Turístico	Unidad	No aplicable		

EL PORVENIR

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	0	0	0
Suelo Pastos	Hás	0	0	0
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	248	84	164
Turístico	Unidad	No aplicable		

FLORENCIA DE MORA

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	0	0	0
Suelo Pastos	Hás	0	0	0
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	70	24	46
Turístico	Unidad	No aplicable		

HUANCHACO

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	5701.71	722.5	4979.21
Suelo Pastos	Hás	6427.22	4.96	6422.26
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	7589	2424	5166
Turístico	Unidad	1		1

LA ESPERANZA

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	0	0	0
Suelo Pastos	Hás	0	0	0
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	339	109	229
Turístico	Unidad	1		1

LAREDO

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	6960.5	6960.5	0
Suelo Pastos	Hás	3728.56	168.6	3559.96
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	2856	840	2016
Turístico	Unidad	No aplicable		

MOCHE

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	1566.78	878.68	688.1
Suelo Pastos	Hás	329.91	0	329.91
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	2939	1009	1930
Turístico	Unidad	1		1

POROTO

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	1845.82	1666.97	178.85
Suelo Pastos	Hás	3245.61	4.72	3240.89
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	214	82	132
Turístico	Unidad	No aplicable		

SALAVERRY

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	7742	2073.5	5668.5
Suelo Pastos	Hás	3931.87	0	3931.87
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	1302	317	985
Turístico	Unidad	No aplicable		

SIMBAL

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	1223.76	378	845.76
Suelo Pastos	Hás	2675.93	1.07	2674.86
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	862	319	544
Turístico	Unidad	No aplicable		

VICTOR LARCO HERRERA

Recursos	Unidad Medida	Disponible	Utilizado	Potencial
Suelo Agrícola	Hás	276.35	291	0
Suelo Pastos	Hás	17.91	2.91	15
Ganado Vacuno Lechero	Unidad	1728	596	1132
Turístico	Unidad	No aplicable		

Fuente: Matriz N° 01 y Cuadros de acápite 4.2 Elaboración: ETPVPP

Estas potencialidades obtenidas directamente a partir de la operacionalización descrita y en base a la información disponible son una buena aproximación a la identificación de potencialidades distritales . Se observan resultados característicos y coherentes con la ubicación geográfica de los distritos y su nivel de desarrollo urbano. Así podemos establecer algunas conclusiones preliminares alrededor de este criterio:

- Los distritos del **espacio Sierra** como Poroto y Simbal, presentan sus mayores disponibilidades y/o potencialidades solamente en tierra agrícola y tierra para pastos. Los distritos rurales pero costeros como Huanchaco, Moche y Salaverry presentan disponibilidad y/o potencialidades en recursos adicionales al suelo agrícola y al de pastos, denotando mayor diversificación tanto en dotación de recursos como en su utilización.
- Los distritos del **espacio Costa** integrantes del continuo urbano como son Trujillo, Víctor Larco Herrera, La Esperanza, El Porvenir y Florencia de Mora presentan poca o nula disponibilidades y/o potencialidades en la mayoría de recursos analizados. Su dinámica de expansión urbana ha determinado en gran parte este perfil propiciando a su vez la **aparición de otras potencialidades** propias del proceso de urbanización pero que escapan al ámbito de análisis en este Plan, como son : servicios educativos y tecnológicos de relevancia nacional, transformación industrial (cuero y calzado), servicios turísticos y culturales , servicios financieros , servicios de distribución física-DF- Nacional e Internacional.
- En **suelo agrícola** sobresalen por su gran dimensión potencial los distritos de Salaverry y Huanchaco, producto del impacto favorable del PE. Chavimochic II y III etapa (esta última recién iniciada) . En **suelo para pastos** los distritos con mayor potencial en la provincia son Huanchaco, Laredo, Salaverry, Poroto y Simbal.
- Para el caso en que el hectareaje agrícola utilizado es mayor al hectareaje disponible, se ha considerado que el potencial es cero "0", asumiendo que esta diferencia negativa se debe a que se estarían utilizando en agricultura áreas con otras características edofológicas como por ejemplo áreas forestales o de protección.
- En ganado vacuno lechero (estimado sin discriminar la raza de la población existente) se encuentra disponibilidad y mayor potencial en los distritos costeros de Huanchaco, Laredo y Moche, todos ellos de tradición ganadera y están muy cercanos a los centros de acopio y demanda.
- En recurso turístico se ha considerado potencial en los distritos donde existen sólo recursos arqueológicos puestos en valor y con características de Jerarquía 2. Así, aparecen con potencial en este recurso los distritos de Huanchaco, La Esperanza y Moche . Esto no niega la existencia de potencialidad turística de otra naturaleza o en otros espacios de la provincia cuyas características o situación actual difieren de los recursos seleccionados porque no existe estadística oficial de visitas, no están jerarquizados o no están inventariados y todo ello impide su comparación objetiva.

4.3. Cálculo y Jerarquización de las Potencialidades

Proceso de Agregación Provincial de la Información Distrital

La información proveniente de las visitas distritales , trabajo de campo y sistematización de datos secundarios se encuentra a nivel de distritos y se han resumido en las Matrices 1 y 2, referidas a recursos, localización y potencialidades.

Teniendo en cuenta que el Plan Vial es de alcance provincial y toma al territorio de la provincia como unidad de planeamiento y programación, queda pendiente entonces la tarea de realizar la agregación de la información existente a nivel distrital para obtener información de alcance provincial. Este proceso de agregación implica básicamente un trabajo de gabinete y los productos que se espera obtener de este proceso son:

- 1) La zonificación económica de la provincia, identificando el distrito o zona que constituye un **Nodo de Recursos**.
- 2) La identificación de un distrito o zona que constituye un **Nodo de Potencialidades**.
- 3) La construcción de una **Matriz Provincial de Potencialidades Jerarquizadas**.

En un primer momento la agregación y el análisis correspondiente se realizan recurso por recurso. En un segundo momento, cuando se procede a jerarquizar las potencialidades a nivel provincial, la agregación y el análisis se efectúan con una perspectiva inter-recursos o intersectorial. El Cuadro N° 87 muestra la primera agregación realizada a partir de todos los recursos Disponibles-RD identificados en las once (11) provincias.

**Cuadro N° 87
AGREGACIÓN PROVINCIAL DE RECURSOS DISPONIBLES**

Distrito	Suelo Agrícola Hás	Suelo Pastos Hás	Ganado Vac Lechero Unid	Turístico Unid
Trujillo	671.66	0	2299	0
El Porvenir	0	0	248	0
Florencia de Mora	0	0	70	0
Huanchaco	5701.71	6427.22	7589	1
La Esperanza	0	0	339	1
Laredo	6960.5	3728.56	2856	0
Moche	1566.78	329.91	2939	1
Poroto	1845.82	3245.61	214	0
Salaverry	7742	3931.87	1302	0
Simbal	1223.76	2675.93	862	0
Víctor Larco Herrera	276.35	17.91	1728	0
Total Provincia	25988.58	20357.01	20446	3

Fuente: Matrices 1 y 2
Elaboración : ETPVPP

Procedimiento de Localización

En la matriz 1 a cada recurso se le ha asignado una localización geográfica (generalmente coincide con el distrito). La cantidad o magnitud de cada recurso localizado a nivel distrital será ponderado por un **Coefficiente de Localización (CL)** a ser construido según se indica a continuación:

CL para los Recursos suelos agrícola y suelo para pastos

El Coeficiente de Localización del Recurso A (suelo) del Distrito1 se define como la relación entre la intensidad relativa del Recurso A en el Distrito 1 y la intensidad relativa de este mismo Recurso A, a nivel de toda la Provincia. Según esta definición el Coeficiente de Localización CL es una medida de la vocación o especialización relativa de cada distrito en un determinado recurso. Si CL toma un valor mayor que la unidad, indica que el Distrito 1 es relativamente especializado en el recurso A (su intensidad en dicho recurso es mayor que la intensidad promedio de la provincia). Si CL es menor que la unidad no hay especialización.

$$CLA1 = \frac{RA1 / EG1}{RAP / EGP}$$

Transformando algebraicamente la expresión anterior se obtiene:

$$CLA1 = (RA1/ RAP) \times (EGP/ EG1)$$

Donde:

- CLA1: Coeficiente de Localización del Recurso A en el Distrito 1.
- RA1: Cantidad o magnitud del Recurso A en el Distrito 1.
- RAP : Volumen o magnitud del Recurso A en la Provincia.
- EG1: Extensión Geográfica del Distrito 1.
- EGP: Extensión Geográfica de la Provincia.

Coeficiente de Localización (CL) para los demás Recursos:

Coeficiente de Localización Recurso B del Distrito1

$$CLB1 = (PEAB1/ PEA1) / (PEABP/ PEAP)$$

- CLB1: Coeficiente de Localización del Recurso B en el Distrito 1.
- PEA1: Población Económicamente Activa del Distrito 1.
- PEAP: Población Económicamente Activa de la Provincia.
- PEAB1: PEA Ocupada en el Recurso B en el Distrito 1.
- PEABP: PEA Ocupada en el Recurso B en la Provincia.

Ponderación de cada Recurso Disponible:

La ponderación se realizará multiplicando la cantidad o magnitud disponible de cada recurso en cada distrito por el correspondiente Coeficiente de Localización.

$$R^*A1 = RA1 \times CL A1$$

R*A1: Cantidad ponderada del Recurso A en el Distrito 1

Zonificación Económica

La identificación de zonas o distritos diferenciados según recursos, es uno de los productos más importantes del ejercicio de caracterización territorial. Para este resultado se utiliza la información del cuadro de Recursos Disponibles Ponderados. Se adoptó el criterio de que los distritos que para un recurso dado poseen un Coeficiente de Localización mayor o igual que 1- o muy cercano a 1- ($CL \geq 1$), constituyen Zonas Económicas Especializadas en dicho recurso. A su vez, el distrito que posee la mayor cantidad o magnitud de un recurso ponderado por el CL, constituirá el **Nodo** de dicho recurso para el conjunto de la provincia. Los distritos con $CL < 1$ se ubican como no especializados en el recurso y no forman parte de la zona económica.

NODO DE RECURSO = Distrito con mayor magnitud de RD Ponderado

Zonas Económicas Especializadas = $CL > 1$

Zonas Económicas No Especializadas = $CL < 1$

El proceso de ponderación aplicado en la provincia dá como resultados la información que se detalla en el cuadro siguiente para los **cuatro (04)** recursos significativamente disponibles, observándose cambios en la magnitud del recurso disponible original.

Cuadro N° 88
IDENTIFICACIÓN DE ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALIZADAS Y NODOS DE RECURSOS

RECURSO SUELO AGRÍCOLA

Distrito	Extensión Política Háas	Agrícola Háas	Relación RDD/EGD	Relación RDP/EGP	Coeficiente Localización	Recurso Ponderado	Conclusión
Trujillo	3936	671.66	0.17	0.15	1.16	780.02	Especializada
El Porvenir	3670	0	0.00	0.15	0.00	0.00	No Especialz
Florencia de Mora	199	0	0.00	0.15	0.00	0.00	No Especialz
Huanchaco	33390	5701.71	0.17	0.15	1.16	6626.03	Especializada
La Esperanza	1555	0	0.00	0.15	0.00	0.00	No Especialz
Laredo	33544	6960.5	0.21	0.15	1.41	9829.36	Especializada
Moche	2525	1566.78	0.62	0.15	4.22	6616.28	Especializada
Poroto	27601	1845.82	0.07	0.15	0.46	840.07	No Especialz
Salaverry	29588	7742	0.26	0.15	1.78	13786.37	Nodo
Simbal	39055	1223.76	0.03	0.15	0.21	260.96	No Especialz
Víctor Larco Herrera	1802	276.35	0.15	0.15	1.04	288.42	Especializada
Total Provincia	176865	25988.58				39027.51	

Fuente: INEI, Matriz N° 01

Elaboración: ETPVPP

RECURSO SUELO PARA PASTOS

Distrito	Extensión Política Háas	Suelo Pastos Háas	Relación RDD/EGD	Relación RDP/EGP	Coefficiente Localización	Recurso Ponderado	Conclusión
Trujillo	3936	0	0.00	0.12	0.00	0.00	No Especialz
El Porvenir	3670	0	0.00	0.12	0.00	0.00	No Especialz
Florencia de Mora	199	0	0.00	0.12	0.00	0.00	No Especialz
Huanchaco	33390	6427.22	0.19	0.12	1.67	10733.46	Nodo
La Esperanza	1555	0	0.00	0.12	0.00	0.00	No Especialz
Laredo	33544	3728.56	0.11	0.12	0.97	3616.70	Especializada
Moche	2525	329.91	0.13	0.12	1.14	376.10	Especializada
Poroto	27601	3245.61	0.12	0.12	1.02	3310.52	Especializada
Salaverry	29588	3931.87	0.13	0.12	1.15	4521.65	Especializada
Simbal	39055	2675.93	0.07	0.12	0.60	1605.56	No Especialz
Víctor Larco Herrera	1802	17.91	0.01	0.12	0.09	1.61	No Especialz
Total Provincia	176865	20357.01				24165.60	

Fuente: INEI, Matriz N° 01

Elaboración: ETPVPP

Para la estimación del Coeficiente de Localización de Ganado lechero y su correspondiente zonificación se ha utilizado la PEA total y PEA Ocupada del sector agropecuario por carecer de PEA específica para recurso ganadero según el censo INEI 2007.

RECURSO GANADO VACUNO LECHERO

Distrito	PEA Ocupada Recurso 2007	PEA TOTAL 2007	Coefficiente de Localización	Recurso Disponible (unidades)	Recurso Ponderado (unidades)	Conclusión
Trujillo	2747	123373	0.47	2299	1080	No Especializada
El Porvenir	1526	55668	0.58	248	144	No Especializada
Florencia de Mora	269	16524	0.35	70	25	No Especializada
Huanchaco	1655	17764	1.98	7589	15027	Nodo
La Esperanza	1827	58439	0.66	339	223	No Especializada
Laredo	2912	12530	4.94	2856	14107	Especializada
Moche	1642	11867	2.94	2939	8642	Especializada
Poroto	883	1349	13.92	214	2982	Especializada
Salaverry	546	4847	2.40	1302	3124	Especializada
Simbal	759	1428	11.30	862	9743	Especializada
Víctor Larco Herrera	636	23694	0.57	1728	985	No Especializada
Total Provincia	15402	327483		20446	56082	

Fuente: INEI, Matriz N° 01

Elaboración: ETPVPP

Para la estimación del Coeficiente de Localización del recurso Turístico y su correspondiente zonificación se ha empleado la PEA total y PEA Ocupada del rubro Hoteles y Restaurantes del censo INEI 2007 considerados como representativos del sector Turismo.

RECURSO TURISTICO

Distrito	PEA Ocupada Recurso 2007	PEA TOTAL 2007	Coefficiente de Localización	Recurso Disponible (unidades)	Recurso Ponderado (unidades)	Conclusión
Trujillo	7375	123373	1.04	0	0	Especializada
El Porvenir	3044	55668	0.95	0	0	No Especializada
Florencia de Mora	1016	16524	1.07	0	0	Especializada
Huanchaco	1126	17764	1.10	1	1	Nodo
La Esperanza	3187	58439	0.95	1	1	Especializada
Laredo	592	12530	0.82	0	0	No Especializada
Moche	661	11867	0.97	1	1	Especializada
Poroto	60	1349	0.78	0	0	No Especializada
Salaverry	228	4847	0.82	0	0	No Especializada
Simbal	45	1428	0.55	0	0	No Especializada
Víctor Larco Herrera	1459	23694	1.07	0	0	No Especializada
Total Provincia	18793	327483		3	3	

Fuente: INEI, Matriz N° 01

Elaboración: ETPVPP

Antes de resumir los resultados producto de estas aproximaciones numéricas, es necesario tomar en cuenta las siguientes precisiones al respecto:

- Existen casos en los que el coeficiente de localización-CL no alcanza el nivel de uno (1) pero por encontrarse muy cercano a éste, se les está considerando en la zona económica Especializada a los distritos que lo ostentan
- Los coeficientes de localización han sido redondeados
- En el recurso Turístico varios distritos muestran significativo Coeficiente de Localización incluso mayor que 1. Esto se debe a que en su cálculo intervienen los indicadores de PEA y PEA OCUPADA, los cuales están cuantificados a base de las actividades de Hoteles y Restaurantes y no en función a atractivos turísticos específicos. No cuentan con este recurso disponible, pero se les ha considerado en la Zona Especializada por su elevado nivel de servicios turísticos que no se pueden desconocer.

Después de las aclaraciones realizadas se presentan en resumen las características provinciales extraídas de la información sistematizada en los cuadros anteriores, así:

- El distrito de mayor recurso disponible ponderado **suelo agrícola** resulta ser el distrito de Salaverry, debido a su elevada extensión territorial y a que gran parte de ésta es de calidad agrícola potenciada con disponibilidad hídrica gracias a la culminación de la II etapa de PE Chavimochic. y que es el de mayor extensión disponible. Los otros distritos que aumentan significativamente su disponibilidad ponderada en el recurso respecto a su disponibilidad original son Laredo y Moche, todo ello debido a que mientras a nivel provincial el 18 % de la extensión territorial es disponible agrícola, a nivel de estos distritos la disponibilidad de tierra agrícola respecto a su propia extensión territorial supera este porcentaje. Particularmente notoria es la característica de Moche que incrementa en 250 % su disponibilidad ponderada.

- El distrito de mayor recurso disponible ponderado **suelo para pastos** es el distrito de Huanchaco cuya proporción del recurso respecto a su extensión total es cercana al 20%. Otros distritos con significativo recurso ponderado son Moche, Laredo, Salaverry y Poroto. El distrito de Simbal posee grandes cantidades del recurso, pero dada su elevada extensión territorial tiene un grado de especialización menor que los anteriores citados.
- El distrito de mayor recurso disponible ponderado **ganado vacuno lechero** es el distrito de Huanchaco debido a que la proporción de PEA ocupada en el rubro respecto a la PEA Total distrital es mucho mayor (casi el doble) que la proporción de PEA Ocupada y PEA Total Provinciales. Además es el de mayor disponibilidad original
- El distrito de mayor recurso disponible ponderado **turístico (Recursos con características probadas de Jerarquía II)** es el distrito de Huanchaco, seguido cercanamente de Moche y La Esperanza(según CL). Los tres distritos son los únicos con disponibilidad de este tipo de recurso en la provincia y este ranking es coherente a su vez con el número de visitantes que cada recurso atrae en los últimos años (ver acápite de recursos disponibles).

En relación a la especialización y tipología económica de los distritos tenemos:

- El Nodo del recurso disponible ponderado **suelo agrícola** es el distrito de **Salaverry** y es el de mayor magnitud disponible sin ponderar. Existen además otros tres (03) distritos denominados especializados : Moche, Laredo y Trujillo. Los distritos del espacio Sierra a pesar de ser eminentemente agrícolas debido a restricciones de infraestructura hídrica no han sido favorecidos directamente por el PE Chavimochic, no pudiendo incrementar su frontera agrícola como los distritos de Costa.
- El Nodo del recurso disponible ponderado **suelo para pastos** es el distrito de **Huanchaco** y es el de mayor magnitud disponible sin ponderar. Lo acompañan en la zona especializada los distritos de Laredo, Poroto, Moche y Salaverry.
- El Nodo del recurso disponible ponderado **ganado vacuno lechero** es el distrito de **Huanchaco** y es también el de mayor recurso disponible. Existen otros cinco (05) distritos especializados: Laredo, Moche, Salaverry, Poroto y Simbal. Los cinco (05) distritos del continuo urbano se encuentran ubicados como no especializados.
- El Nodo del recurso disponible ponderado **Turístico** es el distrito de **Huanchaco** lugar donde se encuentra ubicada la ciudadela de Chanchán, cuyos palacios restaurados son materia de visita permanente por turistas nacionales y extranjeros. Los otros dos (02) distritos también especializados son Moche y La Esperanza, donde se encuentran las famosas Huacas del Sol y de la Luna y la Huaca del Arco Iris (o Huaca Dragón) respectivamente.⁽²⁸⁾

²⁸) No ha sido posible rankear distritos para otros recursos turísticos como Laredo, Poroto, Simbal; por carecer de información estadística respecto a la captación de visitantes y generación de ingresos.

Agregación de Potencialidades

Se agregará la Variable Potencialidades a nivel provincial a base de la información de la matriz 2 (distrital) y los valores de Potencialidades estimadas ponderadas para cada recurso en cada distrito. El procedimiento consiste en ponderar la potencialidad estimada en la matriz 2 por el CL anteriormente calculado, así se obtendrá la magnitud de Potencialidad ponderada para cada recurso.

El uso del **CL** como ponderador se justifica porque el tratamiento de las potencialidades no es sólo sectorial sino territorial y lo que se busca es identificar las potencialidades asociadas a los territorios existentes en la provincia. Esto además permitirá posteriormente ubicar los distritos según la zona económica a la que pertenecen.

La expresión formal es:

$$P^*A1 = PA1 \times CLA1$$

PA1: Potencialidad del Recurso A en el Distrito 1.

P*A1: Potencialidad ponderada del Recurso A en el Distrito 1.

Luego se suman las potencialidades ponderadas de cada Recurso en cada Distrito para obtener la potencialidad total del Recurso correspondiente a la provincia:

$$P^*AP = P^*A1 + P^*A2 + P^*A3 + P^*A4 + \dots$$

P*AP: Potencialidad total del Recurso A en la provincia.

Aplicando esta secuencia se ha elaborado el cuadro N° 79 que se presenta a continuación y que contiene las Potencialidades Ponderadas por distritos. Se observa que para distritos especializados, es decir aquellos con $CL > 1$, los recursos potenciales ponderados son significativamente mayores que el recurso potencial sin ponderar, discriminando de manera objetiva a los distritos en términos de su potencialidad.

En todos los recursos, el Nodo de recursos Disponibles ponderados es coincidente con el Nodo de recursos Potenciales Ponderados, lo cual implica también una relación directa entre la cantidad de recursos y el nivel de PEA ocupada en su explotación.

Cuadro N° 89

IDENTIFICACION DE LOS NODOS DE POTENCIALIDADES

RECURSO SUELO AGRÍCOLA

Distrito	Potencialidad Hás	Coef. Localiz.	Potencialidad Ponderada, Hás	Zonificación
	1	2	1 x 2	
Trujillo	0	1.16	0.00	
El Porvenir	0	0.00	0.00	
Florencia de Mora	0	0.00	0.00	
Huanchaco	4979.21	1.16	5786.40	POTENCIAL
La Esperanza	0	0.00	0.00	
Laredo	0	1.41	0.00	
Moche	688.1	4.22	2905.75	POTENCIAL
Poroto	178.85	0.46	81.40	POTENCIAL
Salaverry	5668.5	1.78	10094.04	NODO
Simbal	845.76	0.21	180.35	POTENCIAL
Víctor Larco Herrera	0	1.04	0.00	
Total Provincia	12360.42		19047.94	

Fuente: Matriz N° 02
Elaboración : ETPVPP

RECURSO SUELO PASTOS

Distrito	Potencialidad Hás	Coef. Localiz.	Potencialidad Ponderada, Hás	Zonificación
	1	2	1 x 2	
Trujillo	0	0.00	0.00	
El Porvenir	0	0.00	0.00	
Florencia de Mora	0	0.00	0.00	
Huanchaco	6422.26	1.67	10725.17	NODO
La Esperanza	0	0.00	0.00	
Laredo	3559.96	0.97	3453.16	POTENCIAL
Moche	329.91	1.14	376.10	POTENCIAL
Poroto	3240.89	1.02	3305.71	POTENCIAL
Salaverry	3931.87	1.15	4521.65	POTENCIAL
Simbal	2674.86	0.60	1604.92	POTENCIAL
Víctor Larco Herrera	15	0.09	1.35	
Total Provincia	20174.75		23988.06	

Fuente: Matriz N° 02
Elaboración : ETPVPP

RECURSO GANADO VACUNO LECHERO

Distrito	Potencialidad Unid	Coef. Localiz.	Potencialidad Ponderada, Unid	Zonificación
	1	2	1 x 2	
Trujillo	1563	0.47	734	POTENCIAL
El Porvenir	164	0.58	95	
Florencia de Mora	46	0.35	16	
Huanchaco	5166	1.98	10228	NODO
La Esperanza	229	0.66	151	
Laredo	2016	4.94	9960	POTENCIAL
Moche	1930	2.94	5674	POTENCIAL
Poroto	132	13.92	1840	POTENCIAL
Salaverry	985	2.40	2364	POTENCIAL
Simbal	544	11.30	6144	POTENCIAL
Víctor Larco Herrera	1132	0.57	645	POTENCIAL
Total Provincia	13907		37852	

Fuente: Matriz N° 02
Elaboración : ETPVPP

RECURSO TURÍSTICO AREQUEOLÓGICO

Distrito	Potencialidad Unid	Coef. Localiz.	Potencialidad Ponderada, Unid	Zonificación
	1	2	1 x 2	
Trujillo	0	1.04	0.00	
El Porvenir	0	0.95	0.00	
Florencia de Mora	0	1.07	0.00	
Huanchaco	1	1.10	1	NODO
La Esperanza	1	0.95	0.95	POTENCIAL
Laredo	0	0.82	0.00	
Moche	1	0.97	0.97	POTENCIAL
Poroto	0	0.78	0.00	
Salaverry	0	0.82	0.00	
Simbal	0	0.55	0.00	
Víctor Larco Herrera	0	1.07	0.00	
Total Provincia	3		3	

Fuente: Matriz N° 02
Elaboración : ETPVPP

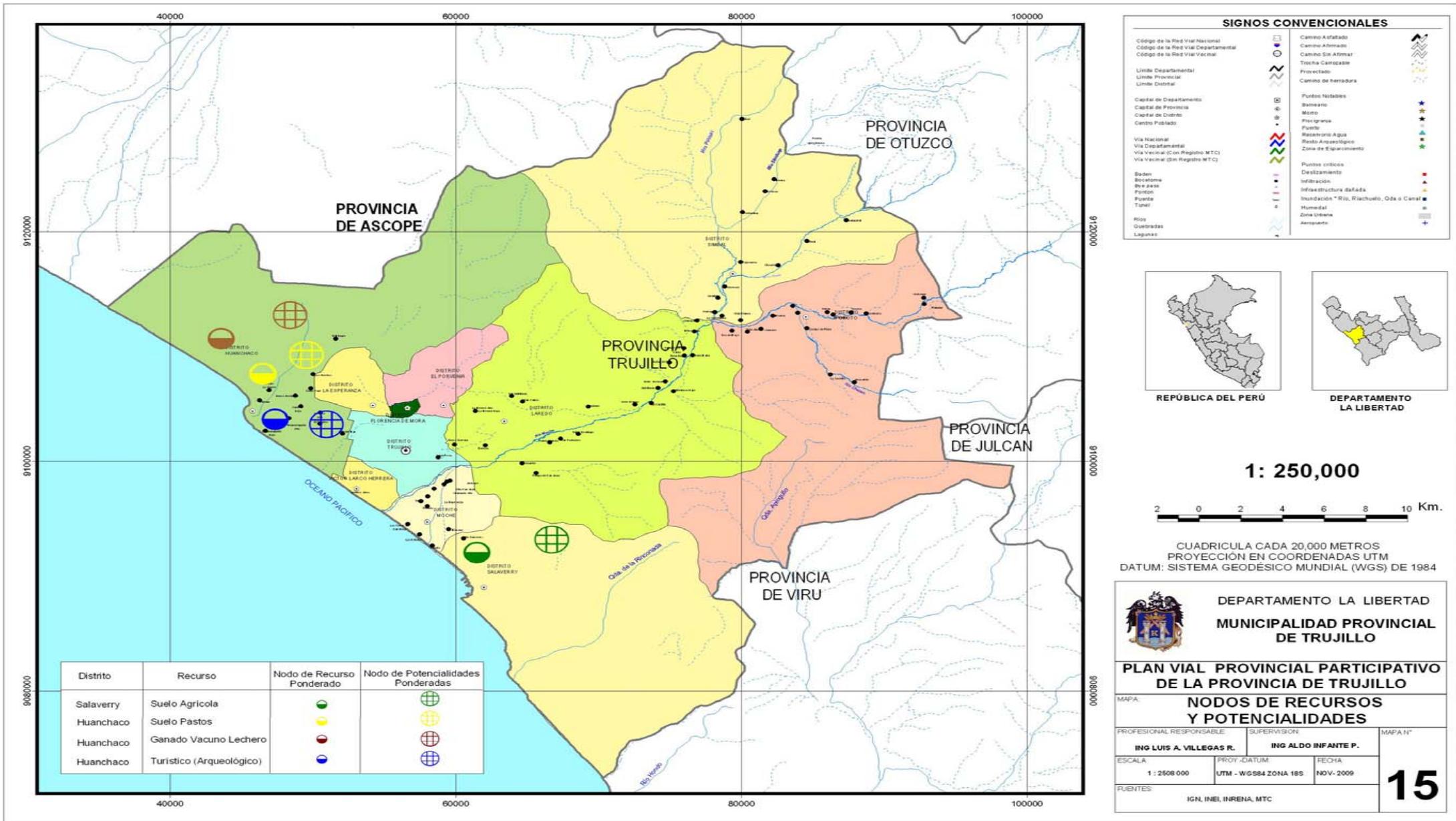
Los recursos excepto el turístico muestran fuertes incrementos totales entre la potencialidad original y la ponderada, así tenemos: Suelo agrícola incrementa en 54 %, suelo para pastos en 18 % y ganado vacuno lechero en 172 % .

Los Nodos de Potencialidades son:

- **Salaverry** , en suelo agrícola
- **Huanchaco** , en suelo para pastos
- **Huanchaco** , ganado vacuno lechero
- **Huanchaco** , en recurso turístico

El Mapa siguiente y La Matriz N° 3 resumen estos nodos y sus principales restricciones.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



Cuadro Nº 90

MATRIZ 3 : NODOS DE POTENCIALIDADES PONDERADAS EN LA PROVINCIA

RECURSO	NODO (DISTRITO)	POTENCIALIDAD PONDERADA	RESTRICCIONES
Suelo Agrícola (Hás)	SALAVERRY	10094.04	*Elevación Napa Freática *Salinización de suelos *Carretera de acceso principal en mal estado
Suelo para pastos (Hás)	HUANCHACO	10725.17	*Limitadas prácticas de mejora en sembrío de pastos cultivados *Caminos vecinales en mal estado
Ganado Vacuno Lechero (Unidades)	HUANCHACO	10228	*Limitada producción de buen forraje
Turístico (Unidades)	HUANCHACO	1	*Elevación Napa freática destruye parte del recurso *Contaminación del suelo

Fuentes: Matriz 1 y 2
Elaboración: ETPVPP

Tipología de las Zonas Económicas

La Zonificación Económica de recursos conjuntamente con la estimación de Potencialidades Ponderadas aportan factores discriminantes para diferenciar los distritos según sus capacidades presentes y futuras para hacer crecer económicamente sus espacios dadas ciertas condiciones . La convergencia o divergencia entre la dotación de **recursos disponibles ponderados y las potencialidades ponderadas**, así como entre el nodo de recursos y el nodo de potencialidades serán los criterios básicos para dicha discriminación.

Las zonas diferenciadas entre las que se clasificarán los 09 distritos de Trujillo son :

- **Zonas Dinámicas** : Sus dotaciones ponderadas de recursos y potencialidades se correlacionan positivamente, de tal manera que un distrito con alto stock de recursos tiene también alta potencialidad ponderada. Realizan transacciones en un radio de influencia más allá de la provincia, son centro de atracción de muchos espacios colindantes y están mejor dotadas de infraestructura de servicios para la actividad productiva y comercial.
- **Zonas Estancadas** : Poseen importantes dotaciones ponderadas de recursos pero bajos niveles de potencialidad ponderada . Por lo general no califican para nodo , lo que significa que es muy débil su grado de especialización económica en el recurso de análisis. Adicionalmente las actividades productivas que realizan generan transacciones a nivel local o provincial.
- **Zonas Moderadas** : Aquí se ubican los distritos que teniendo diversos niveles de potencialidades presentan bajos niveles de recursos ponderados disponibles . Son las situaciones de más rara frecuencia.
- **Zonas Deprimidas** : No se ubica ningún nodo y en consecuencia los distritos poseen una relativa baja dotación ponderada de recursos a la vez que bajo nivel de potencialidad ponderada .

Tal como se verifica en el cuadro y gráficos siguientes, la Provincia de Trujillo se caracteriza por contar con siete (07) de sus once distritos ubicados dentro de zona económica dinámica en términos relativos y en función a sus recursos específicos. Los distritos del continuo urbano por lo general no poseen mayores recursos naturales y por tanto generalmente están ubicados en zonas deprimidas o simplemente no están siendo calificados por carecer del todo del recurso.

Esta zonificación muestra a la Provincia como un espacio bastante dinámico, con importante dotación de recursos y potencialidades ponderadas , en especial recursos agrícolas y turísticos, cuyas principales restricciones viales se presentan al interno de los distritos, más no entre éstos . Entre sus grandes fortalezas destacan la diversificación de recursos , el gran mercado que representa la metrópoli de Trujillo, la especialización alcanzada por su recurso humano , y la ventaja de estar articulada al Eje de Desarrollo Económico del Norte mediante la Carretera Panamericana Norte , al Eje de Integración Transversal Andino (Conexión hacia la Sierra con proyección a la Selva), y ubicarse muy cerca del del Eje Interoceánico (en construcción) Chimbote-Tayabamba-Tocache-Pucallpa (Yurimaguas)-proyección a Brasil.

Cuadro Nº 91

TIPOLOGÍA DE ZONAS ECONÓMICAS

RECURSO	ZONA	DISTRITOS	CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS
Suelo Agrícola	Dinámica	Salaverry, Laredo, Huanchaco y Moche	Salaverry es Nodo de Recursos Disponibles y Nodo de Potencialidades Ponderadas. El eje de su dinamismo actual y futuro se basa en la disponibilidad futura de tierras para cultivos en limpio con riego permanente propiciadas por Chavimochic al igual que para los otros distritos dinámicos
	Moderada	Ningún distrito	
	Estancada	Ningún distrito	
	Deprimida	Simbal, Poroto, Trujillo y Víctor Larco Herrera	Baja disponibilidad y Baja potencialidad. Los distritos costeros por efecto del urbanismo pierden tierra agrícola todos los años
Suelo para Pastos	Dinámica	Huanchaco, Salaverry, Laredo, Poroto y Simbal	Huanchaco es nodo de recursos y de potencialidades.
	Moderada	Ningún distrito	
	Estancada	Ningún distrito	
	Deprimida	Moche	Bajo RD y Baja Potencialidad Ponderada
Ganado Vacuno Lechero	Dinámica	Huanchaco, Laredo, Moche, Simbal	Huanchaco es Nodo de RD y de Potencialidades Ponderadas. Destaca la ganadería lechera con producción acopiada para la industria láctea.
	Moderada	Ningún distrito	
	Estancada	Ningún distrito	
	Deprimida	Trujillo, Víctor Larco Herrera	Producción ganadera potencial menor que la disponible
Turístico	Dinámica	Huanchaco, La Esperanza y Moche	Huanchaco es Nodo de RD y Potencialidad ponderada. Los otros dos distritos son especializados y de alta potencialidad. Los demás distritos carecen del recurso.

Fuente: Matriz 1, 2 y 3
Elaboración: ETPVPP

Gráfico Nº 05
TIPOLOGÍA DE ZONAS ECONÓMICAS DEL RECURSO SUELO AGRÍCOLA

Distrito	Recurso Disponible
Trujillo	780.02
El Porvenir	0.00
Florencia de Mora	0.00
Huanchaco	6626.03
La Esperanza	0.00
Laredo	9829.36
Moche	6616.28
Poroto	840.07
Salaverry	13786.37
Simbal	260.96
Víctor Larco Herrera	288.42

Distrito	Potencialidad
Trujillo	0.00
El Porvenir	0.00
Florencia de Mora	0.00
Huanchaco	5786.40
La Esperanza	0.00
Laredo	0.00
Moche	2905.75
Poroto	81.40
Salaverry	10094.04
Simbal	180.35
Víctor Larco Herrera	0.00

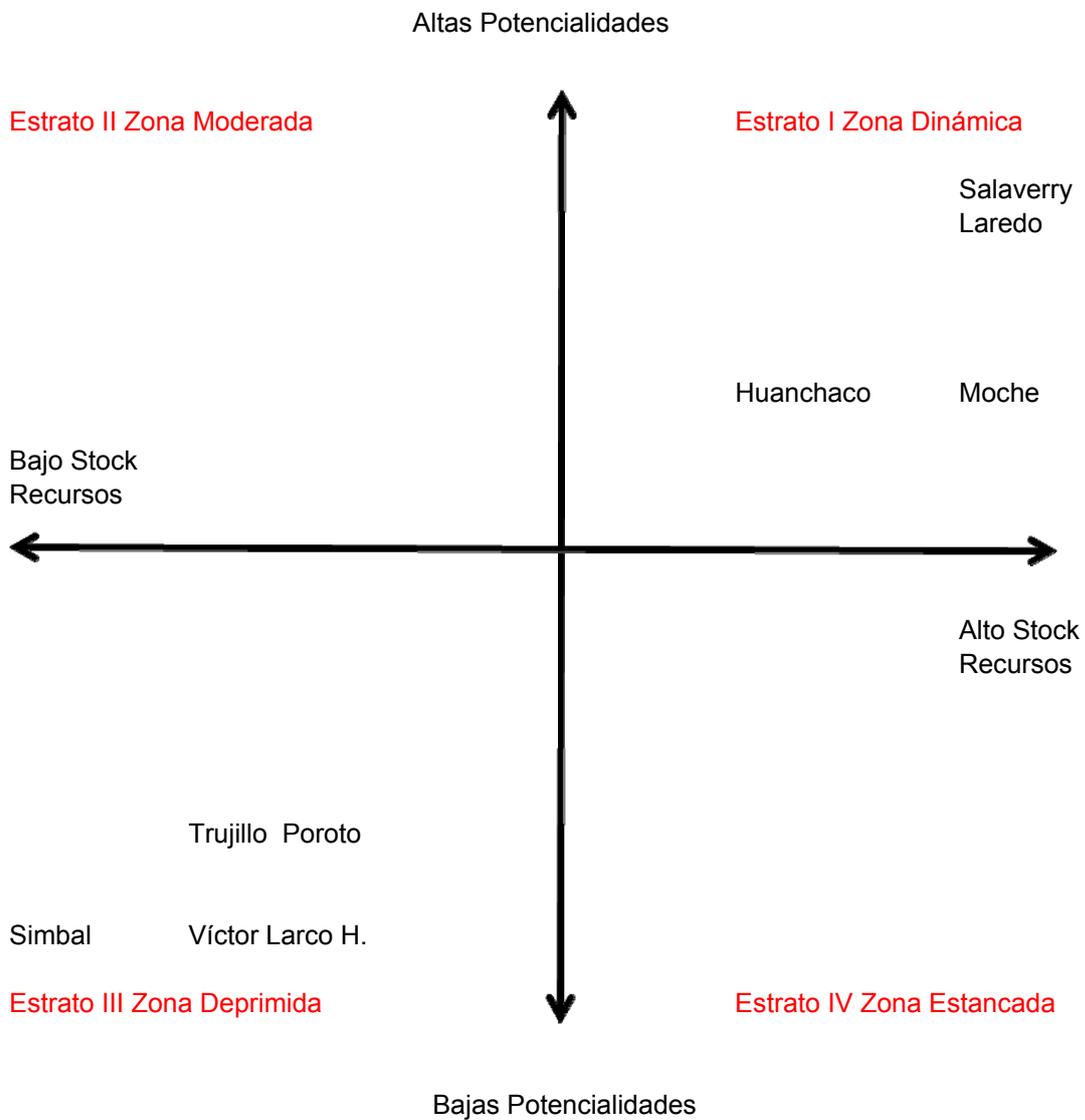


Gráfico Nº 06
TIPOLOGÍA DE ZONAS ECONÓMICAS DEL RECURSO SUELO PARA PASTOS

Distrito	Recurso Disponible
Trujillo	0.00
El Porvenir	0.00
Florencia de Mora	0.00
Huanchaco	10733.46
La Esperanza	0.00
Laredo	3616.70
Moche	376.10
Poroto	3310.52
Salaverry	4521.65
Simbal	1605.56
Víctor Larco Herrera	1.61

Distrito	Potencialidad
Trujillo	0.00
El Porvenir	0.00
Florencia de Mora	0.00
Huanchaco	10725.17
La Esperanza	0.00
Laredo	3453.16
Moche	376.10
Poroto	3305.71
Salaverry	4521.65
Simbal	1604.92
Víctor Larco Herrera	1.35

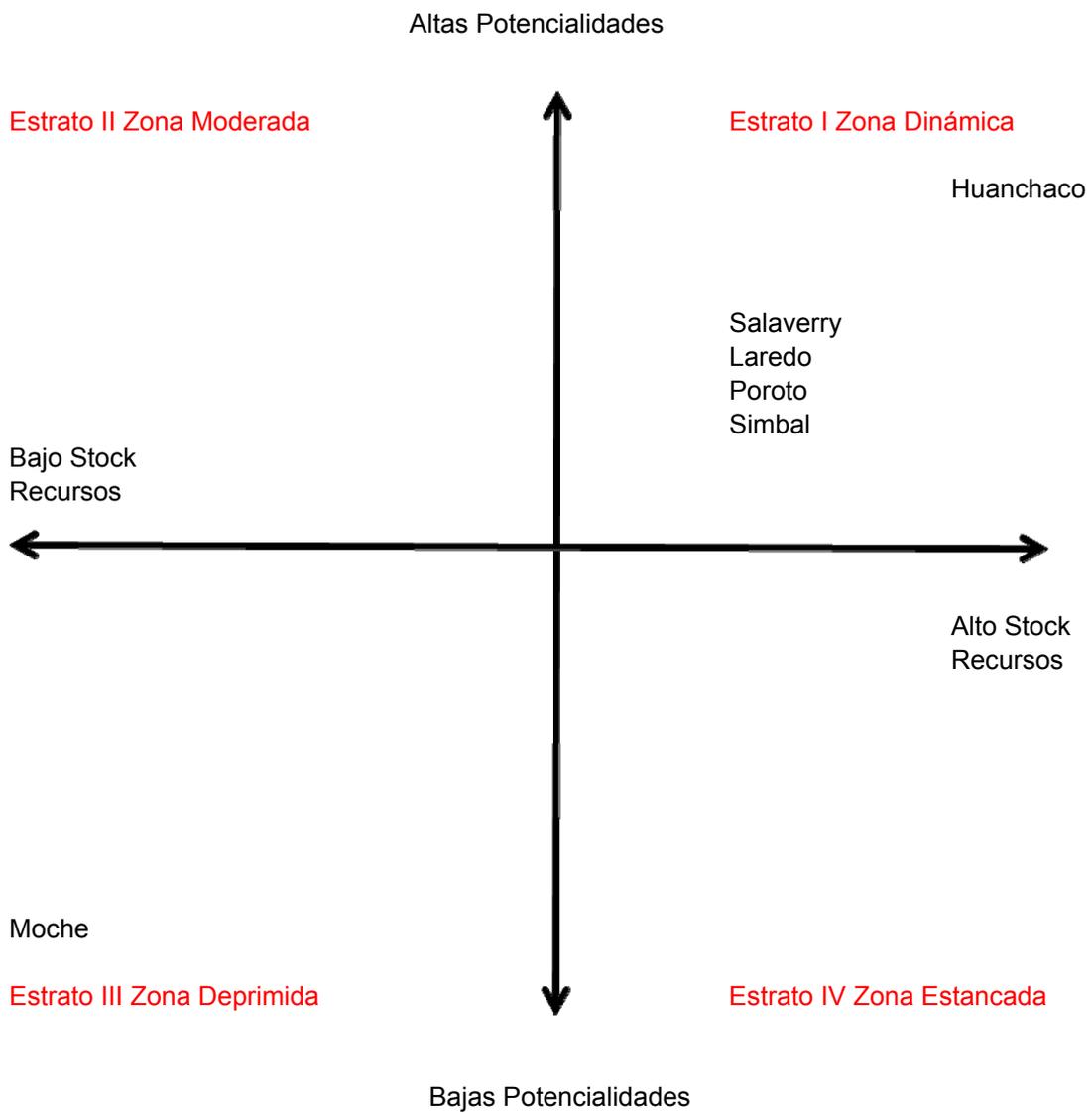


Gráfico Nº 07
TIPOLOGÍA DE ZONAS ECONÓMICAS DEL RECURSO GANADO VACUNO LECHERO

Distrito	Recurso Disponible
Trujillo	1080
El Porvenir	144
Florencia de Mora	25
Huanchaco	15027
La Esperanza	223
Laredo	14107
Moche	8642
Poroto	2982
Salaverry	3124
Simbal	9743
Víctor Larco Herrera	985

Distrito	Potencialidad
Trujillo	734
El Porvenir	95
Florencia de Mora	16
Huanchaco	10228
La Esperanza	151
Laredo	9960
Moche	5674
Poroto	1840
Salaverry	2364
Simbal	6144
Víctor Larco Herrera	645

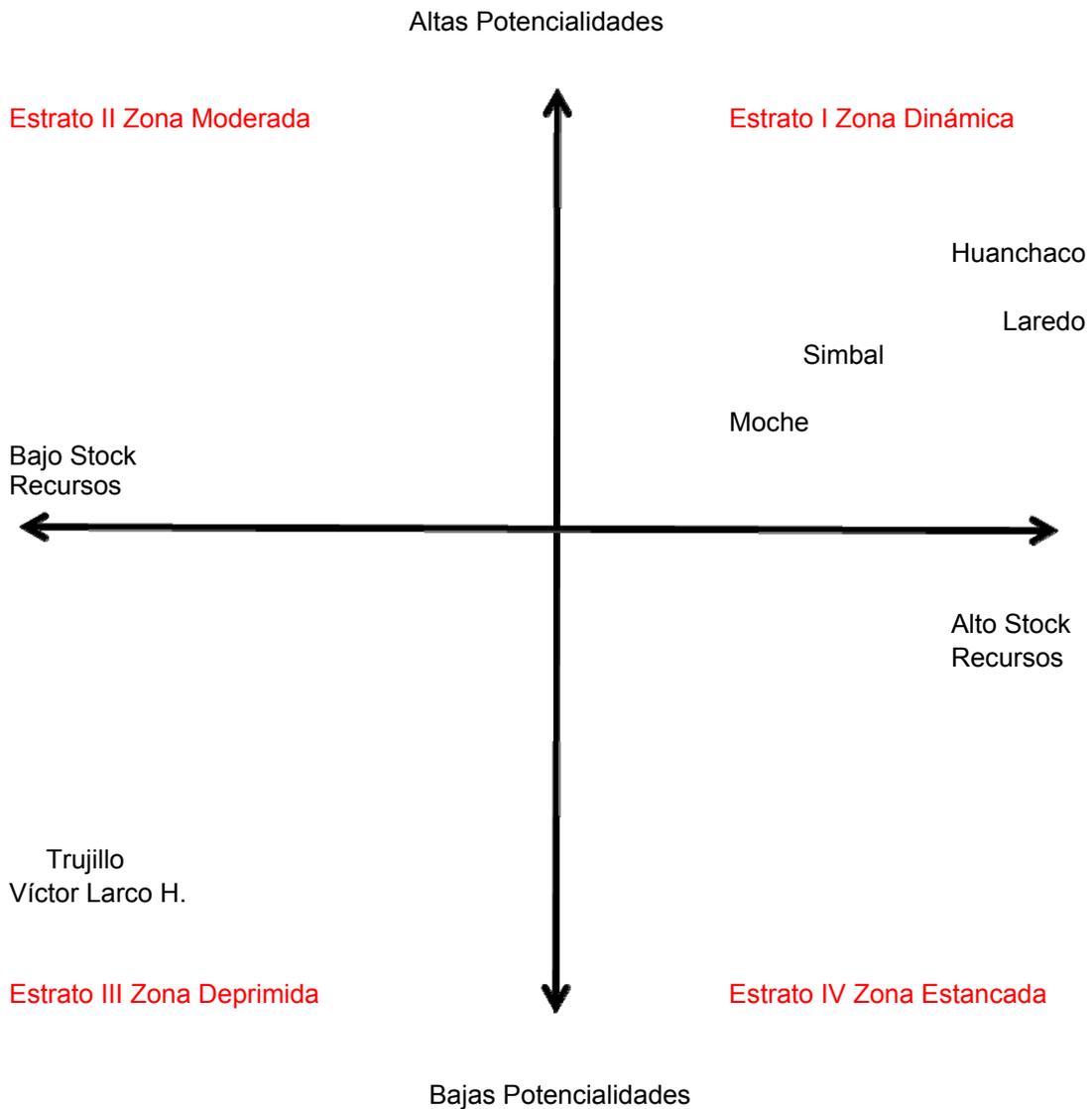
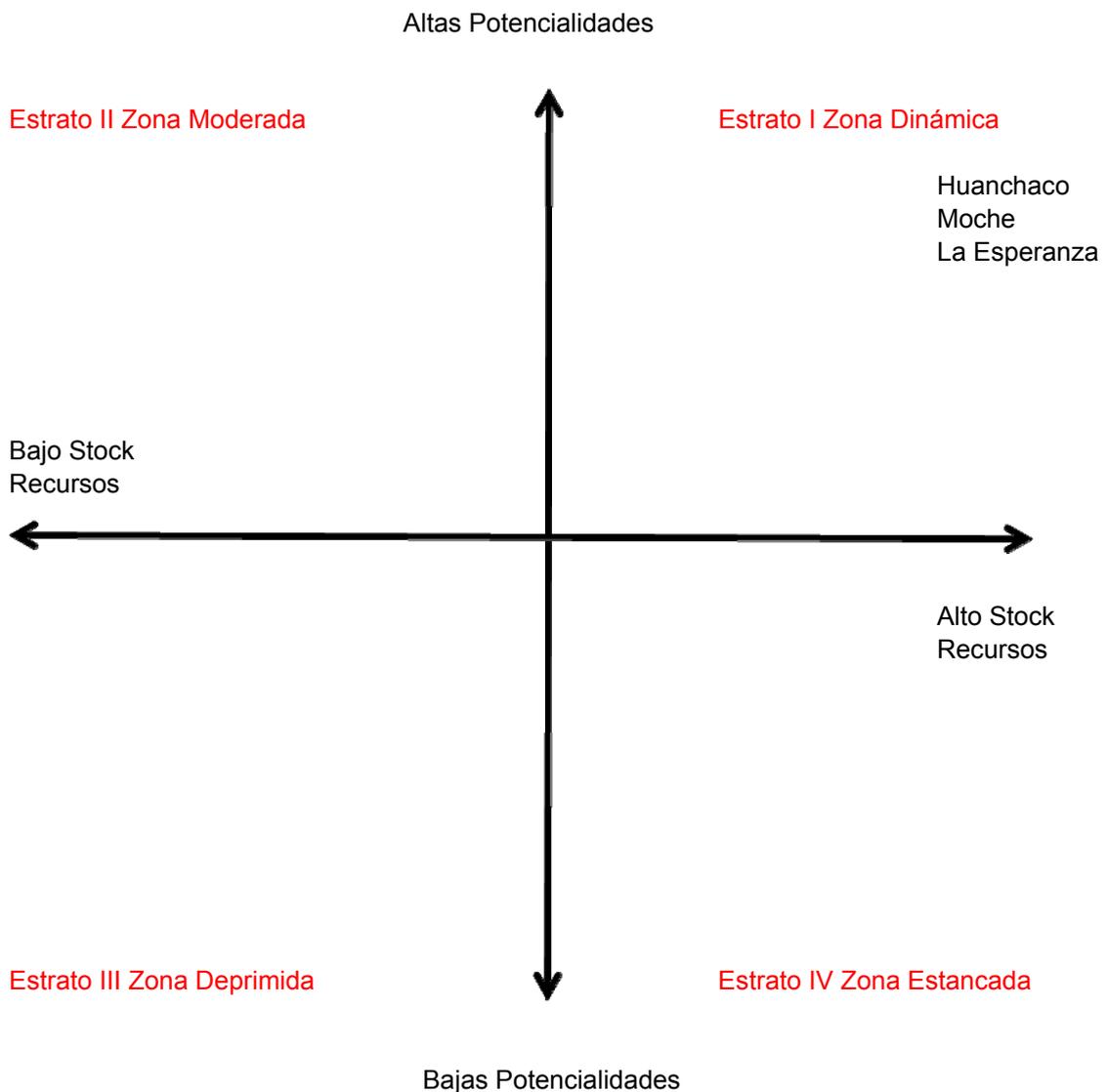


Gráfico N° 08
TIPOLOGÍA DE ZONAS ECONÓMICAS DEL RECURSO TURÍSTICO

Distrito	Recurso Disponible
Trujillo	0.00
El Porvenir	0.00
Florencia de Mora	0.00
Huanchaco	1.00
La Esperanza	1.00
Laredo	0.00
Moche	1.00
Poroto	0.00
Salaverry	0.00
Simbal	0.00
Víctor Larco Herrera	0.00

Distrito	Potencialidad
Trujillo	0.00
El Porvenir	0.00
Florencia de Mora	0.00
Huanchaco	1.00
La Esperanza	0.95
Laredo	0.00
Moche	0.97
Poroto	0.00
Salaverry	0.00
Simbal	0.00
Víctor Larco Herrera	0.00



Jerarquización de los Nodos de Potencialidades

La jerarquización no se realiza para las potencialidades aisladas. La unidad de referencia para la jerarquización es el par o combinación **territorio-potencialidades**.

Por lo tanto, se requiere encontrar algún criterio para jerarquizar los territorios y las potencialidades en ellos contenidas. ¿Cómo jerarquizar territorios? De acuerdo a la característica más distintiva de éstos: ser recipientes de recursos y de actividades económicas. Por lo tanto, el problema se desplaza a jerarquizar los recursos o actividades asentadas en los territorios. Si se logra definir, esa misma jerarquía u ordenamiento de los recursos será posible aplicar a los territorios que les sirven de asiento y a las potencialidades asociadas a dichos recursos. Finalmente así se identificará el par territorio-potencialidades que se busca jerarquizar. Se ha seguido la siguiente secuencia:

- (i) Cálculo para cada recurso del Coeficiente de Localización provincial con respecto al departamento. Para el recurso suelo se usa la siguiente fórmula:

$$CLAP = (RAP / RAD) \times (EGD / EGP)$$

CLAP: Coeficiente de Localización del Recurso A en la Provincia
 RAP : Cantidad o magnitud del Recurso A en la Provincia.
 RAD : Cantidad o magnitud del Recurso A en el Departamento.
 EGD: Extensión Geográfica del Departamento.
 EGP: Extensión Geográfica de la Provincia.

Para los otros recursos, la EGD y la EGO se reemplaza por PEA provincial y PEA departamental.

Cuadro Nº 92

COEFICIENTES DE LOCALIZACIÓN PROVINCIAL

Recurso	Magnitud Provincial	Magnitud Departamental	Coeficiente Localización
Suelo Agrícola (Hás)	25988.58	454455	0.82
Suelo Pastos (Hás)	20357.01	395353	0.74
Ganado Vacuno Lechero (unidad)	20446	202158	0.18
Turístico (Nº)	3	4	1.35
PEA 2007	327483	588855	
Extensión Geográfica (Hás)	176865	2549990	

Fuente: INEI., Matriz 1
 Elaboración: ETPVPP

- (ii) Se estableció un ranking de CL provincial de cada uno de estos recursos o actividades con respecto al departamento, obteniendo los resultados ordenados y las potencialidades jerarquizadas para los 04 recursos con potencial.

Cuadro N° 93
POTENCIALIDADES JERARQUIZADAS DE RECURSOS EN LA PROVINCIA DE TRUJILLO

Recurso	Coficiente Localización Prov/Dpto	Jerarquía del Recurso	Nodo	Potencialidades Jerarquizadas
Turístico (N°)	1.35 Alto	Primera	Huanchaco	Huanchaco-Turístico
Suelo Agrícola (Hás)	0.82 Medio	Segunda	Salaverry	Salaverry-Suelo Agrícola
Suelo Pastos (Hás)	0.74 Bajo	Tercera	Huanchaco	Huanchaco-Suelo Pastos
Ganado Vacuno Lechero (unidad)	0.18 Muy Bajo	Cuarta	Huanchaco	Huanchaco-Ganado Lechero

Fuente: Matriz N° 03
Elaboración: ETPVPP

(iii) **Los nodos de potencialidades provinciales de cada recurso resultaron jerarquizados.** Así puede afirmarse, que el Nodo del recurso Turístico es de primer orden; el Nodo recurso Suelo Agrícola es de segundo orden, etc. A su vez cada Nodo jerarquizado alude en realidad al **Par Territorio-Potencialidad** cuya jerarquización se buscaba.

(iv) **Construcción de la Matriz Provincial de Potencialidades Jerarquizadas.**

Cuadro N° 94
MATRIZ 4: MATRIZ PROVINCIAL DE POTENCIALIDADES JERARQUIZADAS- MPPJ

Potencialidades Jerarquizadas	Restricciones Viales	Requerimientos de Infraestructura Vial
Huanchaco – Turístico	Vías de acceso mejoradas pero sin mantenimiento	Mantenimiento rutinario y periódico para vías de acceso a Monumento Arqueológico Chan Chán
Salaverry-Suelo Agrícola	Carretera nacional de ingreso a la capital distrital y puerto en muy mal estado	Rehabilitación PE 10
	Carencia de caminos en zonas de expansión agrícola	Construcción de trochas carrozables de acceso a futuros predios rurales
Huanchaco-Suelo Pastos	Caminos deficientes en zonas de campiña con pérdidas de derechos de vía	Rehabilitación de vías rurales troncales y locales
Huanchaco-Ganado Vacuno lechero	Vías rurales importantes en mal estado de conservación	Rehabilitación para vías rurales

Fuente: Matriz N° 01, 03 y trabajo de campo
Elaboración: ETPVPP

Identificación de Ejes de Articulación

Se han definido a partir de la articulación vial y la vinculación económica, social, administrativa y cultural que se ha generado especialmente entre los Nodos y demás zonas especializadas y sus principales espacios de relación sean éstos locales, regionales, nacionales o del exterior, resultando gravitante en su estructuración la producción agrícola, pecuaria, turística, agroindustrial, así como la provisión de servicios. Se han identificado dos (02) ejes definidos por los subespacios existentes presentados en el primer capítulo.

Eje Costero

Conformado por los distritos del espacio Metropolitano: Huanchaco, Trujillo, Víctor Larco, La Esperanza, Florencia de Mora, El Porvenir, Moche, Salaverry y parte baja del distrito de Laredo, entre quienes existen similitudes y complementariedades culturales, económicas y territoriales. Están articulados entre sí por la vía nacional PE 1N, y la vía departamental LI 104 (Huanchaco-Santiago de Cao) y al mismo tiempo con los Ejes de desarrollo de la Zona Norte y Sur del país, facilitando el flujo de bienes, personas, recursos y servicios con los principales nodos económicos regionales como Virú, Chao, Paiján, Cartavio, Casa Grande, Rázuri; nodos nacionales como Chimbote, Chiclayo, Piura y Lima, y con puertos y aeropuertos internacionales que viabilizan la distribución física de sus exportaciones e importaciones. Lo integra el importante puerto de Salaverry, por el cual se canaliza gran parte de la producción minera y agroindustrial de toda la región La Libertad y de regiones cercanas como el caso de la harina de pescado y envasados procedentes de Coishco y Chimbote.

Es el espacio de mayor atracción poblacional por la dinámica de sus actividades agrícola y agroindustrial (hortalizas, frutas, espárragos, azúcar), pecuaria (ganado vacuno lechero, ganado porcino, aves), industrial (calzado, confecciones), turístico (Parte del Corredor Turístico del Norte), y de servicios (educativos, tecnológicos, agropecuarios, financieros y administrativos), además de ser el mayor mercado demandante en la región. Se conecta con el Eje Longitudinal de la Sierra mediante una vía nacional transversal (PE 10A) que posibilita articulación directa con los espacios del interior (pertenecientes al Eje Sierra) como son parte alta de Laredo, distritos de Poroto y Simbal, conformantes de la cuenca Media y Baja del Río Moche

Eje Sierra

Eje formado por los espacios de producción y servicios de los distritos de Trujillo, El Porvenir, Laredo, Simbal y Poroto. Están integrados por medio de la Vía Nacional Transversal PE 10A mediante la que logran conectarse con el espacio de sierra regional y nacional (por el empalme en Shorey con la carretera Longitudinal de la Sierra Norte PE 3N). Los distritos de Laredo, Poroto y Simbal son parte del **Corredor Económico Alto Andino “ César Vallejo ”** junto a 32 distritos pertenecientes a otras 05 provincias de la Libertad: Otuzco, Sánchez Carrión, Santiago de Chuco, Julcán y Bolívar ⁽²⁹⁾

Además de la infraestructura vial que los articula, son parte de la cuenca del río Moche y su nivel de actividad está influenciado fuertemente por su caudal hídrico y los microclimas generados. Por el Nor Este y Este los principales intercambios comerciales y movimiento de personas que se realizan son con los Centros Poblados de La Cuesta, Sinsicap, Paranday y Samne (Distrito de Otuzco) con quienes

²⁹) AMCEAACV. Plan de Competitividad del Corredor Económico Alto Andino “César Vallejo”.2006

mantienen flujos regulares generalmente de periodicidad semanal. Hacia el Oeste, se observa la más fuerte relación entre estos tres distritos y el gran mercado y proveedor de servicios que es Trujillo Metropolitano. De Simbal, Laredo y Poroto proceden la producción de caña de azúcar, frutas, verduras, menestras y desde Trujillo todos los abarrotes, ropa, insumos agrícolas, medicinas, materiales de construcción y servicios diversos. En este eje se ubica el único ingenio azucarero de la provincia de Trujillo, Empresa Agroindustrial Laredo SAA. (en Laredo) y uno de los principales productores de azúcar a nivel regional y nacional: En 2008 Laredo produjo 126 619.79 TM de azúcar comercial de las 482 675.29 TM que se produjeron en la región La Libertad entre esta empresa, Casa Grande y Cartavio (ambas pertenecientes a la provincia de Ascope) lo que significa 26 % de la producción regional de azúcar y aproximadamente 15 % de la producción nacional. Se suma a ello el ser principal productor nacional de azúcar blanca ⁽³⁰⁾.

³⁰) En el 2007, Laredo produjo más del 50 % de la producción nacional de azúcar blanca. MINAG. Situación del Sector Azucarero 2006-2007.

VOLUMEN II
PROGRAMA DE INVERSIÓN VIAL

CAPÍTULO V

PROPÓSITO DEL PLAN

5.1. Visión

Es la expectativa de la Provincia en el horizonte de 10 años , es decir lo que se espera lograr al 2019 en cuanto a integración vial y sus efectos directos e indirectos en términos económicos, sociales y territoriales. Se basa en el análisis de la caracterización provincial, del entorno interno y externo relevante (regional, nacional e internacional), en la evaluación de la necesidad de articulación de la población rural, en el reconocimiento de las limitaciones financieras existentes, así como en la reflexión de lo que sería el futuro provincial de no efectuar intervenciones viales.

“ La Provincia de Trujillo, al año 2019, posee un sistema vial seguro que la integra social y económicamente, y con las provincias limítrofes, Ejes de Desarrollo Regional y Nacional. Los espacios de producción están articulados con los principales mercados al interno y externo, mejorando su competitividad a nivel regional, nacional e internacional, con impacto controlado del ambiente rural y urbano. La red vial vecinal se caracteriza por su alto grado de transitabilidad y confiabilidad al contar con un programa sostenido de mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento rutinario y periódico, en el que participan activamente los Gobiernos Locales en coordinación con los Gobiernos Nacional y Regional, el sector privado y la sociedad civil ”.

5.2. Objetivos

Son logros identificables, factibles de conseguir y de ser medidos en el tiempo cuya consecución programada permitirá alcanzar la visión del Plan Vial a mediano y largo plazo . Se estructuran en Generales y Específicos. Los primeros se derivan directamente de la visión e implican las soluciones a los problemas principales que impiden o restringen la capacidad de alcanzar la visión posible. Los Objetivos Específicos se desprenden de los Generales y constituyen soluciones, resultados o respuestas parciales, en relación a la dimensión del Objetivo General.

A continuación se presentan los Objetivos General y Específicos consensuados en la provincia para el período 2010 – 2019 y que además son coherentes con los objetivos definidos en el Plan de Desarrollo Concertado de la provincia del Trujillo 2007 – 2015.

5.2.1 Objetivo General

Lograr para la Provincia del Trujillo un Sistema Vial Competitivo y Sostenible

5.2.2 Objetivos Específicos

- i. Incrementar la seguridad y confiabilidad en la red vial rural existente
- ii. Ampliar la red vial rural
- iii. Crear , desarrollar y gestionar un Portafolio de Proyectos Viales y de Alternativas de financiamiento.
- iv. Fortalecer la capacidad de gestión vial de los Gobiernos Locales
- v. Apoyar investigaciones, procesos y planes que impactan directamente sobre la operatividad y mejoras de la red vial rural.
- vi. Difundir, socializar e internalizar entre la comunidad local y regional la visión vial definida, los objetivos y el compromiso de trabajo conjunto.

5.3. Estrategias

En el presente Plan vial se entiende por estrategia los grandes pasos o etapas planificados que se esperan seguir para movilizar eficaz y eficientemente recursos presentes y futuros (humanos, financieros, materiales, tecnológicos, conocimientos, etc.) para lograr los objetivos propuestos y consecuentemente la visión .

Las estrategias se han generado a partir de la evaluación de la visión concertada y los objetivos planteados, en el marco de las oportunidades y riesgos presentes y potenciales que existen en el contexto de la provincia.

Con Relación a la Gestión Vial

Creación e Implementación progresiva del IVP , o instancia de naturaleza similar, en lo referente a recursos humanos, instrumentos de gestión, recursos físicos y financieros sobre la base de convenios de apoyo técnico y financiero con PROVIAS DESCENTRALIZADO , Gobierno Regional-GR y la Cooperación Técnica Internacional-CTI. En tanto se cree y consolide será necesario contar con la participación efectiva de los responsables de Obras y/o Desarrollo Urbano de cada Distrito a través de un Comité Técnico de Apoyo.

Se buscará generar líneas de complementación y apoyo con los Gobiernos Locales de las provincias vecinas para concertar planes y acciones tendientes a asegurar la transitabilidad e integración en vías de jerarquía departamental compartidas.

Se reforzarán las gestiones ante el Gobierno Regional en búsqueda de asistencia técnica para la concretización de expedientes técnicos viales y obtención de financiamiento alternativo.

Se gestionará ante el MTC el cambio de jerarquía de vías rurales que califican en jerarquía superior. Las primeras gestiones serían para:

- Que el camino R27 “Emp. LI 104 – Aeropuerto” sea elevado a Jerarquía Nacional (Ramal de la PE 1N) iniciándose desde el intercambio vial del Ovalo Huanchaco.
- Que el camino R66 “ Emp. PE-10A (Con Cón)-Cushmún-Límite Provincial (Poroto)” sea elevado a Jerarquía Departamental cuando se concluya su actual intervención, por ser una vía que continúa hasta Casmiche (Otuzco) , más allá de la jurisdicción provincial.

Se gestionará ante MTC la construcción de un ramal nacional de acceso directo al Puerto de Salaverry en concordancia con su Plan Maestro de Desarrollo.

Las nuevas construcciones viales rurales aprobadas en el PLAN DEMETRU y consignadas en el acápite de Demanda Vial serán priorizadas en el Marco del Plan de Acondicionamiento Territorial Provincial. Estas intervenciones priorizadas permitirán actualizar el Plan Vial .

La ejecución de obras y contratación de servicios viales tenderá a la tercerización. Tanto en rehabilitación como en construcción se propiciará la utilización de servicios de micro y pequeñas empresas locales mediante procesos públicos de contratación. En lo concerniente a intervenciones de mantenimiento rutinario se optará preferentemente por contratar microempresas comunales promovidas entre las comunidades y pobladores habitantes en las inmediaciones de las vías intervenidas.

Se adoptarán acciones que posibiliten con eficacia y eficiencia la debida organización, formalización, capacitación, entrenamiento y monitoreo de las microempresas comunales, teniendo en cuenta el importante impacto económico, social y actitudinal que generará su incorporación permanente al proceso de gestión vial .

Con Relación a la Inversión y Financiamiento

Se utilizarán los recursos que por concepto de cánon, sobre cánon y regalías se perciben anualmente en la provincia, para conseguir el nivel de conectividad y transitabilidad planificado.

En tanto no exista norma legal sobre peaje rural, se concertará con las empresas usuarias de las vías rehabilitadas, construídas o mejoradas, la posibilidad de una colaboración mensual en función al número de unidades que transitan, su frecuencia, carga (tipo, volumen, número,etc), con el objeto de darles el debido mantenimiento rutinario a las vías y conservar sus características de funcionalidad. Dicho pago será reajustado como producto del monitoreo de mercado que la institución local realizará periódicamente.

Las vías que no forman parte del programa de intervención establecido serán intervenidas posteriormente en función a que se obtengan más recursos de los previstos. Esto implica el compromiso de gestionar recursos adicionales procedentes del Gobierno Regional, instituciones de cooperación internacional, en especial cooperación descentralizada y/o que los distritos conectados por dichas vías logren acuerdos de apoyo financiero, con empresas productoras preferentemente, a base de las normas vigentes sobre Asociación Público Privada , la de Pago de Impuesto a la Renta en Obras u otra modalidad de convenio.

Coordinación permanente con PROVIAS DESCENTRALIZADO para desarrollar un stock de proyectos viales viables , posibilitar su financiamiento y ejecución posterior.

Con Relación a la participación Social en la Gestión del PVPP

El Concejo de Coordinación Local Provincial – CCLP será informado permanentemente de los logros conseguidos en la ejecución del PVPP. Con este propósito, periódicamente quienes regenten la gestión vial provincial le alcanzarán los informes de avance y evaluación del Plan que se elaboren como parte del proceso de seguimiento de su ejecución.

Se establece la necesidad de crear una **Comisión Consultiva en Vialidad** conformada por agentes locales relacionados con el tema vial, agentes residentes en la capital regional y agentes radicados en la capital del país. El objetivo de esta conformación es que se constituyan localmente en un órgano de apoyo y externamente en el órgano que establece los puentes y contactos necesarios para la gestión de proyectos y gestión de financiamiento.

Con relación al Desarrollo Local

Debido al impacto directo que la situación de la red vial ejerce sobre los diversos procesos económico sociales de la provincia y sus distritos, y de éstos sobre el sistema vial; para la eficiente ejecución del Plan Vial se reconoce la necesidad de integrarlo con otros procesos básicos , por lo cual se apoyará la formulación y gestión del Plan de Acondicionamiento Territorial de la Provincia de Trujillo.

CAPÍTULO VI

PROGRAMACIÓN DE LAS INVERSIONES VIALES

6.1. Priorización de las Inversiones Viales

La priorización de caminos vecinales en la provincia de Trujillo, se ha realizado siguiendo las Pautas de la Guía Para Formular el Plan Vial Provincial Participativo-PVPP vers 4.0 y el modelo de soporte ELECTRA, proporcionados por PROVIAS DESCENTRALIZADO. Está basada en el concepto de criterio múltiple, al tener en cuenta un conjunto de factores que sirven de referencia para calificar la importancia y pertinencia de los caminos .

6.1.1. Caminos Vecinales

Los caminos vecinales que se consideran en una primera evaluación, son los tipificados como **camino troncal y local** , definidos a partir de las diferentes propuestas alcanzadas por los agentes de cada distrito participante y el análisis de sus interrelaciones. Posteriormente se priorizan las rutas y tramos restantes (no incluidas en los caminos anteriores) quedando su priorización indicada para ser utilizadas en acciones futuras . En cuanto a las nuevas construcciones éstas se han considerado en el acápite de Demanda Vial (3.2), algunas únicamente a nivel de propuesta referencial a ser priorizadas en el Plan de Acondicionamiento Territorial respectivo.

Para el propósito del trabajo se han identificado séis criterios que apoyan el desarrollo económico y social de los distritos de la provincia y que son los siguientes: potencialidad, tráfico, ordenamiento territorial, conectividad, nivel de pobreza y accesibilidad a los servicios básicos de educación y salud.

El peso considerado para cada uno de los criterios tiene un intervalo de confianza de de 1.0 a 2.0

Cuadro N° 95
CRITERIOS, ASPECTOS Y PESOS CONSIDERADOS

Criterios	Aspectos	Peso
1. Potencialidad	1.1 Coeficiente de Localización en la MPPJ	2.00
2. Tráfico	2.1 Futuro	1.80
3. Ordenamiento Territorial	3.1 Localidades unidas	1.70
	3.2 Poblacion beneficiada directamente	1.70
4. Conectividad *	4.1 Camino Nacional	1.60
	4.2 Camino Departamental	
	4.3 Camino Vecinal – Troncal	
	4.4 Camino Vecinal – Local	
5. Nivel de Pobreza *	5.1 Categorizado a cada distrito según su quintil	1.50
6. Accesibilidad	6.1 A centros educativos y a centros de salud	1.50

* Son excluyentes al interno de cada uno

Se ha considerado un valor de 2.0 para el criterio de potencialidad, pues, se asume que son las potencialidades existentes en el territorio y no las carencias, el criterio básico que orienta la prioridad de asignación de recursos para las inversiones en vialidad. Una vez establecidos los pesos para cada criterio y cada aspecto, se califican subjetivamente todos los que intervienen, estableciendo para ello una escala de valores de 1.0 a 9.0, asignando la mayor calificación cuando a juicio del evaluador hace prioritario el camino

1. Potencialidad

Este criterio asigna mayor puntaje a aquellos caminos vecinales que se encuentran en los **nodos de potencialidades** de acuerdo a su coeficiente de localización del nivel provincial⁽³¹⁾. Antes de ser utilizados deben normalizarse, dividiendo cada valor entre el mayor valor. Para los demás distritos con potencial se estima su CL Normalizado proporcionalmente al valor de su potencialidad respecto al Nudo. Los coeficientes normalizados de los Nodos se detallan en el cuadro N° 96 y los de los otros distritos con potencial en el **Anexo N° 02**. Todos ellos serán considerados para la priorización de caminos.

Cuadro N° 96
COEFICIENTES DE LOCALIZACIÓN PROVINCIAL NORMALIZADOS

Par Territorio-Potencialidad Jerarquizado	Coeficiente de Localización-CL	CL Normalizado
Huanchaco-Turístico	1.35	1
Salaverry-Suelo Agrícola	0.82	0.61
Huanchaco-Suelo Pastos	0.74	0.55
Huanchaco-Ganado Lechero	0.18	0.13

Cuadro N° 97
TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO DE POTENCIALIDAD

Calificación	Criterios
9.0	Si el CL es 1.0
7.0	Si el CL es menor de 1 y mayor de 0.75
5.0	Si el CL es menor de 0.75 y mayor de 0.50
3.0	Si el CL es menor de 0.50 y mayor de 0.30
1.0	Si el CL es menor de 0.30

2. Tráfico

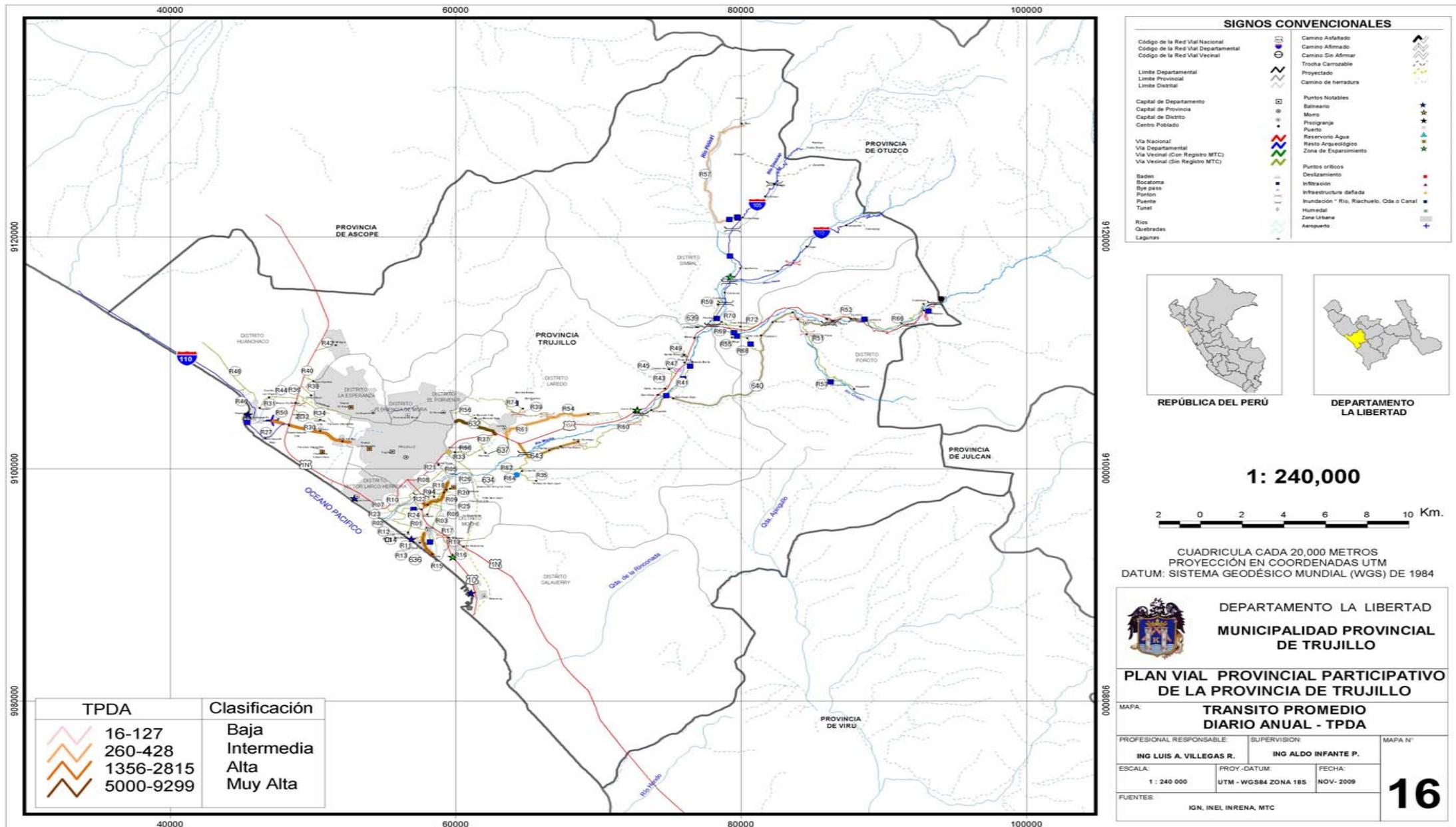
Se otorga una mayor calificación al camino que tiene un mayor tráfico futuro. Este criterio recoge la demanda de servicio por las vías por toda razón o factor, dado que la vía existe y es transitable y/o transitada.

Cuadro N° 98
TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO DE TRÁFICO

Calificación	Criterios
9.0	> de 5000 vehículos diarios
8.0	Mayor de 2000 y menor = de 5000 vehículos diarios
7.0	Mayor de 1000 y menor = 2000 vehículos diarios
6.0	Mayor de 800 y menor = de 1000 vehículos diarios
5.0	Mayor de 600 y menor = de 800 vehículos diarios
4.0	Mayor de 400 y menor = de 600 vehículos diarios
3.0	Mayor de 200 y menor = de 400 vehículos diarios
2.0	Mayor de 100 y menor = de 200 vehículos diarios
1.0	Menor de 100 vehículos diarios

³¹⁾ Extraído de la Matriz Provincial de Potencialidades Jerarquizadas - MPPJ.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



3. Ordenamiento Territorial

3.1. Localidades Unidas

Este criterio permite considerar la cantidad de centros poblados que une el camino vecinal, la calificación depende del número de localidades que conecte la vía.

Cuadro N° 99

TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Calificación	Criterios
9.0	Si el camino vecinal une a más de 16 poblados
8.0	Si el camino vecinal une entre 14 a 16 poblados
7.0	Si el camino vecinal une entre 13 a 12 poblados
6.0	Si el camino vecinal une entre 11 a 9 poblados
5.0	Si el camino vecinal une entre 8 a 7 poblados
4.0	Si el camino vecinal une entre 6 a 5 poblados
3.0	Si el camino vecinal une entre 4 a 3 poblados
2.0	Si el camino vecinal une entre 3 a 2 poblados
1.0	Si el camino vecinal une menos de 2 poblados

3.2. Población Beneficiada

Se considera la población beneficiada directamente; así, el camino que beneficie a un mayor número de pobladores tendrá mayor prioridad.

Cuadro N° 100

TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO DE POBLACIÓN BENEFICIADA

Calificación	Criterios
1.0	Menor a 500 habitantes
2.0	De 500 -1,500 habitantes
3.0	De 1,501 - 2,500 habitantes
4.0	De 2,501 - 4,000 habitantes
5.0	De 4,001 - 6,000 habitantes
6.0	De 6,001 - 10,000 habitantes
7.0	De 10,001 - 20,000 habitantes
8.0	De 20,001 - 30,000 habitantes
9.0	Mayor a 30,000 habitantes

4. Conectividad

Este criterio da una mayor preferencia a aquellos caminos que se conectan con uno de mayor jerarquía vial (nacional, departamental y vecinal)

Cuadro N° 101

TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO DE CONECTIVIDAD

Calificación	Criterios
9.0	Si se conecta a la red vial Nacional
7.0	Si se conecta a la red vial Departamental
5.0	Si se conecta a la red vial Vecinal - camino troncal
3.0	Si se conecta a la red vial Vecinal - camino local

5. Nivel de Pobreza

Permite una mayor preferencia a aquellos caminos que se encuentran en zonas de extrema pobreza con el fin de coadyuvar a su desarrollo social y económico

Cuadro N° 102

TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO POR NIVEL DE POBREZA

Calificación	Criterios
9.0	Si el camino se ubica en distrito Más Pobre (1er. quintil)
7.0	Si el camino se ubica en distrito del 2do. quintil
5.0	Si el camino se ubica en distrito del 3er. quintil
3.0	Si el camino se ubica en distrito del 4to. quintil
1.0	Si el camino se ubica en distrito Menos Pobre (5to. quintil)

6. Accesibilidad

Permite una mayor preferencia cuando el camino vecinal conecta un mayor número de servicios básicos de educación y salud

Cuadro N° 103

TABLA DE CALIFICACIÓN PARA EL CRITERIO DE ACCESIBILIDAD

Calificación	Centros educativos y de salud
9.0	Si el camino transita por más de 20 centros o establecimientos
8.0	Si el camino transita entre 19 a 20 centros o establecimientos
7.0	Si el camino transita entre 17 a 18 centros o establecimientos
6.0	Si el camino transita entre 14 a 16 centros o establecimientos
5.0	Si el camino transita entre 11 a 13 centros o establecimientos
4.0	Si el camino transita entre 8 a 10 centros o establecimientos
3.0	Si el camino transita entre 6 a 7 centros o establecimientos
2.0	Si el camino transita entre 3 a 5 centros o establecimientos
1.0	Si el camino transita por menos de 3 centros o establecimientos

En el Cuadro N° 104 mediante la Matriz del Valor de los Indicadores se detallan los datos básicos para aplicar el modelo discriminante de Electra y definir la priorización de vías vecinales principales. A partir de esta matriz se obtendrá el orden jerárquico de vías a ser intervenidas mediante el Programa de Inversiones para el período 2010-2019. En caso de puntajes empatados se discrimina primero por pobreza, si persiste se utilizará la población y finalmente el N° de Centros Poblados (En ese orden)

Cuadro N° 104

MATRIZ DEL VALOR DE LOS INDICADORES PARA CAMINOS VECINALES PRINCIPALES

N°	Código de Ruta	Distrito	Ubicación del tramo vial		Longitud (Km.)	Potencialidad	Beneficiarios		Tráfico (veh./día)	Conexión vial	Accesibilidad a Servicios	Pobreza (N° quintil)
			De:	A:			Centros Poblados	N° Hab.				
1	LI 632	Laredo	Emp. PE10A-Laredo	El Porvenir	3.28	0.18	2	175164	11788	1	124	3
2	LI 636	Moche	Moche-Las Delicias	Taquila	2.17	0.97	3	17201	3661	5	27	3
3	LI 634	Moche	Emp PE 1N (Sun)	Huaca del Sol y La Luna	3.28	0.97	3	960	1782	1	3	3
4	R 30	Huanchaco	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.1	1.00	3	313081	1755	1	454	3
5	R27	Huanchaco	Emp LI 104	Aeropuerto	0.795	1.00	1	8260	1850	2	4	3
6	LI 643	Laredo	Emp PE 10A	Santo Domingo	5.16	0.18	3	1139	649	1	4	3
7	R54,R61	Laredo	Emp PE 10A(Laredo)	Galindo	7.35	0.18	2	23309	352	1	21	3
8	LI 640	Laredo, Poroto	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto	Emp PE 10 (La Tranca)	22.15	0.18	9	2541	203	1	8	2
9	R57	Simbal	Emp LI 105 (Collambay)	Ñari	13.43	0.08	2	415	26	2	3	2
TOTAL KMS					61.72							

Elaboración: ETPVPP

Cálculo de la matriz de calificaciones

De acuerdo a los valores de cada camino para cada uno de criterios y aspectos y de las calificaciones obtenidas se obtuvo la matriz de calificaciones siguiente:

Cuadro N° 105**MATRIZ DE CALIFICACIÓN CAMINOS PRINCIPALES**

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN						
		Coefic Localizac	Tráfico Futuro	CPs Unidos	Población Benefic	Conecti vidad	Nivel de Pobreza	Accesibi lidad
Orden	PESO	2.0	1.8	1.7	1.7	1.6	1.5	1.5
	CAMINOS	CALIFICACIÓN						
1	Emp.PE10A-Laredo-El Porvenir	1	9	2	9	9	5	9
2	Moche-Las Delicias-Taquila	7	8	2	8	0	5	9
3	Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	7	7	2	2	9	5	2
4	Trujillo(LD)-Emp PE1N(Huanchaquito Alto)	9	7	2	9	9	5	9
5	Emp LI 104- Aeropuerto	9	7	1	7	7	5	2
6	Emp PE 10A- Santo Domingo	1	5	2	3	9	5	2
7	Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	1	3	2	8	9	5	9
8	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto- Emp PE 10 (La Tranca)	1	3	6	4	9	7	4
9	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	1	1	2	1	7	7	2

Para este conjunto de vías principales se ha estimado el monto necesario de **inversión en obra** (incluye elaboración de estudios, rehabilitación y supervisión) para el período 2010-2019, considerando sólo los tramos que requieren intervención de inversión en rehabilitación o mejoramiento, después de haber evaluado la situación de su superficie y el nivel de implementación y financiamiento de sus opciones existentes. El monto total requerido asciende aproximadamente a US \$ 1 325 235 y los caminos se describen ya priorizados en función a los indicadores definidos anteriormente en los cuadros N° 104 y 105.

Cuadro N° 106

**RESULTADO FINAL DE EVALUACIÓN Y PRESUPUESTO ESTIMADO EN INVERSIÓN:
REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO
(Caminos vecinales Principales)**

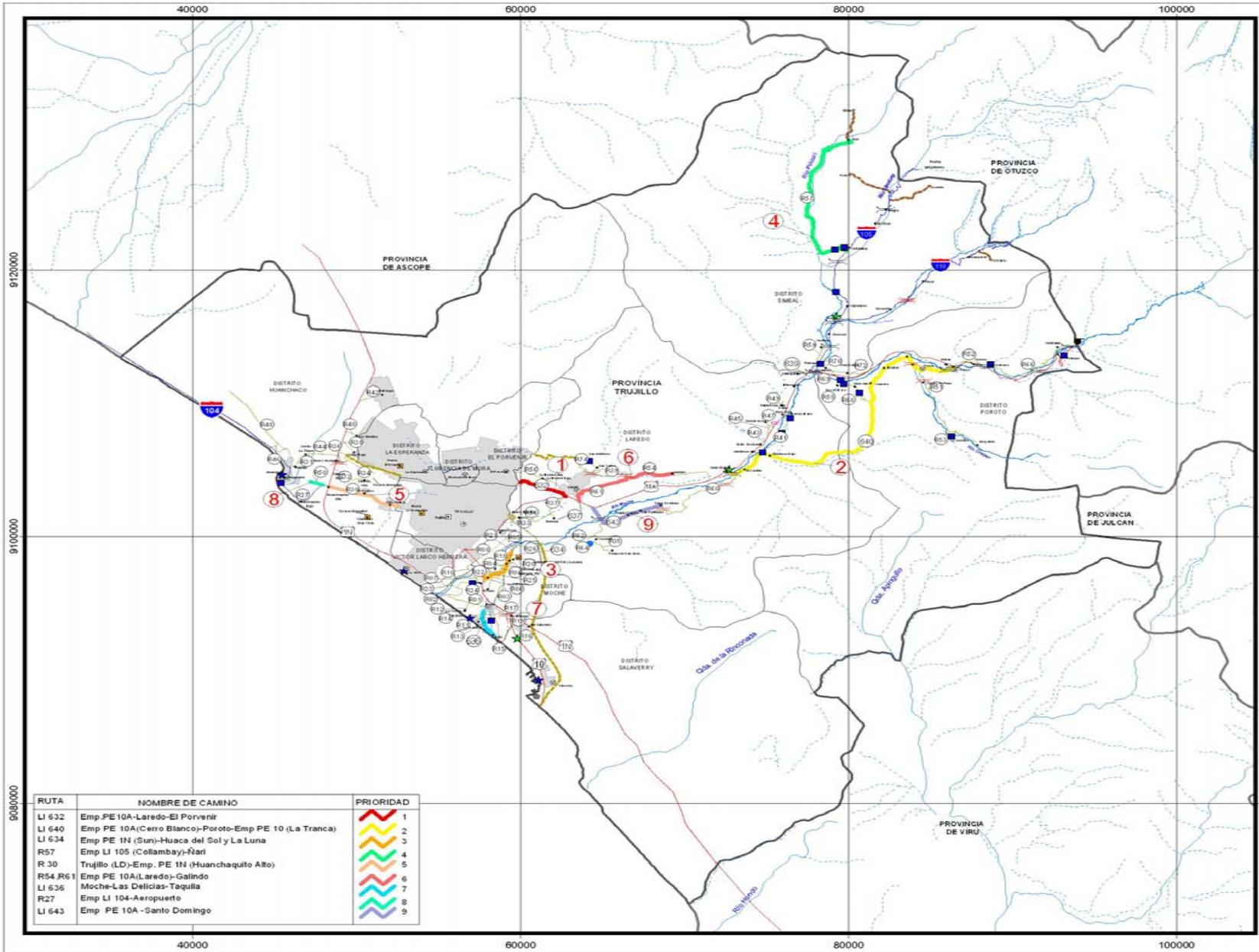
Nº	RUTAS	DISTRITOS	Camino Vecinal		KM	Intervención	US \$	Prioridad
1	LI 632	Laredo	Emp. PE10A-Laredo	El Porvenir	3.3	Mantenimiento Mejoramiento	276669	1
2	LI 640	Laredo, Poroto	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto	Emp PE 10 (La Tranca)	22.1	Mantenimiento Rehabilitación	253050	2
3	LI 634	Moche	Emp PE 1N (Sun)	Huaca del Sol y La Luna	3.3	Mantenimiento		3
4	R57	Simbal	Emp LI 105 (Collambay)	Ñari	13.4	Mejoramiento Rehabilitación	133261 130025	4
5	R 30	Huanchaco	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.1	Mantenimiento		5
6	R54, R61	Laredo	Emp PE 10A(Laredo)	Galindo	7.4	Mejoramiento	510096.6	6
7	LI 636	Moche	Moche-Las Delicias	Taquila	2.2	Mantenimiento Rehabilitación	9831	7
8	R27	Huanchaco	Emp LI 104	Aeropuerto	0.79	Mantenimiento		8
9	LI 643	Laredo	Emp PE 10A	Santo Domingo	5.2	Mantenimiento		9
TOTAL					61.72		1 325 235	

Notas:

- Las intervenciones de Mejoramiento son en asfaltado y afirmado
- Las intervenciones de Rehabilitación para los caminos LI 640 y R57 son en afirmado. Para la ruta LI 640 se presentará el perfil de tramo correspondiente a PROVIAS DESCENTRALIZADO
- El camino LI 636 presenta un tramo de 0.678 Kms a ser rehabilitado en afirmado
- Las intervenciones de Sólo Mantenimiento indicadas, corresponden a tramos en asfalto y adoquinado

En el mapa siguiente se describen y ubican dentro del sistema vial provincial los caminos vecinales materia de esta priorización.

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo



RUTA	NOMBRE DE CAMINO	PRIORIDAD
LI 632	Emp PE 10A-Laredo-El Porvenir	1
LI 640	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca)	2
LI 634	Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	3
R57	Emp LI 105 (Collambay)-Nari	4
R 30	Trujillo (LD)-Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	5
R54,R61	Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	6
LI 636	Moche-Las Delicias-Taquilla	7
R27	Emp LI 104-Aeropuerto	8
LI 643	Emp PE 10A -Santo Domingo	9

SIGNOS CONVENCIONALES

Código de la Red Vial Nacional	□	Camino Asfaltado	▬
Código de la Red Vial Departamental	○	Camino Sin Asfaltar	▬
Código de la Red Vial Vicinal	○	Trocha Carriñable	▬
Límite Departamental	▬	Provetado	▬
Límite Provincial	▬	Camino de herradura	▬
Límite Distrital	▬	Puntos Notables	★
Capital de Departamento	□	Balneario	★
Capital de Provincia	○	Mirón	★
Capital de Distrito	○	Placigrano	★
Centro Poblado	○	Puerto	★
Via Nacional	▬	Reservorio Agua	★
Via Departamental	▬	Reslo Arqueológico	★
Via Vicinal (con Registro MTC)	▬	Zona de Esparcimiento	★
Via Vicinal (sin Registro MTC)	▬	Puntos críticos	★
Baños	▬	Deshidratación	★
Bicicleta	▬	Infiltración	★
Rio pisa	▬	Infraestructura dañada	★
Puente	▬	Inundación * Rio, Riachuelo, Oda o Canal	★
Tubel	▬	Humedal	★
Rios	▬	Zona Urbana	★
Quebradas	▬	Aeropuerto	★
Lagunas	▬		



REPÚBLICA DEL PERÚ DEPARTAMENTO LA LIBERTAD

1: 250,000



CUADRICULA CADA 20,000 METROS
PROYECCIÓN EN COORDENADAS UTM
DATUM: SISTEMA GEODÉSICO MUNDIAL (WGS) DE 1984

DEPARTAMENTO LA LIBERTAD
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO

PLAN VIAL PROVINCIAL PARTICIPATIVO DE LA PROVINCIA DE TRUJILLO

MAPA: PRIORIZACION DE VIAS

PROFESIONAL RESPONSABLE: ING LUIS A. VILLEGAS R.	SUPERVISOR: ING ALDO INFANTE P.	MAPA N°
ESCALA: 1 : 250 000	PROY-DATUM: UTM - WGS84 ZONA 18S	FECHA: NOV-2009
FUENTES: IGN, INEL, INRENA, MTC		17

Aquellos caminos no considerados en la estructura anterior (Caminos Adicionales: Accesos), se han priorizado en el Cuadro N° 107 con los mismos criterios, (excepto TPDA) a fin de que se pueda efectuar su intervención de manera ordenada. Son caminos en su mayoría con centros poblados articulados o que conectan espacios de interés mayoritario que hacen un total de 87.628 Kms de vías.

Para efectos de definir con objetividad los requerimientos presupuestales del período 2010-2019, posteriormente en el Cuadro N° 108 se muestra la selección de este grupo según su prioridad, intervención programada e impacto en la provincia .

Cuadro N° 107

RESULTADO EVALUACIÓN RESTO DE CAMINOS VECINALES EXISTENTES PARA INTERVENCIÓN

Nº	RUTA	DISTRITOS	Camino Vecinal		KM	Intervención	Prioridad
1	R42	Huanchaco	Emp. PE-1N	El Milagro	0.978	Rehabilitación	10
2	R03	Moche	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.633	Mejoramiento	11
3	R32	Huanchaco	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela ChanChán	2.697	Rehabilitación	12
4	R02	Moche	Emp. PE-1N (Sun)	Sector La Patera	3.4	Mejoramiento	13
5	R38	Huanchaco	Emp. PE-1N	Victor Raul	1.099	Rehabilitación	14
6	R11	Moche	Moche	Emp. LI-636 (Las Delicias)	0.795	Mejoramiento	15
7	R40	Huanchaco	Emp. PE-1N	Sector Los Huertos	0.775	Rehabilitación	16
8	R44	Huanchaco	Emp. PE-1N	Cerrito la Virgen	1.16	Rehabilitación	17
9	R01	Moche	Moche	P Carretera	2.549	Mejoramiento	18
10	R06	Moche	Emp. PE-1N	El Rosario - Emp R03	2.081	Rehabilitación	19
11	R13	Moche	Moche	Punta de Carretera (Sector Huartaco)	0.644	Rehabilitación	20
12	R15	Moche	Moche	Sector El Palmo	0.962	Rehabilitación	21
13	R17	Moche	Moche	Emp. R19	0.783	Rehabilitación	22
14	R58	Laredo	Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)	Nuevo Barraza Bajo - Emp R37	2.926	Rehabilitación	23
15	R43	Laredo	Emp. PE-10A	Bello Horizonte - Emp PE-10A	0.809	Mantenimiento	24
16	R52	Poroto	Emp. PE-10A (La Tranca)	Emp. R66 (Concón)	1.63	Mantenimiento	25
17	R59	Simbal	Emp. LI-105 (Pedregal)	Emp. LI-105 (Cumbray)	2.466	Rehabilitación	26
18	LI-637	Laredo	Emp. PE-10A	Barraza	2.326	Mantenimiento	27
19	R37	Laredo	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	1.933	Mejoramiento	28
20	R46	Huanchaco	Emp. LI-104	El Tablazo	1.842	Rehabilitación	29

Plan Vial Provincial Participativo de Trujillo

Nº	RUTA	DISTRITOS	Camino Vecinal		KM	Intervención	Prioridad
21	R31	Huanchaco	El Tablazo	Cerrito la Virgen	1.167	Rehabilitación	30
22	R72	Simbal	Emp. PE-10A	Emp. R70	2.584	Mejoramiento	31
23	R74	Laredo	Emp R39 (Laredo)	Emp R39 (San Carlos)	2.554	Rehabilitación	32
24	LI-639	Simbal	Emp. PE-10A	Catuay Bajo	0.634	Rehabilitación	33
25	R45	Laredo	Emp. 10A	Ciudad de Dios	1.268	Rehabilitación	34
26	R49	Laredo	Emp. PE-10A	Santa Rosa - Punta de Carretera	0.899	Rehabilitación	35
27	R54	Laredo	Emp. PE-10A	Galindo	2.862	Mejoramiento	36
28	R70	Simbal	Emp. PE-10A	La Constancia - Emp LI-105	1.403	Mejoramiento	37
29	R18	Moche	Emp LI-634	Sector Villa San Juan	0.467	Rehabilitación	38
30	R39	Laredo	Laredo	San Carlos	0.653	Rehabilitación	39
31	R68	Poroto	Emp. PE-10A	Chile Alto- Emp. LI-640	3.354	Rehabilitación	40
32	R04	Moche	Emp. LI-634	Chanquin Alto - Emp. LI-634	2.222	Rehabilitación	41
33	R51	Poroto	Emp. LI-640 (Poroto)	Huayabito	8.895	Rehabilitación	42
34	R56	Laredo	El Porvenir	La Merced - Laredo	3.179	Rehabilitación	43
35	R34	Huanchaco	Emp. PE-1N	Emp. R29	2.992	Rehabilitación	44
36	R12	Moche	Emp. R01	Las Torres de San Borja	0.598	Rehabilitación	45
37	R50	Huanchaco	Emp. LI 104	Villa Aeropuerto	0.811	Mantenimiento	46
38	R60	Laredo	Santo Domingo	Emp. LI 640 (Cerro Blanco)	6.92	Mantenimiento	47
39	R35	Laredo	Emp. LI-643	Conache - Pampa de San Juan	3.546	Mejoramiento	48
40	R41	Laredo	Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)	Jesús María	3.588	Rehabilitación	49
41	R53	Poroto	Emp. R51	La Cuchilla	0.575	Rehabilitación	50
42	R55	Poroto	Emp. R68	Dos de Mayo	0.476	Rehabilitación	51
43	R05	Trujillo	Santa Rosa(Trujillo)	Rio Moche	0.863	Mantenimiento	52
44	R22	Moche	Emp. R09	El Tanque	0.268	Rehabilitación	53
45	R64	Laredo	Emp. R35	Lagunas de Conache	0.362	Rehabilitación	54
TOTAL					87.628		

Elaboración : ETPVPP

Caminos Adicionales (Accesos) y su Intervención

Considerando que la extensión de los caminos principales no es muy grande : 61.72 Kms , que varios de ellos están asfaltados en buen estado (sólo van a requerir mantenimiento) y que existe cierto nivel de implementación de futuras inversiones viales, se ha creído conveniente seleccionar un número de caminos adicionales que debidamente priorizados se incorporarán al programa de inversiones. El Cuadro N° 108 detalla el conjunto de caminos adicionales con inversión a realizar para recuperar y/o mejorar la transitabilidad de la provincia recogiendo a su vez las propuestas planteadas por los representantes locales en los espacios participativos generados durante los talleres provinciales y las propuestas del Equipo Técnico del Plan Vial. Además de los criterios señalados de priorización, en esta etapa se ha tenido en cuenta la función actual y futura del camino acceso. Los demás caminos, si no reciben intervención local, deben ser incorporados progresivamente al programa de inversiones después de la evaluación bianual del presente plan.

Cuadro N° 108**CAMINOS ADICIONALES A INCORPORAR EN EL PROGRAMA DE INVERSIONES
(INVERSION ESTIMADA en MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN)**

Nº	RUTAS	DISTRITOS	Camino Vecinal		KM	Intervención	US \$
1	R42	Huanchaco	Emp. PE-1N	El Milagro	0.978	Rehabilitación	14181
2	R03	Moche	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.633	Mejoramamiento	368620
3	R32	Huanchaco	Emp. PE-1N	Límite Ciudadela ChanChán	2.697	Rehabilitación	39106.5
4	R02	Moche	Emp. PE-1N (Sun)	Sector La Patera	3.4	Mejoramamiento	476000
5	R38	Huanchaco	Emp. PE-1N	Victor Raul	1.099	Rehabilitación	15935.5
6	R31,R44	Huanchaco	Emp. PE-1N -Cerrito La Virgen	El Tablazo	2.327	Rehabilitación	33741.5
7	R35	Laredo	Emp. LI-643	Conache - Pampa de San Juan	3.546	Mejoram/Rehab	245694.4
8	R64	Laredo	Emp. R35	Lagunas de Conache	0.362	Mejoramamiento	45027.5
9	R01	Moche	Moche	P Carretera	2.549	Mejoramamiento	356860
10	R11	Moche	Moche	Emp. LI-636 (Las Delicias)	0.795	Mejoramamiento	111300
11	R70,R72	Simbal	Emp. PE-10A	Emp. LI-105 (Pedregal)	3.551	Mejoramamiento	441692.7
12	R68,R55	Poroto	Emp. LI 640-Chile Alto	Dos de Mayo	3.538	Rehabilitación	61915
13	R58	Laredo	Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)	Nuevo Barraza Bajo - Emp R37	2.926	Rehabilitación	42427
14	R59	Simbal	Emp. LI-105 (Pedregal)	Emp. LI-105 (Cumbray)	2.466	Rehabilitación	35757
15	R37	Laredo	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	0.809	Mejoramamiento	100627.8
16	R74	Laredo	Emp R39 (Laredo)	Emp R39 (San Carlos)	2.554	Rehabilitación	37033
17	R54	Laredo	Emp. PE-10A	Galindo	2.862	Mejoramamiento	355991.1
18	R39	Laredo	Laredo	San Carlos	0.653	Rehabilitación	9468.5
19	R51	Poroto	Emp. LI-640 (Poroto)	Huayabito	8.895	Rehabilitación	155662.5
20	R41	Laredo	Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)	Jesús María	3.588	Rehabilitación	62790
21	R05,R21	Trujillo-Moche	Santa Rosa-Río Moche	Emp LI 634	1.409	Mantenimiento	
22	R66	Poroto	Emp. PE 10A (Con Cón)	Cushmún-Límite Prov (Poroto)	8.8	Mantenimiento	
TOTAL					62.437		3009831

Nota: Las Rehabilitaciones son a nivel de afirmado y los Mejoramientos en asfaltado y adoquinado
Las prioridades asignadas van desde la N° 10 a la N° 31 (Considerando las 9 prioridades anteriores)

Elaboración: ETPVPP

6.2. Programas de intervención

Culminadas las etapas anteriores se asume que la intervención de inversión para el período 2010 – 2019 en función a las necesidades de operación vial, los objetivos, estrategias y a la posible disponibilidad futura de recursos financieros. La intervención programada se enmarca en un escenario conservador y responde a una prudente estimación de recursos financieros actuales y probables de obtenerse de las diversas fuentes posibles,. Su ejecución estará en función a la creación, implementación y gestión del IVP u organismo de similar función, a la participación activa y aportes técnicos y financieros de cada una de las Municipalidades Distritales (integrantes del IVP) y al acompañamiento efectivo y monitoreo de parte del CCLP. Presenta además las siguientes particularidades:

- Los caminos vecinales objeto de la intervención programada son los **09** caminos principales seleccionados inicialmente para su priorización, **22** caminos (accesos) adicionales y **01** camino vecinal como nueva construcción. Esto significa intervención en **31** caminos existentes: **125.4 Kms (68.22% de la red vial vecinal)** y en uno nuevo.
- Abarca durante el período de planeamiento los siguientes Programas : **Programa de Mejoramiento por 39.95 Kms**, equivalentes al 21.7 % de la red vecinal, **Programa de Rehabilitación** para una extensión de **52.18 Kms** equivalentes aproximadamente al 28.4 % de toda la red vecinal inventariada, y el **Programa de Mantenimiento Rutinario y Periódico** que se ejecutará sobre **129.55 Kms** intervenidos comprendiendo las vías rehabilitadas, mejoradas, construídas y aquéllas que sólo se intervendrán con mantenimiento (representan 18.1 % de la red vial existente y se encuentran en buen estado).
- Las vías vecinales después de mejoradas, construidas o rehabilitadas recibirán Mantenimiento Rutinario durante los tres primeros años posteriores a la intervención principal y mantenimiento periódico al año siguiente.
- Según el Inventario Vial, se han identificado en la provincia cuatro (04) caminos de herradura con una extensión aproximada total de **18 Kms**. No se efectuará intervención sobre ellos debido a que su extensión individual es menor a 10 Kms y no articulan más de dos centros poblados.
- De conseguirse financiamiento adicional, se proseguirá la intervención en los demás caminos vecinales (identificados en el IVG) pero no considerados en esta etapa. En caso contrario, si estos caminos no fueren intervenidos localmente se incorporarán al programa de Inversiones después de la evaluación bianual del Plan o de la Actualización del IVG.
- La definición de los tramos y/o caminos a ser intervenidos es resultado de un proceso de filtrado en el que se han identificado aquellos caminos y/o tramos que ya cuentan con estudios, determinado nivel de ejecución y/o financiamiento aprobado.

Con estas precisiones se muestran a continuación los Cuadros N° 109, 110 y 111, que detallan la información y propuesta sobre la intervención vial en la provincia para el período 2010-2019 conjuntamente con los diversos compromisos de inversión y mantenimientos (rutinario y periódico) asumidos con anterioridad al presente plan

Cuadro N° 109
NIVEL DE IMPLEMENTACIÓN DE LA INVERSIÓN EN CAMINOS PRINCIPALES Y NUEVAS CONSTRUCCIONES

Código Rutas	Camino	Tramo	Nivel Intervención	Nivel de Estudio		Prioridad
				Etapa	Cod. SNIP	
Caminos Vecinales						
LI 632	Emp. PE10A-Laredo-EI Porvenir (**)	Emp. PE10A-Laredo-EI Porvenir	Mantenimiento Mejoramiento	Exped Téc	120738	1
LI 640	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto- EMP PE 10A (La Tranca)	Puente de Fierro-Canseco	Rehabilitación			2
		Canseco-La Tranca	Mantenimiento			
LI 634	Emp PE 1N (Sun)-Huaca Sol y Luna	Emp PE 1N (Sun)-Huaca Sol y Luna	Mantenimiento			3
R57	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	Mejoramiento	Exped Téc	No tiene	4
R30	Trujillo (LD)-Emp PE1N(Huanchaquito Alto)	Trujillo (LD)-Emp PE1N(Huanchaquito Alto)	Mantenimiento			5
R54 R61	Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	Emp PE 10A- Laredo	Rehabilitación	Exped Téc	No tiene	6
		Laredo-Galindo	Mejoramiento	Exped Téc	No tiene	
LI 636	Moche-Las Delicias-Taquila	Moche -Límite Urbano Las Delicias	Mantenimiento			7
		Límite Urbano Las Delicias-Taquila	Rehabilitación			
R27	Emp R50 - Aeropuerto	Emp R50 - Aeropuerto	Mantenimiento			8
LI 643	Emp PE 10A- Santo Domingo (*)	Emp PE 10A- Santo Domingo	Mantenimiento	Exped Téc Mejoramiento	76348	9
Nuevas Construcciones						
	Emp LI 105 -Potrerillo Zavaleta	Emp LI 105 -Potrerillo Zavaleta	Construcción	Exped Téc	No tiene	1

(*) Mejoramiento a ejecutarse por UNOPS

(**) Asignación de S/ 300000 para Mejoramiento en PP 2009, por MPT.

Cuadro N° 110

SUPUESTOS Y CONTEXTO PARA LA INTERVENCIÓN

RUTAS	DISTRITOS	Camino Vecinal		KM	Intervención Propuesta	SUPUESTOS Y CONTEXTO	INVERSION US \$
LI 632	Laredo	Emp. PE 10A-Laredo	El Porvenir	3.28	Mejoramiento	Financiamiento probable de obra por la MD Laredo según Exped Técnico, Perfil y Asignación de S/ 300 000 en PP AF 2009 por la MPT	276 669
R 30	Huanchaco	Trujillo (LD)	Emp. PE 1N (Huanchaquito Alto)	4.1	Mantenimiento	A cargo de MD Huanchaco según Convenio con GR por anterior Rehabilitación	
R54,R61	Laredo	Emp PE 10A(Laredo)	Galindo	7.35	Mejoramiento	Financiamiento probable de obra por la MD Laredo según Exped Técnico	510096.6
R27	Huanchaco	Emp LI 104	Aeropuerto	0.795	Mantenimiento	A cargo de MD Huanchaco según Convenio con GR por anterior Rehabilitación	
LI 643	Laredo	Emp PE 10A	Santo Domingo	5.16	Mantenimiento	Financiamiento de Mejoramiento en asfalto por GR. Ejecución por UNOPS	
R03	Moche	Emp. PE-1N (Moche)	Emp. LI-634	2.633	Mejoramiento	Financiamiento probable de obra y ejecución por GR según convenio con MD Moche	368 620
R35	Laredo	Emp. LI-643	Conache	1.768	Mejoramiento	Financiamiento y ejecución probable de obra por la MD Laredo según Exped Técnico	219913.4
R37	Laredo	Emp. PE-10A (Laredo)	Barraza	0.809	Mejoramiento	Financiamiento probable de obra por la MD Laredo según Exped Técnico	100627.8
R66	Poroto	Emp. PE 10A(Con Cón)	Cushmún-Límite Prov(Poroto)	8.8	Mantenimiento	Financiamiento y ejecución comprometidos por PROVIAS DESCENTRALIZADO	159946.6
R05,R21	Trujillo	Santa Rosa-Río Moche	Emp LI 634	1.546	Mantenimiento	Financiamiento de Mejoramiento en asfalto y puente por GR. Ejecución por UNOPS	

Cuadro Nº 111
PROGRAMA DE INTERVENCIÓN PROVINCIA DE TRUJILLO, 10 AÑOS

Intervención/ Camino Vecinal	Intervención	Prio ridad	Km.	Años									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Caminos Vecinales													
Emp.PE10A-Laredo-El Porvenir	Mejoramiento	1	3.28	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca)		2	22.15										
* Emp. PE 10A(La Tranca)-Canseco	Mantenimiento		6.99	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR
* Puente Fierro-Canseco	Rehabilitación		15.16	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	Mantenimiento	3	3.28	MR	MR	MR	MP	MR	MP	MR	MP	MR	MR
Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	Mejoramiento	4	13.43	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Trujillo (LD)-Emp PE 1N(Huanchaquito Alto)	Mantenimiento	5	4.1	MR	MR	MR	MP	MR	MP	MR	MP	MR	MR
Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	Mejoramiento	6	7.35		M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Moche-Las Delicias-Taquila		7	2.17										
*Moche-Límite Urbano Las Delicias	Mantenimiento		1.492	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR
*Límite Urbano Las Delicias-Taquila	Rehabilitación		0.678	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp LI 104- Aeropuerto	Mantenimiento	8	0.795	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR	MR
Emp PE 10A- Santo Domingo	Mantenimiento	9	5.16		MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp PE-1N-El Milagro	Rehabilitación	10	0.978	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp PE-1N(Moche)-Emp. LI-634	Mejoramiento	11	2.633	MR	MR	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR
Emp PE-1N-Límite Ciudadela Chan Chán	Rehabilitación	12	2.697	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp PE-1N(Sun)-Sector La Patera	Mejoramiento	13	3.4	MR	MR	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR
Emp PE-1N-Víctor Raúl	Rehabilitación	14	1.099	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp. PE-1N -Cerrito La Virgen-El Tablazo	Rehabilitación	15	2.327	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp. LI-643-Conache-Pampas de San Juan		16	3.546										
*Emp. LI 643-Conache	Mejoramiento		1.787	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
*Conache-Pampas de San Juan	Rehabilitación		1.759	MR	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. R35- Lagunas de Conache	Mejoramiento	17	0.362	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Moche-Punta de Carretera	Mejoramiento	18	2.549	MR	MR	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR

Cuadro N° 111
PROGRAMA DE INTERVENCIÓN PROVINCIA DE TRUJILLO, 10 AÑOS

Intervención/ Camino Vecinal	Intervención	Prio ridad	Km.	Años									
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Moche-Emp. LI 636 (Las Delicias)	Mejoramiento	19	0.795	MR	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. PE 10A - Emp. LI 105 (Pedregal)			3.551										
*Emp PE10 A-Cruz Blanca-La Constancia-Pedregal	Mejoramiento	20	3.165	MR	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
*Emp.PE10A-Emp R72	Mejoramiento		0.386	MR	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp LI 640-Chile Alto-Dos de Mayo	Rehabilitación	21	3.538	MR	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)-Emp R37	Rehabilitación	22	2.926	MR	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. LI-105 (Pedregal)-Emp LI 105(Cumbray)	Rehabilitación	23	2.466	MR	R	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. PE-10A (Laredo)-Barraza			1.933										
*Emp. PE-10A(Laredo)-Fin vía Afirmada	Mejoramiento	24	0.809	M	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
*Inicio Vía Asfaltada-Barraza	Mantenimiento		1.124	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MP	MR	MR	MP
Emp. R39-San Idelfonso-Emp. R39(San Carlos)	Rehabilitación	25	2.554	MR	MR	R	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. PE-10A-Galindo	Rehabilitación	26	2.862	MR	MR	R	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Laredo-San Carlos	Rehabilitación	27	0.653	MR	MR	R	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Emp. LI-640 (Poroto)-Huayabito	Rehabilitación	28	8.895	MR	R	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MR	MP
Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)-Jesús María	Rehabilitación	29	3.588	MR	MR	R	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP
Santa Rosa-Río Moche-Emp LI 634	Mantenimiento	30	1.546		MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Emp.PE 10A(Con Cón)-Cushmún-Lím Provincial(Poroto)	Mantenimiento	31	8.8		MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR
Nuevas Construcciones													
Emp LI 105 -Potrerillo Zavaleta	Construcción	1	4.142	NC	MR	MR	MR	MP	MR	MR	MR	MP	MR

R: Rehabilitación, MR: Mantenimiento Rutinario, MP: Mantenimiento Periódico, M: Mejoramiento, NC: Construcción

Nota: Los Mejoramientos son en asfaltado y adoquinados, las rehabilitaciones y la construcción en afirmado.

Las vías propuestas para adoquinado son : R01, R02, R03 y R11

La propuesta de intervención para la vía R32 se condiciona a las normas que reglamenten el uso de la Zona de Amortiguamiento de Chan Chán, donde se encuentra ubicada parte de la vía.

Elaboración: ETPVPP

6.3. Programa de Inversiones

Se ha elaborado a partir del Programa de Intervenciones utilizando costos estándar (PROVIAS DESCENTRALIZADO) , costos de expedientes técnicos de obra y costos referenciales de inversión en la provincia. Estos costos son :

Nivel de Intervención	Costo Estándar y Referenciales US \$ x Km
Estudios de Rehabilitación de camino vecinal en Afirmado	1300
Rehabilitación de camino vecinal en afirmado	12000 (Costa)
	15000 (Sierra)
Supervisión de rehabilitación en afirmado	1200
Mantenimiento vial Rutinario en afirmado	600
Mantenimiento vial Periódico en afirmado	5000
Supervisión del Mantenimiento Periódico en afirmado	300
Mejoramamiento en Asfaltado	124385
Mejoramamiento en Adoquinado	140000
Mantenimiento vial Rutinario en asfaltado (01 carril)	1500
Mantenimiento vial Periódico en asfaltado (01 carril)	7000
Mantenimiento vial Periódico en asfaltado (02 carriles)	12560

Cuadro N° 112

RESUMEN DE INVERSIÓN POR PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN (US\$ = S/ 3.20)

Programa de Intervención	Inversión Prevista En Soles	%
Rehabilitación Caminos Vecinales	2 720 658	12.7
Mantenimiento Rutinario y Periódico	8 939 498	41.8
Mejoramamiento de Caminos Vecinales	8 911 907	41.7
Construcción de Caminos Vecinales	805 143	3.8
Inversión total durante 10 años	21 377 206	100

Cuadro Nº 113
PROGRAMA DE INVERSIONES en MILES DE SOLES

Camino Vecinal	Intervención	Prioridad	Km.	Años										TOTAL
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Caminos Vecinales														20383.85
Emp. PE10A-Laredo-EI Porvenir	Mejoramiento	1	3.28	885.34	31.49	31.49	31.49	132.88	31.49	31.49	31.49	132.88	31.49	1371.52
Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca)		2	22.15											2119.20
* Emp. PE 10A(La Tranca)-Canseco	Mantenimiento		6.98	33.52	33.52	33.52	156.44	33.52	33.52	33.52	156.44	33.52	33.52	581.07
* Puente Fierro-Canseco	Rehabilitación		15.16	849.13	29.11	29.11	29.11	242.61	29.11	29.11	29.11	242.61	29.11	1538.13
Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	Mantenimiento	3	3.28	6.30	6.30	6.30	52.48	6.30	6.30	6.30	52.48	6.30	6.30	155.34
Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	Mejoramiento	4	13.43	752.08	25.79	25.79	25.79	214.88	25.79	25.79	25.79	214.88	25.79	1362.34
Trujillo (LD)-Emp PE 1N(Huanchaquito Alto)	Mantenimiento	5	4.10	39.36	39.36	39.36	166.10	39.36	39.36	39.36	166.10	39.36	39.36	647.08
Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	Mejoramiento	6	7.35		1632.31	35.28	35.28	35.28	164.64	35.28	35.28	35.28	164.64	2173.27
Moche-Las Delicias-Taquila		7	2.17											297.74
*Moche-Límite Urbano Las Delicias	Mantenimiento		1.49	14.32	14.32	14.32	60.44	14.32	14.32	14.32	60.44	14.32	14.32	235.47
*Límite Urbano Las Delicias-Taquila	Rehabilitación		0.68	31.46	1.30	1.30	1.30	10.85	1.30	1.30	1.30	10.85	1.30	62.27
Emp LI 104- Aeropuerto	Mantenimiento	8	0.80	3.82	3.82	3.82	17.81	3.82	3.82	3.82	17.81	3.82	3.82	66.14
Emp PE 10A- Santo Domingo	Mantenimiento	9	5.16		24.77	24.77	24.77	115.58	24.77	24.77	24.77	115.58	24.77	404.54
Emp PE-1N-EI Milagro	Rehabilitación	10	0.98	45.38	1.88	1.88	1.88	15.65	1.88	1.88	1.88	15.65	1.88	89.82
Emp PE-1N(Moche)-Emp. LI-634	Mejoramiento	11	2.63	5.06	5.06	1179.58	12.64	12.64	12.64	58.98	12.64	12.64	12.64	1324.50
Emp PE-1N-Límite Ciudadela Chan Chán	Rehabilitación	12	2.70	125.14	5.18	5.18	5.18	43.15	5.18	5.18	5.18	43.15	5.18	247.69
Emp PE-1N(Sun)-Sector La Patera	Mejoramiento	13	3.40	6.53	6.53	1523.20	16.32	16.32	16.32	76.16	16.32	16.32	16.32	1710.34
Emp PE-1N-Víctor Raúl	Rehabilitación	14	1.10	50.99	2.11	2.11	2.11	17.58	2.11	2.11	2.11	17.58	2.11	100.93
Emp. PE-1N -Cerrito La Virgen-EI Tablazo	Rehabilitación	15	2.33	107.97	4.47	4.47	4.47	37.23	4.47	4.47	4.47	37.23	4.47	213.71
Emp. LI-643-Conache-Pampas de San Juan		16	3.55											1005.37
*Emp. LI 643-Conache	Mejoramiento		1.79	703.72	8.58	8.58	8.58	40.03	8.58	8.58	8.58	40.03	8.58	843.82
*Conache-Pampas de San Juan	Rehabilitación		1.76	3.38	81.62	3.38	3.38	3.38	28.14	3.38	3.38	3.38	28.14	161.55
Emp. R35- Lagunas de Conache	Mejoramiento	17	0.36	144.09	1.74	1.74	1.74	8.11	1.74	1.74	1.74	8.11	1.74	172.47
Moche-Punta de Carretera	Mejoramiento	18	2.55	4.89	4.89	1141.95	12.24	12.24	12.24	57.10	12.24	12.24	12.24	1282.25
Moche-Emp. LI 636 (Las Delicias)	Mejoramiento	19	0.80	1.53	356.16	3.82	3.82	3.82	17.81	3.82	3.82	3.82	17.81	416.20

Cuadro Nº 113
PROGRAMA DE INVERSIONES en MILES DE SOLES

Camino Vecinal	Intervención	Prio ridad	Km.	Años										TOTAL	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Emp. PE 10A - Emp. LI 105 (Pedregal)		20	3.55											1681.59	
*Emp PE10 A-Cruz Blanca-La Constancia-Pedregal	Mejoramiento		3.17	6.08	1259.78	15.19	15.19	15.19	15.19	70.90	15.19	15.19	15.19	70.90	1498.80
*Emp.PE10A-Emp R72	Mejoramiento		0.39	0.74	153.64	1.85	1.85	1.85	1.85	8.65	1.85	1.85	1.85	8.65	182.79
Emp LI 640-Chile Alto-Dos de Mayo	Rehabilitación	21	3.54	6.79	198.13	6.79	6.79	6.79	56.61	6.79	6.79	6.79	56.61	358.89	
Emp. PE-10A (Nuevo Barraza Alto)-Emp R37	Rehabilitación	22	2.93	5.62	135.77	5.62	5.62	5.62	46.82	5.62	5.62	5.62	46.82	268.72	
Emp. LI-105 (Pedregal)-Emp LI 105(Cumbray)	Rehabilitación	23	2.47	4.73	114.42	4.73	4.73	4.73	39.46	4.73	4.73	4.73	39.46	226.48	
Emp. PE-10A (Laredo)-Barraza		24	1.93											478.95	
*Emp. PE-10A(Laredo)-Fin vía Afirmada	Mejoramiento		0.81	322.01	3.88	3.88	3.88	18.12	3.88	3.88	3.88	18.12	3.88	385.43	
*Inicio Vía Asfaltada-Barraza	Mantenimiento		1.12	5.40	5.40	5.40	25.18	5.40	5.40	5.40	25.18	5.40	5.40	93.52	
Emp. R39-San Idelfonso-Emp. R39(San Carlos)	Rehabilitación	25	2.55	4.90	4.90	118.51	4.90	4.90	4.90	40.86	4.90	4.90	4.90	198.60	
Emp. PE-10A-Galindo	Rehabilitación	26	2.86	5.50	5.50	132.80	5.50	5.50	5.50	45.79	5.50	5.50	5.50	222.55	
Laredo-San Carlos	Rehabilitación	27	0.65	1.25	1.25	30.30	1.25	1.25	1.25	10.45	1.25	1.25	1.25	50.78	
Emp. LI-640 (Poroto)-Huayabito	Rehabilitación	28	8.90	17.08	498.12	17.08	17.08	17.08	142.32	17.08	17.08	17.08	142.32	902.31	
Emp. LI-640 (Sector Las Cocas)-Jesús María	Rehabilitación	29	3.59	6.89	6.89	200.93	6.89	6.89	6.89	57.41	6.89	6.89	6.89	313.45	
Santa Rosa-Río Moche-Emp LI 634	Mantenimiento	30	1.55		7.42	7.42	7.42	34.63	7.42	7.42	7.42	34.63	7.42	121.21	
Emp.PE 10A(Con Cón)-Cushmún-Lím Provincial(Poroto)	Mantenimiento	31	8.80		16.90	16.90	16.90	140.80	16.90	16.90	16.90	140.80	16.90	399.87	
Nuevas Construcciones														993.36	
Emp LI 105 -Potrerillo Zavaleta	Construcción	1	4.142	805.1	7.9526	7.9526	7.953	66.272	7.953	7.953	7.953	66.272	7.953	993.36	
TOTAL			129.55	5006.1	4740.2	4696.28	804.49	1394.57	910.34	715.76	804.49	1394.57	910.34	21377.206	

6.4. Financiamiento

En este capítulo se presentan las fuentes de financiamiento que intervienen de manera efectiva en la ejecución de proyectos de infraestructura vial en la Región y el País, de manera que puedan ser consultados con facilidad. La gestión del financiamiento constituye un proceso que involucra diversas capacidades: la formulación de proyectos, la perspectiva del SNIP, el conocimiento integral de las diversas posibilidades de financiamiento y una red de contactos y condiciones para la búsqueda de los recursos y apoyos colaterales. **Queda explicado, entonces, que el conocimiento de las fuentes constituye apenas una etapa de esta tarea.** Al respecto se ha procesado la información disponible sobre fuentes de financiamiento adicionales a PROVIAS DESCENTRALIZADO:

- Recursos de los Gobiernos Locales
- Recursos del Gobierno Regional
- Programa PL 480
- Impuestos Por Obras
- FONIPREL

Fuente: RECURSOS DEL GOBIERNO LOCAL PROVINCIAL

La trayectoria de inversiones del Gobierno local provincial nos indica que en los últimos años éstas se han ejecutado en montos que superan los 20 millones de soles al año, con recursos provenientes de transferencias del gobierno central en su mayor parte, como son Cánon (100% destinado a inversiones) y el FONCOMÚN. Para el año 2010 se tiene prevista una inversión de más de 18 millones de soles como PIA.

Cuadro N° 114
MPT : INVERSIONES (2006 – 2010)

AÑOS	INVERSIONES EN NUEVOS SOLES		
	PIA	PIM	EJECUCIÓN
2006	9,092,933	32,266,561	18,179,398
2007	10,766,331	36,318,410	7,791,398
2008	16,184,026	56,231,074	33,849,460
2009	22,874,880	56,319,124 (*)	21,963,807 (*)
PROY.2010	18,780,248		

Fuente : Reportes de Ejecución de Ingresos del SIAF
Elaboración : Sub Gerencia de Presupuesto y Estadística y Programación de la Inversión.

(*): INFORMACIÓN AL MES DE NOVIEMBRE 2009

El potencial de inversión del gobierno local provincial puede apreciarse con mayor precisión en los dos cuadros siguientes, en los que se detallan los montos presupuestados tanto para el año 2009 como para el año 2010, con fuentes de ingresos y su nivel de ejecución (2009)

Cuadro N° 115

**PRESUPUESTO DEL GOBIERNO LOCAL AL MES DE NOVIEMBRE
AÑO FISCAL 2009 Y PROYECTO PIA AÑO FISCAL 2010
INGRESOS**

TIPO DE TRANSACION GENERICA	PIA (1)	PIM (2)	TOTAL EJECUCION AL MES DE NOVIEMBRE 2009 (3)	INDICADOR DE EFICACIA 4=(3/2)	ANTE - PROYECTO PIA 2010
1.- INGRESOS PRESUPUESTARIOS	90,728,407	129,868,796	113,797,112	0.88	97,843,710
1.1. IMPUESTOS Y CONTRIBUC. OBLIGATORIAS.	23,750,000	25,093,510	23,035,245	0.92	25,675,000
1.3. VENTA DE BIENES Y SERVICIOS Y DERECHOS ADM.	33,478,000	37,426,864	29,596,652	0.79	35,236,500
1.4. DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	30,098,407	33,932,210	27,703,634	0.82	31,626,710
1.5. OTROS INGRESOS	3,302,000	9,164,446	9,436,675	1.03	5,305,500
1.6. VENTA DE ACTIVOS NO FINANCIEROS	100,000	100,000	3,004	0.03	
1.9 SALDOS DE BALANCE		24,151,766	24,021,903	0.99	
TOTAL	90,728,407	129,868,796	113,797,112	0.88	97,843,710
RECURSOS ORDINARIOS	2,530,488	12,742,084	4,958,590	0.39	2,756,509
TOTAL GENERAL	93,258,895	142,610,880	118,755,702	0.83	100,600,219

Fuente : Reportes de Ejecución de Ingresos del SIAF (Sistema Integrado De Administración Financiera).
Elaboración : Sub Gerencia de Presupuesto y Estadística y Programación de la Inversión.

Cuadro N° 116

MPT: DISTRIBUCIÓN PREVISTA DEL INGRESO EN EL GASTO , AÑO 2010

Fuente Financiamiento	Ingreso Presupuestado	Distribución del Ingreso en el Gasto		
		Gasto Corriente	Gasto de Capital	Servicio Deuda
RECURSOS ORDINARIOS	2756509	2756509	0	0
CANON Y SOBRECANON	5954913	0	5954913	0
REGALIAS MINERAS	565809	0	565809	0
RENTA DE ADUANAS	585310	117062	468248	0
FONCOMUN	24520678	2452068	10791278	11277332
IMPUESTOS MUNICIPALES	25675000	24675000	1000000	0
REC.URSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	40542000	40542000	0	0
TOTAL	100600219	70542639	18780248	11277332
%	100	70.12	18.67	11.21

Elaboración: Gerencia de Planificación y Presupuesto MPT

Fuente: RECURSOS DEL CÁNON – GOBIERNOS LOCALES

En razón a que los recursos del Cánón son relativamente significativos dentro de los presupuestos locales y considerando que se destinan generalmente en su totalidad a inversiones , se describen a continuación las principales características, usos posibles y procedimientos formales que deben ser acatados para la adecuada utilización de este fondo , el mismo que se constituye en una posible fuente de financiamiento para el programa de inversiones establecido en este Plan.

Naturaleza

De acuerdo a lo establecido en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, los **Gobiernos Locales** tienen por finalidad el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción (Art. IV). En función a ello, deben promover, apoyar y ejecutar proyectos de inversión que generen economías a escala en los ámbitos provinciales, conforme su competencia específica (Art. 73°). Por ello, son funciones específicas las referidas a la ejecución o concesión de obras de infraestructura urbana o rural, incluyendo corredores viales, vías troncales y puentes, incluidos en sus planes de desarrollo (Art. 79°).

El **Cánón** es la participación de la que gozan los gobiernos regionales y locales sobre los ingresos y rentas obtenidos por la utilización de los recursos naturales en determinada jurisdicción, monto que luego de ser recaudado podrá ser utilizado para el financiamiento o cofinanciamiento de proyectos de inversión pública que comprendan intervenciones orientadas a brindar servicios públicos de acceso universal y que generen beneficios a la comunidad, que se enmarquen en las competencias de su nivel de gobierno y sean compatibles con los lineamientos de políticas sectoriales. Estos proyectos no podrán considerar, en ningún caso, intervenciones con fines empresariales o que puedan ser realizados por el sector privado.

Los gobiernos locales y regionales están facultados a utilizar hasta un **20%**, para el mantenimiento de la infraestructura generada por los proyectos existentes de impacto regional y local y para el financiamiento de los gastos de los procesos de selección para la ejecución de dichos proyectos (Proyectos de inversión pública).

Además, del porcentaje citado, podrán destinar hasta un **5%** para financiar la elaboración de perfiles correspondientes a nuevos proyectos de inversión pública que se enmarquen en los planes de desarrollo concertados y **5%** adicionales para el financiamiento del mantenimiento de estos proyectos ejecutados, aspecto que resulta significativo para el caso de la inversión en infraestructura vial que requiere ser preservada en condiciones transitables y seguras, además de evitar la pérdida de la inversión realizada.

Los índices de distribución han sido elaborados de acuerdo a los criterios y porcentajes establecidos en la Ley N° 27506, Ley de Cánón y normas modificatorias.

Recursos

De acuerdo a los datos informados por el Ministerio de Economía y Finanzas, se ha calculado, para los años del 2007 al 2009, los siguientes recursos por concepto de Cánón Minero para los distritos y la Provincia de Trujillo:

Cuadro N° 117

TRUJILLO: TRANSFERENCIAS POR CÁNON AÑOS 2007-2009 (en soles)

Municipalidad	2007	2008	2009
Trujillo	6525131	12129166	13585359
El Porvenir	11085590	14458632	9314708
Florencia de Mora	2049066	1975538	2281461
Huanchaco	4062545	4463356	4024250
La Esperanza	7891336	11927667	14373183
Laredo	2177801	2458602	2244466
Moche	2279341	3985065	4787053
Poroto		515584	447612
Salaverry	1217828	2254254	2404529
Simbal		821491	554226
Víctor Larco Herrera	2134101	3452113	2658479
Provincia	39422739	58441468	56675326

Fuente: Sistema Integrado de Administración Financiera - Ministerio de Economía y Finanzas

Trujillo está enclavada en un valle con potencial agroindustrial y agropecuario, así como un territorio con potencial turístico, basado en la riqueza y valor universal del patrimonio cultural, histórico monumental y otros productos turísticos (ecoturismo, de aventura, playas). A ello debe sumarse el impacto del Proyecto Chavimochic, de propósitos múltiples: irrigación, agua potable, energía, la capacidad de exportación de productos agroindustriales, pecuarios, manufactureros tradicionales y no tradicionales (artesanía, espárragos en conserva, frutales), sus sectores productivos diversificados, con Microempresas y pequeñas empresas que generan empleo y dinamizan la economía regional, las actividades comerciales y de servicios como los educativos, de salud y recreación.

Esto se refleja en la infraestructura económica: su red vial y el servicio de transporte de carga y pasajeros; asimismo infraestructuras como el puerto, el aeropuerto, los servicios básicos de agua potable, alcantarillado, electrificación y telecomunicaciones. Una fuente como la del Cánón, puede ayudar a atender las necesidades de construcción y mantenimiento vial, a nivel de las carreteras vecinales priorizadas.

Procedimientos

Los Gobiernos Locales con el objeto de asegurar la calidad de la inversión pública a realizar, podrán seguir las disposiciones del Sistema Nacional de Inversión Pública para identificar, formular, evaluar y ejecutar los proyectos de inversión pública. Tratándose del monto de Cánón que perciban los Gobiernos Regionales, éste será

utilizado en la ejecución de proyectos de inversión pública de impacto regional, observándose las disposiciones del **Sistema Nacional de Inversión Pública** para identificar, formular, evaluar y ejecutar dichos proyectos y los procedimientos ad-hoc del **Presupuesto Participativo** con visión de mediano plazo.

Tanto para la distribución de los recursos del Cánon Minero e Hidroenergético, se toman los siguientes criterios de distribución:

- El diez por ciento (10%) del total de Cánon para los gobiernos locales de la municipalidad o municipalidades donde se explota el recurso natural.
- El veinticinco por ciento (25%) del total de Cánon para los gobiernos locales de las municipalidades distritales y provinciales donde se explota el recurso natural.
- El cuarenta por ciento (40%) del total de Cánon para los gobiernos locales del departamento o departamentos de las regiones donde se explota el recurso natural.
- El veinticinco por ciento (25%) del total de Cánon para los gobiernos regionales donde se explota el recurso natural.

El cien por ciento (100%) del monto a distribuir corresponde a lo generado por el Cánon en cada región o regiones en cuya circunscripción se explotan los recursos naturales. Los índices de distribución se han elaborado en base a criterios de Población y Necesidades Básicas Insatisfechas, ambos indicadores correspondientes a las cifras definitivas del Censo de 2007

Contactos en Gobiernos Locales

Municipalidad	Alcalde	Teléfono / Fax
Provincial de Trujillo	César Acuña Peralta	(044) 243441 (044) 234541 (044) 261122
Distrital de El Porvenir	Luis Alberto Sánchez Coronel	(044) 400503 (044) 401785
Distrital de Florencia de Mora	Wilson Enrique Toribio Vereau	(044) 213701 (044) 211496
Distrital de Huanchaco	Fernando Julio Bazán Pinillos	(044) 461260
Distrital de La Esperanza	Daniel Marcelo Jacinto	(044) 273077
Distrital de Laredo	Miguel Orlando Chávez Castro	(044) 435519
Distrital de Moche	Roger Emilio Quispe Rosales	(044) 465519 (044) 465471
Distrital de Poroto	Rufino Heraldo Alfaro Avila	(044) 791400
Distrital de Salaverry	Miguel Angel Martínez Vargas Durango	(044) 437150 (044) 437632
Distrital de Simbal	Javier Zalatiel Castañeda Carranza	(044)790916
Distrital de Víctor Larco Herrera	Carlos Enrique Vásquez Llamo	(044) 281376 (044) 281324

Fuente: GOBIERNO REGIONAL – Programa de Inversiones

Naturaleza

Los Gobiernos Regionales tienen por finalidad esencial fomentar el desarrollo regional integral sostenible, promoviendo la inversión pública y privada y el empleo y garantizar el ejercicio pleno de los derechos y la igualdad de oportunidades de sus habitantes, de acuerdo con los planes y programas nacionales, regionales y locales de desarrollo.

Constituyen Funciones en materia de transportes, por parte del Gobierno Regional:

- Formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.
- Planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en el Red Vial Nacional o Rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo regional. Asimismo promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte.
- Supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance regional.
- Autorizar, supervisar, fiscalizar y controlar la prestación de servicios de transporte interprovincial dentro del ámbito regional en coordinación con los gobiernos locales.
- Regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la normatividad vigente.

Prioridad Otorgada por el Gobierno Regional en materia de Infraestructura Vial

El Departamento de La Libertad carece de un sistema vial que integre con carreteras asfaltadas el desarrollo de la costa con las provincias de la zona andina, sobre todo con las más alejadas como son Pataz y Bolívar; esta última no posee siquiera una carretera a nivel de afirmado que la integre con el resto de las provincias liberteñas lo cual es posible sólo a través de Cajamarca. La principal prioridad de la gestión regional es la integración vial liberteña a través de la ejecución de carreteras en seis frentes que a la vez integren la región con los departamentos vecinos. El Gobierno Regional invirtió el 45% de su presupuesto de inversión en obras y durante el 2008 este presupuesto se incrementó hasta el 55%.

La ejecución de los proyectos se basa en el Plan Vial Departamental Participativo, que viene ejecutando el Gobierno Regional. En esta labor es vital la unidad entre el gobierno central, regional y local así como una alianza estratégica con el sector privado. En este sentido, debe resaltarse el trabajo conjunto que se viene estableciendo con las municipalidades locales para mejoramiento de vías en la provincia utilizando el cánon minero, que permiten su ejecución.

Un primer frente de la integración vial liberteña esta vinculado al eje Trujillo-Huamachuco-Calemar, atravesando Sausacochoa, Puente Pallar y el Molino, en la

provincia de Sánchez Carrión. Este eje se conecta con **un segundo frente** que es el que integra a la provincia de Bolívar. Este año se inician los estudios para la ejecución de la carretera Bolívar - Abra El Naranjillo que se unirá con la localidad de Calemar atravesando el río Marañón, vía que integrará a Bolívar a través de territorio liberteño y a su vez constituye otra vía de integración entre La Libertad y Cajamarca.

Un tercer frente de trabajo que apunta a la provincia de Pataz es el mantenimiento de 360 km de carretera que atraviesa las localidades de El Pallar – Chagual – Retamas – Buldibuyo – Huaylillas y Tayabamba. Esta obra se ejecuta con el aporte del Grupo Minero de Pataz. Esta carretera permitirá integrar a la provincia de Pataz con Trujillo a través de la carretera troncal de la sierra liberteña. En este frente se encuentran además la ejecución, a nivel de trocha carrozable, de las carreteras Tayabamba – San Marcos así como Huaylillas – Uchus – Puente Santo Cristo, que permitirán la interconexión con los departamentos de San Martín y Ancash, respectivamente.

El cuarto frente está en la provincia de Gran Chimú, donde se viene ejecutando la rehabilitación del asfaltado de la carretera desvío Chicama – Sausal, vía que continúa hacia Punta Moreno y Cascas. Aquí se iniciará este año -también con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo en un 50% del costo del proyecto- el afirmado de la carretera Punta Moreno – Cascas, de 50 km. de longitud. Está previsto realizar el asfaltado de la carretera en el segundo semestre del próximo año.

Un quinto frente lo constituye la ejecución de la carretera Agallpampa - Julcán, que significarán 18 km a nivel de asfaltado, obra que deberá concluirse en diciembre de este año. Y **un sexto frente** se da en la ejecución de carreteras a nivel de trocha carrozable que unirán Chao – Buena Vista – Yacamate - Calipuy – Santiago de Chuco así como Calamarca – Huaso – Julcán, las cuales integran el sur liberteño con su sierra central.

Recursos

En orden a estos principios, el Gobierno Regional, durante el periodo 2003-2009, ha priorizado los recursos de inversión para el sector transportes de la siguiente manera:

Cuadro N° 118
INVERSIÓN DEL GOBIERNO REGIONAL DESTINADOS AL SECTOR TRANSPORTE

Año Fiscal	Porcentaje (%)
2005	18.5
2006	20.8
2007	44.2
2008	55.0
2009	96.6

Fuente: Gobierno Regional La Libertad

En particular, de acuerdo a la distribución efectuada anualmente mediante los procedimientos de **Presupuesto Participativo** que efectúa el Gobierno Regional, se ha destinado anualmente los siguientes recursos totales para la Provincia de Trujillo:

Cuadro N° 119

RECURSOS DE INVERSIÓN EN TRUJILLO

Año Fiscal	Monto (S/.)
2005	1'300,000
2006	1'100,000
2007	3'980,868
2008	17'460,000
2009 (programado)	16'420,095

Fuente: Programa de Inversiones 2009 – Gobierno Regional La Libertad

Programa de Inversiones para el año 2009

El notorio incremento de recursos para la Infraestructura Vial se explican, por un lado, por la prioridad asignada a la construcción y mantenimiento de la Red Vial, y por el otro a los mayores recursos presupuestales producto del incremento por los recursos del Canon Minero, que ha experimentado el Gobierno Regional. **La mayor parte de los recursos de inversión del Gobierno Regional en la provincia de Trujillo se han destinado a la infraestructura vial**, dentro de la estrategia de corredores económicos, principalmente en el eje de la carretera Costanera, la vía de acceso a la zona andina (carretera Salaverry – Juanjuí) y el mejoramiento de la integración a los distritos de Moche y Laredo.

Cuadro N° 120

GRLL : INVERSIONES EN CARRETERAS – PROVINCIA DE TRUJILLO, AÑO 2009

Actividad/Proyecto	MONTO S/.
MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VECINAL TRAMO: SANTA ROSA-CENTRO ARQUEOLÓGICO HUACA DEL SOL Y LA LUNA	4445385
MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VECINAL :CRUCE CARRETERA INDUSTRIAL-CENTRO POBLADO SANTO DOMINGO	1817095
TOTAL	6262480

Fuente: Programa de Inversiones 2009 – Gobierno Regional La Libertad

Procedimientos

Dos elementos son centrales en la relación con el Gobierno Regional: la necesidad de someter la formulación de los programas de inversiones (y, por lo tanto del financiamiento de los proyectos) a los procesos de **Presupuesto Participativo, y al Sistema Nacional de Inversión Pública.**

Los Presupuestos Participativos obedecen a uno de los rasgos característicos de las democracias modernas que es la tendencia a dar preponderancia a la participación ciudadana como elemento que eficientiza y enriquece la acción de gobierno. El Gobierno Regional al invertir en infraestructura de competencia local requiere del convenio con la Municipalidad correspondiente que autoriza dicha intervención.

Contactos

FUNCIONARIO	NOMBRES Y APELLIDOS	TELÉFONO / FAX	E – MAIL
Presidente Regional	José Murgia Zannier	261642	presidenciagrll@yahoo.es
Gerente General Regional	Napoleón Vilca García	244220	ggr_grll@yahoo.es
Gerente Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial	Marco Zegarra Alvarado	297158	planeamientolalibertad@yahoo.com
Gerente Regional de Infraestructura	Alvaro Bazán Cabellos	293782	gr_infraestructura@yahoo.com
Gerente Regional de Administración	Luis Pérez Cruz	231305	dtereizquierdo@yahoo.es

Fuente: PROGRAMA PL - 480

Naturaleza

Los recursos del Programa PL – 480 provienen de los convenios suscritos entre el Gobierno del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América. Estos recursos forman parte del Presupuesto del Ministerio de Economía y Finanzas.

La Unidad Especial PL – 480 administra y traspasa los recursos del programa PL – 480 a los organismos ejecutoras que califiquen para tal fin, previa suscripción de un Convenio de Traspaso de Recursos.

Recursos

Los fondos del Programa PL – 480 están destinados a la ejecución de Proyectos de Inversión Pública que cuenten con Declaración de Viabilidad, de conformidad con la normatividad establecida por el Sistema Nacional de Inversión Pública, y de actividades contempladas en la política sectorial correspondiente, en el marco de las siguientes prioridades:

- Desarrollo Agrario: investigación y transferencia tecnológica, información, sanidad, fortalecimiento institucional, mejoramiento de manejo y la gestión de recursos naturales y de cuencas, ganadería y desarrollo lechero, biodiversidad, desarrollo de la capacidad comercial é infraestructura de riego.
- Seguridad Alimentaria, conducente a combatir el hambre , la desnutrición y sus causas.
- Desarrollo Alternativo en regiones de producción de coca.
- **Rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura dañada por fenómenos de la naturaleza, así como acciones que permitan mitigar sus efectos.**
- Mejoramiento de la capacidad institucional pública en la predicción de fenómenos climatológicos con fines de prevención y mitigación oportuna.
- **Construcción, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de transporte, en zonas vinculadas al acceso de mercados agrícolas.**
- Construcción, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de saneamiento en zonas rurales y urbano – marginales.
- Construcción, ampliación, rehabilitación y mejoramiento de los servicios de salud, así como apoyo a campañas de vacunación y control de epidemias, en zonas rurales y urbano – marginales, principalmente en lugares de pobreza y extrema pobreza.

Procedimientos

Las entidades del sector Público y privado para calificar como organismos ejecutores del programa PL – 480, deben presentar la siguiente documentación:

- Solicitud de financiamiento dirigida a la Unidad Especial PL – 480
- Estudio de Pre Inversión, en el nivel en que ha sido declarada su viabilidad, adjuntando el documento que acredita dicha declaratoria.
- Acreditación que la entidad no tiene pendiente la presentación de información técnica, rendiciones de cuentas o cualquier otra información derivada de convenios suscritos en años anteriores con la Unidad Especial PL – 480.

El financiamiento para la ejecución de un proyecto de Inversión Pública requiere la suscripción de un Convenio de Traspaso de Recursos entre la Unidad Especial PL – 480 y el Organismo Ejecutor. Las partes acuerdan el financiamiento con cargo a los recursos del programa PL – 480 y la contrapartida que pondrá a disposición el Organismo Ejecutor, los procedimientos para los desembolsos de recursos, las obligaciones que se contraen, los procedimientos de ejecución del gasto, entre otros. Suscrito el convenio, el Organismo Ejecutor debe remitir a la Unidad Especial PL – 480, para su evaluación correspondiente el plan operativo del Proyecto de Inversión Pública de acuerdo a las guías aprobadas para el caso. Adicionalmente, el Organismo Ejecutor debe remitir el expediente Técnico de la Obra y su informe de compatibilidad.

Contactos

Representante legal: David Rolando Lescano Arredondo

Domicilio Fiscal: Jr. Lampa N° 277 – piso 8 – Cercado de Lima

Fuente: IMPUESTOS POR OBRAS (Ley 29230)

Naturaleza

La Ley N° 29230, denominada “Impuestos por Obras”, impulsa la ejecución de proyectos de inversión pública por parte de empresas privadas a través de la suscripción de convenios con los Gobiernos Regionales o Locales. Las empresas que firmen estos convenios financiarán y ejecutarán (directamente o a través de una constructora), los proyectos de inversión pública en infraestructura, priorizados por los Gobiernos Regionales y Locales, que cuenten con declaratoria de viabilidad del SNIP y que sean financiados con cargo a los recursos determinados que provienen del canon, sobrecanon, regalías, renta de aduanas y participaciones que percibe el Gobierno Regional o Local.

El monto invertido se reconocerá a través de un documento denominado “Certificado de Inversión Pública Regional y Local (CIPRL)”, una vez aceptada la obra o sus etapas (para el caso de proyectos mayores a un año), sin observaciones. Los CIPRL son instrumentos no negociables, serán aplicados por la empresa privada exclusivamente contra sus pagos a cuenta y de regularización del impuesto a la Renta, hasta por un máximo de 50% del impuesto correspondiente al ejercicio anterior. Los CIPRL son emitidos por el Ministerio de Economía y Finanzas y tienen una duración de 10 años contados a partir de su fecha de emisión. Tendrán 2% de reconocimiento anual y al término de su vigencia se podrá solicitar la devolución a la SUNAT.

Prioridades

Los proyectos que pueden financiarse mediante este mecanismo son los de Infraestructura Pública, que cuenten con aprobación del SNIP y hayan sido incluidos en el Programa Multianual de Inversión Pública del 2010 en adelante. Cada Gobierno Regional o Local debe aprobar, mediante Acuerdo del Consejo Regional o Municipal, la lista de proyectos priorizados a los que se pueda aplicar la Ley N° 29230 y comunicar esta información a PROINVERSION, la misma que publicará, en su página web, los datos de todos los proyectos priorizados periódicamente y comprobar que el saldo de los recursos asignados por el MEF alcance para su realización. Dado que la Ley N° 29230, se podrá aplicar mientras no se hayan consumido los fondos asignados, tanto las empresas como especialmente la población podrían proponer a sus Gobiernos que prioricen ciertos proyectos con especial impacto local.

Modificaciones a la Ley

Mediante el Decreto Supremo N° 165-2009-EF se realizaron modificaciones al reglamento de la Ley N° 29230. Los principales aspectos modificados o aclarados son:

- Los proyectos priorizados tienen como componente mayoritario la infraestructura, pero también pueden contener equipamiento, reingeniería de procesos, sistemas de información y otros.
- Se reconoce que la relación entre la empresa privada y el Gobierno Regional o Local califica como un Contrato de Construcción.
- Se aclara la participación de los consorcios y la forma como recuperarían la inversión, mediante la distribución del CIPRL en función al porcentaje de participación de cada integrante.
- Respecto al encargo de los procesos a PROINVERSION, éste debe formalizarse en un plazo de 05 días hábiles contados a partir de la fecha que el GR o Local decidió convocar, o a partir del día siguiente de recibida la solicitud de una empresa interesada en ejecutar un proyecto de la lista priorizada.

Recursos para comprometer en Inversiones Público Privadas

En el caso de La Libertad, el GR tiene un tope de hasta 167 millones de nuevos soles para comprometer en proyectos de esta naturaleza. En el caso de los distritos de la provincia de Trujillo, este monto es superior a los 100 millones de nuevos soles.

Beneficios para los Gobiernos Regionales o Locales

- Acelerar la realización de los proyectos priorizados
- Contar con los beneficios sociales de estos proyectos, con celeridad
- Concentrar sus recursos económicos y gerenciales en otros proyectos
- Mantener o generar dinamismo en sus jurisdicciones por la mayor inversión
- Consolidar los programas de responsabilidad social de las empresas
- Mejora de la competitividad local y regional

Contactos

Ministerio de Economía y Finanzas PROINVERSION	
Conrado Falco	cfalco@proinversion.gob.pe
Víctor Castillo	vcastillo@proinversion.gob.pe

Fuente: FONIPREL

El Fondo de Promoción a la Inversión Pública Regional y Local-FONIPREL, fondo concursable creado en el año 2007 por el MEyF, está destinado exclusivamente a Gobiernos Regionales (GGRR) y Gobiernos Locales (GGLL), que pueden concursar de manera independiente o asociada, a nivel nacional y orientado a inversiones de alto impacto en términos de reducción de la pobreza y pobreza extrema. En el caso que decidan participar de manera asociada, la Entidad de mayores necesidades determinará el Rubro de la sociedad siendo claro que sólo uno de ellos actuará como solicitante haciéndose responsable de los aportes de cofinanciamiento de todos los miembros de la asociación. Los GGLL que no estén incorporados al SNIP podrán concursar siempre que cumplan las disposiciones establecidas en las bases del concurso.

Los GGRR y GGLL han sido agrupados, en seis (6) Grupos, de acuerdo a la magnitud de las necesidades insatisfechas de su población. Cada GGRR y GGLL competirá exclusivamente con las entidades pertenecientes a su misma Rubro, para garantizar igualdad de condiciones de acceso para concursar:

Tipo de Gobierno	Rubro	Magnitud de la Necesidad
Gobierno Local	A1	Muy Alta Necesidad
	A2	Alta Necesidad
	A3	Necesidad Media
Gobierno Regional	B1	Muy Alta Necesidad
	B2	Alta Necesidad
	B3	Necesidad Media

Para el caso de La Libertad, el Gobierno Regional se ubica en el rubro B3, de necesidad media, y la provincia de Trujillo, en el nivel A3, también de necesidad media, razones por las cuales, no resulta muy accesible para los proyectos presentados ya sea para pre-inversión o para ejecución

Prioridades

De acuerdo a lo establecido en su normatividad, el FONIPREL podrá cofinanciar hasta el 98% del monto total de los proyectos de inversión (PIP) y elaboración de estudios de preinversión presentados por los Gobiernos Regionales y Locales en (09) prioridades de infraestructura social y económica. A cada prioridad le corresponde determinadas tipologías de proyectos, componentes, montos mínimos de inversión y criterios de formulación:

- Servicios de Salud básica
- Electrificación Rural
- Desnutrición Infantil
- Infraestructura Agrícola
- Servicios de Educación Básica
- Telecomunicación Rural
- Servicios de Saneamiento
- **Infraestructura Vial**
- Desarrollo de Capacidades para la Gestión Integral de Cuencas

Requisitos para el **cofinanciamiento** de:

A) La elaboración estudios de Pre-inversión, a nivel de:

- **Perfil**, se requiere contar con un documento donde se describan los contenidos mínimos solicitados en las Bases del Concurso.
- **Pre-factibilidad**, se requiere contar con el estudio de preinversión a nivel de perfil aprobado por la OPI que corresponda, en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
- **Factibilidad**, se requiere contar con el estudio de preinversión a nivel de pre-factibilidad aprobado por la OPI que corresponda, en el marco del SNIP.

Las solicitudes de los Gobiernos Locales no sujetos al SNIP deberán cumplir los contenidos mínimos señalados en las bases de cada concurso. En cualquiera de los casos se deberá acompañar a la solicitud de cofinanciamiento, el cronograma de ejecución física y financiera de los estudios de preinversión identificando los recursos que serán aportados por el FONIPREL y los presupuestos institucionales respectivos.

B) La ejecución de proyectos de inversión pública, deberá contar con el último estudio de preinversión aprobado y declarado viable en el marco del SNIP y adjuntar el cronograma de ejecución física y financiera de los proyectos, identificando los recursos que serán aportados por el FONIPREL y los presupuestos institucionales

Infraestructura Vial

En el caso de la Infraestructura Vial, los montos mínimos de la inversión para Mejoramiento y Rehabilitación deber ser de **S/. 500 000** para caminos vecinales y de **S/. 1 200 000** para caminos departamentales y estar sujetos a los Parámetros y Normas Técnicas Vigentes para la Formulación de Proyectos Viales.

Contactos

Ministerio de Economía y Finanzas Asistencia Técnica para el desarrollo de La Libertad	
Coordinador Regional	Wilmar Reynaldo Rodriguez Delfín
E-mail	wrodriguez@mef.gob.pe, wilmarrodriguez@yahoo.com
Dirección	Jr. San Martin N° 405, 3er. piso - Trujillo (Agencia del Banco de la Nación Sucursal Trujillo)
Teléfono	(044) 251867, (044) 948870313
Fax	(044) 251883

6.5. Impacto de la Vulnerabilidad y Medio Ambiente en Caminos Priorizados

Según se observa en el cuadro siguiente, los caminos priorizados de Sierra no presentan posibilidades de derrumbes y/o inundaciones por filtración. Los caminos de Costa tampoco presentan significativos problemas de vulnerabilidad física ni ambientales. (Ver Mapa de diagrama Vial Provincial).

**Cuadro N° 121
IMPACTO DE LA VULNERABILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SOBRE CAMINOS
PRINCIPALES PRIORIZADOS**

RUTAS	CAMINO VECINAL	INTERVENCIÓN	PRIORIDAD	KMS	VULNERABILIDAD Y MEDIO AMBIENTE
LI 632	Emp. PE10A-Laredo-El Porvenir	Mejoramiento	1	3.28	Zona Costa, llana, sin quebradas que atraviesen la vía
LI 640	Emp PE 10A(Cerro Blanco)-Poroto-Emp PE 10 (La Tranca) * Emp. PE 10A(La Tranca)-Canseco * Puente Fierro-Canseco		2	22.15	A pesar de encontrarse en zona de Sierra, no presenta situaciones de vulnerabilidad por medio físico. No atraviesa ANP ni zonas ecológicas frágiles. Sólo presencia de pequeñas afloramientos de agua cerca a Quirihuac Bajo por pugio cercano.
		Mantenimiento		6.98	
		Rehabilitación		15.16	
LI 634	Emp PE 1N (Sun)-Huaca del Sol y La Luna	Mantenimiento	3	3.28	Zona Costa, llana, sin quebradas que atraviesen la vía. Limita zona arqueológica
R57	Emp LI 105 (Collambay)-Ñari	Mejoramiento	4	13.43	Requiere nuevo trazo parcial por discurrir en zona de quebradas y río.
R30	Trujillo (LD)-Emp PE 1N(Huanchaquito Alto)	Mantenimiento	5	4.1	Zona Costa, llana, sin quebradas que atraviesen la vía. Se encuentra dividiendo la Zona Intangible de ChanChán
R54,R61	Emp PE 10A(Laredo)-Galindo	Mejoramiento	6	7.35	No presenta situaciones de vulnerabilidad por medio físico. No atraviesa ANP ni zonas ecológicas frágiles.
R636	Moche-Las Delicias-Taquila *Moche-Límite Urbano Las Delicias *Límite Urbano Las Delicias-Taquila		7	2.17	Zona Costa, llana, sin quebradas que atraviesen la vía. Zona Probable afectación de oleaje marino en zona de Taquila
		Mantenimiento		1.492	
		Rehabilitación		0.678	
R27	Emp LI 104- Aeropuerto	Mantenimiento	8	0.795	No presenta situaciones de vulnerabilidad por medio físico. No atraviesa ANP ni zonas ecológicas frágiles.
LI 643	Emp PE 10A- Santo Domingo	Mantenimiento	9	5.16	No presenta situaciones de vulnerabilidad por medio físico. No atraviesa ANP ni zonas ecológicas frágiles.

Fuente: IVG-Trujillo
Elaboración: ETPVPP

CAPÍTULO VII

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PVPP

7.1. Marco Institucional, Actores y Responsabilidades

La responsabilidad de la gestión y operación del Plan Vial es del Instituto Vial Provincial-IVP, entidad que se propone **como institución descentralizada de las Municipalidades distritales y provincial para la ejecución de la gestión vial de los caminos vecinales de la jurisdicción** asumiendo las funciones y competencias especializadas que se requieren.

El IVP – Trujillo se encuentra en proceso de creación y su estructura funcional durante esta primera etapa se propone como sigue:

NIVEL	ACTORES	RESPONSABILIDADES
Directivo	Alcalde Provincial	Dirección y Supervisión , presidido por el Alcalde Provincial
	10 Alcaldes Distritales	
Consultivo y Apoyo	Personalidades del medio local, regional, nacional o internacional	Asesoramiento y Apoyo a la Gerencia General
Gerencial-Operaciones	Gerencia Plandet Gerencia Obras	Gerencia General (T.Parcial) Operaciones (T.Parcial)
Asesoría	Gerencia de Planificación y Presupuesto	Asesoría y evaluación en Planes, Proyectos y Presupuestos

Durante la etapa de implementación, las funciones de Gerencia y Operaciones se ejecutarán a tiempo parcial por funcionarios de la MPT, y se han delimitado a lo siguiente:

Principales Responsabilidades Específicas de Gerencia y Operaciones

- Ejecutar, monitorear , evaluar y actualizar el Plan Vial aprobado
- Elaborar los presupuestos de Mantenimiento Vial y los de Inversiones en coordinación con el Área de Planificación y Presupuesto
- Planificar, organizar y ejecutar las actividades y gestiones necesarias para mejorar , ampliar y mantener la Infraestructura Vial en la provincia.
- Elaborar estudios de pre-inversión y expedientes técnicos para construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de la red vial rural.
- Administrar los recursos financieros que se le asignen para la ejecución del Plan Vial
- Diseñar y organizar el Comité Consultivo y de Apoyo y coordinar su operatividad.
- Informar periódicamente al nivel Directivo los avances y resultados.

Considerando las responsabilidades de efectuar el monitoreo o seguimiento y la evaluación sobre el Plan Vial, se hace necesario precisar el ámbito de dichos conceptos en la siguiente tabla:

Cuadro N° 122

DIFERENCIAS TÉCNICAS ENTRE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

RUBRO	SEGUIMIENTO	EVALUACION
Objetivos que persiguen	Dar información sobre el cumplimiento de la planificación operativa, para hacer correcciones o mejoras	Determinar los logros del plan vial y compararlos con los que éste se había propuesto
Aspectos que se consideran	Cumplimiento de actividades y tareas. Logros de las metas que éstas se propusieron. Uso de recursos	Cumplimiento de la jerarquía de objetivos (propósito y resultados)
Frecuencia sugerida	Dos veces al año	Cada 02 años
Fuentes	Informes producidos por el IVP	Línea de base, informes de seguimiento de los indicadores del propósito y de resultados, población objetivo, IVP e información externa
Responsables	IVP	IVP o especialistas externos

Fuente: MTC-PROVIASDES, Guía Metodológica: Formulación del Plan Vial Provincial Participativo-PVPP vers 4.0
Elaboración: ETPVPP

7.2. Indicadores de Seguimiento

Se entiende por Seguimiento⁽³²⁾ la actividad que se relaciona directamente con la gestión administrativa, es decir, con el examen continuo o periódico que efectúa la institución que tiene la responsabilidad de un determinado programa ⁽³³⁾, durante la etapa de operación del mismo. Es el seguimiento de la operación del Plan Vial para ver cómo marcha el proceso de ejecución y pretende el control del cumplimiento de los plazos de las actividades programadas, de los insumos entregados y de los productos obtenidos en los tiempos previstos, y en las cantidades y calidades esperadas

³²) También se le denomina Monitoreo

³³) Para el caso del plan vial le corresponde al Instituto Vial Provincial - IVP

El seguimiento, al revisar el cumplimiento de la planificación operativa sirve para tomar oportunas decisiones dirigidas a corregir posibles errores o insuficiencias o a mejorar lo ejecutado .

Los componentes fundamentales para realizar las labores de seguimiento son:

- Las actividades y tareas para determinar si están alcanzando las metas programadas en el Plan Operativo-PO (en la cantidad y calidad previstas) y si se está cumpliendo con los plazos programados
- Los recursos para determinar si se están suministrando y usando en las cantidades previstas de acuerdo a las metas del Plan Operativo

Para el caso del presente Plan Vial, las acciones de seguimiento se realizarán por lo menos dos veces al año : a medio año y al final del mismo; siendo responsabilidad del IVP(o de quien asuma sus funciones) su ejecución , informes respectivos al Concejo Directivo e implementación de mejoras y correcciones.

A continuación se detallan los principales indicadores de seguimiento para el PVPP-T

Cuadro N° 123

PVPP- T : INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO	COD.	INDICADORES
<p>ACCIONES</p> <p>El detalle de las actividades se describen en cada "Plan Operativo Anual" del IVP-T y de la Municipalidad Provincial de Trujillo</p>	DE PRODUCTO	
	ISP-1	Porcentaje de avance de las obras de rehabilitación de caminos vecinales con relación a lo programado en el PO
	ISP-2	Porcentaje de avance de las obras de construcción de caminos vecinales con relación a lo programado en el PO
	ISP-3	Porcentaje de avance de las obras de mejoramiento de caminos con relación a lo programado en el PO
	ISP-4	Porcentaje de avance en formulación de perfiles de inversión con relación a lo programado en el PO
	ISP-5	Porcentaje de caminos vecinales en mantenimiento rutinario y periódico con relación a las vías programadas en el PO
	ISP-6	Porcentaje de recursos utilizados en las obras viales del total de lo presupuestado en el período
	ISP-7	Porcentaje de perfiles viales que cuentan con expedientes técnicos en relación a lo programado en el PO

Fuente:MTC-PROVIASDES, Guía Metodológica:Formulación del Plan Vial Provincial Participativo-PVPP vers 4.0
Elaboración: ETPVPP

7.3. Indicadores de Evaluación

Son unidades de medida específicas, explícitas y objetivamente verificables de los cambios propuestos en el nivel de los objetivos y los productos obtenidos con la ejecución de las actividades programadas en el plan vial. Permite conocer los progresos alcanzados hacia el cumplimiento de las metas de cada uno de los niveles de la jerarquía de objetivos del plan vial. Se identifican dos tipos de indicadores:

Indicadores de Impacto: Identifican la información necesaria a recoger para medir los cambios que se esperan obtener al final del plan vial, con el logro del propósito u objetivo general. A este nivel se intenta conocer y medir las situaciones finales o cambios fundamentales que se han logrado producir en la población objetivo al término del plan vial

Indicadores de Efecto: Identifican la información requerida para medir los cambios que se van a producir con la ejecución del plan vial; es decir, con el logro de los componentes u objetivos específicos. En este sentido, a estos indicadores también se les conoce con el nombre de Indicadores del proceso de Ejecución del Plan Vial.

Para el caso del presente Plan Vial, los indicadores de evaluación, en el contexto del objetivo general y objetivos específicos se describen a continuación, precisando que dicha evaluación se efectuará en períodos bianuales.

Cuadro N° 124

PVPP - T : INDICADORES DE EVALUACIÓN – IMPACTO

Objetivo	Cod.	Indicadores	Línea De Base Provincial
PROPÓSITO “Facilitar a la población el acceso vial ininterrumpido a los servicios sociales y al circuito de actividades económico-productivas”	DE IMPACTO		
	IEI-1	Número de consultas en los centros de salud-CCSS (2008)	2 687 346
	IEI-2	Número de atendidos en los Programas Sociales ⁽³⁴⁾	12 345
	IEI-3	Número de alumnos matriculados en las instituciones educativas-IEE (2009)	220 262
	IEI-4	Flujo de turismo (arribos año 2008)	987 093
	IEI-5	Tránsito por tipo de vehículo en las vías intervenidas (2009)	En Cuadro N° 38
	IEI-6	Número de centros poblados incorporados a la red vial ⁽³⁵⁾	106
	IEI-7	Población articulada a la red vial (2009)	848 726
	IEI-8	Número de empresas de transporte de pasajeros (servicio interdistrital al 2009)	70

Fuente: MTC-PROVIASDES, IVG Trujillo, MPTrujillo, Trabajo de campo
Elaboración: ETPVPP

³⁴) Beneficiarios de Comedores Populares en la provincia al 2009

³⁵) La suma de los CCPP de los caminos vecinales con acceso, en la Provincia, según IVG Trujillo, 2009

La siguiente relación está referida a los principales indicadores de Evaluación-Efecto:

Cuadro Nº 125
PVPP- T : INDICADORES DE EVALUACIÓN - EFECTO

Objetivos Específicos	Cod.	Indicadores
COMPONENTES O RESULTADOS Incrementar la seguridad y confiabilidad en la red vial rural existente	DE EFECTO	
	IEE-1	Número acumulado de km de caminos vecinales rehabilitados por distritos
	IEE-2	Número acumulado de km de caminos vecinales mejorados por distritos
	IEE-3	Número acumulado de km de caminos vecinales con mantenimiento rutinario por distritos
	IEE-4	Número acumulado de km de caminos vecinales con mantenimiento periódico por distritos
	IEE-5	Número de empleo temporal generado por obras de rehabilitación
	IEE-6	Número de Micro-empresas dedicadas al mantenimiento
"Ampliar la red vial rural"	IEE-7	Empleo permanente por labores de mantenimiento
	IEE-8	Número acumulado de km de caminos vecinales construidos por distritos
"Crear , desarrollar y gestionar un Portafolio de Proyectos Viales y de sus Alternativas de financiamiento"	IEE-9	Número de empleo temporal generado por obras de nuevas construcciones
	IEE-10	Número acumulado de estudios viales de Pre-inversión elaborados y aprobados
	IEE-11	Número acumulado de expedientes técnicos aprobados
"Fortalecer la capacidad de gestión vial de los Gobiernos Locales"	IEE-12	Número de Estudios de Pre inversión canalizados para cooperación financiera nacional e internacional
	IEE-13	Número de proyectos financiados con recursos de terceros
	IEE-14	Número de G.L. que cofinancian el mantenimiento
	IEE-15	Monto de recursos asignados para vialidad respecto al presupuesto de GL
" Apoyar Investigaciones, procesos y Planes que impactan sobre la Operatividad y mejoras de la red vial rural "	IEE-16	Cantidad de equipo o maquinaria disponible para obras viales
	IEE-17	Personal capacitado disponible para obras viales
"Difundir, socializar e internalizar la visión vial definida, los objetivos y el compromiso de trabajo conjunto"	IEE-18	Número de proyectos del Plan Vial incorporados en Presupuestos participativos
	IEE-19	Número acumulado de Kms intervenidos por otros procesos originados en propuestas de la gestión vial provincial.
"Difundir, socializar e internalizar la visión vial definida, los objetivos y el compromiso de trabajo conjunto"	IEE-20	Número de Integrantes Activos en el Concejo Consultivo y de Apoyo
	IEE-21	Número y tipo de instituciones locales cooperantes en la gestión vial

Fuente: MTC-PROVIASDES, Guía Metodológica: Formulación del Plan Vial Provincial Participativo-PVPP vers 4.0
Elaboración: ETPVPP

ANEXOS

Anexo N° 01

POBLACIÓN PROVINCIA DE TRUJILLO POR DISTRITOS y CPs(*), 2007 y 2009

(A base de Censos INEI 1993 y 2007)

TRUJILLO		ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO				
TRUJILLO		Urbano	294,730	302,283
Población Dispersa			169	173
TOTAL			294,899	302,456

EL PORVENIR		ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO				
EL PORVENIR		Urbano	140,507	152,091
TOTAL			140,507	152,091

FLORENCIA DE MORA		ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO				
FLORENCIA DE MORA		Urbano	40,014	40,654
TOTAL			40,014	40,654

HUANCHACO		ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO				
HUANCHACO		Urbano	9,009	10,114
EL MILAGRO		Urbano	24,625	27,645
HUANCHAQUITO ALTO		Urbano	7,366	8,269
VILLA DEL MAR		Urbano	2,107	2,365
HUANCHAQUITO BAJO		Urbano	697	782
EL TABLAZO		Rural	122	137
NUEVO HORIZONTE		Rural	103	116
VALDIVIA ALTA		Rural	250	281
NUEVO PROGRESO		Rural	185	208
CERRITO DE LA VIRGEN		Rural	116	130
EL PROGRESO		Rural	104	117
Población Dispersa			122	137
TOTAL			44,806	50,302

LA ESPERANZA		ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO				
LA ESPERANZA		Urbano	151,845	159,983
TOTAL			151,845	159,983

LAREDO	ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO			
LAREDO	Urbano	22,557	23,073
BELLO HORIZONTE	Urbano	1,137	1,163
BARRAZA	Urbano	683	699
CATUAY BAJO	Rural	109	111
MENOCUCHO	Rural	681	697
SANTA ROSA ALTA	Rural	307	314
JESUS MARIA	Rural	381	390
LAS COCAS	Rural	156	160
SANTA ROSA BAJA	Rural	130	133
CIUDAD DE DIOS	Rural	210	215
QUIRIHUAC	Rural	360	368
CERRO BLANCO	Rural	532	544
GALINDO	Rural	231	236
CABALLO MUERTO	Rural	113	116
SAN CARLOS	Rural	704	720
SAN IDELFONSO	Rural	210	215
CAMPIÑA LA MERCED ALTA	Rural	555	568
CAMPIÑA LA MERCED BAJA	Rural	244	250
EL CASTILLO	Rural	167	171
SANTO DOMINGO	Rural	665	680
SAN PACHUSCO	Rural	255	261
SANTA VICTORIA	Rural	194	198
CONACHE	Rural	462	473
CHACARILLA BARRAZA	Rural	301	308
NUEVO BARRAZA	Rural	494	505
CACIQUE	Rural	109	111
PAMPAS DE SAN JUAN	Rural	201	206
LA PUNTA	Rural	106	108
Población Dispersa		571	584
TOTAL		32,825	33,576

MOCHE	ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO			
MOCHE	Urbano	16,000	16,701
MIRAMAR	Urbano	9,614	10,035
CHANQUIN ALTO	Rural	244	255
JUSHAPE	Rural	618	645
COBRANZA	Rural	232	242
PISUN	Rural	188	196
VILLA SAN JUAN	Rural	145	151
LA GENERAL	Rural	217	227
SAN AGUSTIN DEL PUENTE	Rural	117	122
SUN A	Rural	207	216
LA HACIENDITA	Rural	105	110
LA LINEA	Rural	147	153
LAS TORRES DE SAN BORJA	Rural	284	296
EL ORCON	Rural	149	156
CHOC CHOC	Rural	186	194
CHOROVAL	Rural	177	185
Población Dispersa		1,097	1,145
TOTAL		29,727	31,029

POROTO	ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO			
POROTO	Urbano	753	732
SHIRAN	Urbano	338	328
CANSECO	Rural	115	112
MOCHAL	Rural	118	115
LA CAPILLA	Rural	137	133
LA TRANCA	Rural	260	253
CON CÓN	Rural	285	277
CUSHMUN	Rural	158	154
PLATANAR	Rural	381	370
CASA BLANCA	Rural	114	111
CAMPO DE PIURA	Rural	101	98
Población Dispersa		841	817
TOTAL		3,601	3,499

SALAVERRY	ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO			
SALAVERRY	Urbano	8,816	9,493
ALTO SALAVERRY	Urbano	5,014	5,399
Población Dispersa		62	67
TOTAL		13,892	14,958

SIMBAL	ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO			
SIMBAL	Urbano	805	820
RASDAY	Rural	120	122
ÑARI	Rural	144	147
COLLAMBAY	Rural	263	268
CERRO PRIETO	Rural	104	106
CAJAMARCA	Rural	361	368
CHACCHIT	Rural	124	126
CHOLOCAL	Rural	149	152
CUMBRAY	Rural	259	264
PEDREGAL	Rural	445	453
CATUAY ALTO	Rural	289	294
LA CONSTANCIA	Rural	195	199
CRUZ BLANCA	Rural	282	287
Población Dispersa		542	552
TOTAL		4,082	4,156

VÍCTOR LARCO HERRERA	ÁREA	2007	2009
CENTRO POBLADO			
BUENOS AIRES	Urbano	557,38	58,010
Población Dispersa		43	45
TOTAL		55,781	58,055

*) Centros Poblados con más de 100 habitantes, según el INEI, en base al Censo de Población y Vivienda 2007. La Población al 2009 se estimó, utilizando la Tasa de Crecimiento Poblacional Intercensal distrital 2007/1993

Anexo Nº 02

COEFICIENTES DE LOCALIZACIÓN ESTANDARIZADOS
(INCLUYE DISTRITOS NODO Y CON POTENCIAL)

RECURSO SUELO AGRÍCOLA

Distrito	Potencialidad Hás	Potencialidad Ponderada, Hás	Zonificación	Coficiente Localización Estandarizado
Trujillo	0	0.00		0
El Porvenir	0	0.00		0
Florencia de Mora	0	0.00		0
Huanchaco	4979.21	5786.40		0.35
La Esperanza	0	0.00		0
Laredo	0	0.00		0
Moche	688.1	2905.75		0.176
Poroto	178.85	81.40		0.005
Salaverry	5668.5	10094.04	NODO	0.61
Simbal	845.76	180.35		0.0109
Víctor Larco Herrera	0	0.00		0
Total Provincia	12360.42	19047.94		

RECURSO SUELO PASTOS

Distrito	Potencialidad Hás	Potencialidad Ponderada, Hás	Zonificación	Coficiente Localización Estandarizado
Trujillo	0	0.00		0.00
El Porvenir	0	0.00		0.00
Florencia de Mora	0	0.00		0.00
Huanchaco	6422.26	10725.17	NODO	0.55
La Esperanza	0	0.00		0.00
Laredo	3559.96	3453.16		0.18
Moche	329.91	376.10		0.02
Poroto	3240.89	3305.71		0.17
Salaverry	3931.87	4521.65		0.23
Simbal	2674.86	1604.92		0.08
Víctor Larco Herrera	15	1.35		0.00
Total Provincia	20174.75	23988.06		

**RECURSO GANADO VACUNO
LECHERO**

Distrito	Potencialidad Unid	Potencialidad Ponderada, Unid	Zonificación	Coficiente Localización Estandarizado
	1	1 x 2		
Trujillo	1563	734		0.009
El Porvenir	164	95		0.001
Florencia de Mora	46	16		0.000
Huanchaco	5166	10228	NODO	0.130
La Esperanza	229	151		0.002
Laredo	2016	9960		0.127
Moche	1930	5674		0.072
Poroto	132	1840		0.023
Salaverry	985	2364		0.030
Simbal	544	6144		0.078
Víctor Larco Herrera	1132	645		0.008
Total Provincia	13907	37852		

**RECURSO TURÍSTICO
ARQUEOLÓGICO**

Distrito	Potencialidad Unid	Potencialidad Ponderada, Unid	Zonificación	Coficiente Localización Estandarizado
	1	1 x 2		
Trujillo	0	0.00		0.00
El Porvenir	0	0.00		0.00
Florencia de Mora	0	0.00		0.00
Huanchaco	1	1.00	NODO	1.00
La Esperanza	1	0.95		0.95
Laredo	0	0.00		0.00
Moche	1	0.97		0.97
Poroto	0	0.00		0.00
Salaverry	0	0.00		0.00
Simbal	0	0.00		0.00
Víctor Larco Herrera	0	0.00		0.00
Total Provincia	3	3		

Nota:

Los coeficientes para los distritos que no son NODO se han construido a base de la proporción que representan sus potencialidades ponderadas respecto a la potencialidad ponderada del NODO. Este procedimiento permite mantener sin alteración la jerarquía de los nodos.

