

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y**  
**CONTABLES**  
**ESCUELA DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**TESIS:**

**“INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU  
INFLUENCIA EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS SECTORES  
PRODUCTIVOS EN LA PROVINCIA DE HUAMANGA: 2009-2013”**

**ELABORADO POR: Bach. GLICERIO ALANYA TORRES**

**Bach. JUAN LUIS HUAMANÍ CURIHUAMÁN**

**ASESOR : Econ. HERMES BERMÚDEZ VALQUI**

**AYACUCHO-PERÚ**

**2014**

# ÍNDICE

**DEDICATORIA**

**AGRADECIMIENTO**

**INTRODUCCIÓN**

## **CAPÍTULO I**

### **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

1.1	Descripción de la realidad problemática.....	5
1.2	Formulación del problema.....	12
1.2.1	Problema General.....	12
1.2.2	Problemas Específicos .....	12
1.2.3	Delimitación .....	12
1.3	Objetivos.....	12
1.3.1	Objetivo General.....	12
1.3.2	Objetivos secundarios.....	13
1.4	Importancia y justificación .....	13
1.4.1	Importancia.....	13
1.4.2	Justificación .....	14
1.5	Hipótesis.....	14
1.5.1	Hipótesis General .....	14
1.5.2	Hipótesis Específica.....	14
1.6	Variables e Indicadores.....	15
1.7	Metodología .....	15
1.7.1	Tipo de Investigación .....	15
1.7.2	Nivel de investigación .....	15
1.7.3	Métodos.....	16
1.7.4	Técnicas .....	16
1.7.5	Fuente de información .....	16
1.7.6	Tratamiento de la información.....	17

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO DE REFERENCIA**

2.1. Antecedentes .....	18
2.2. Bases Teóricas .....	24
2.3. Marco conceptual.....	40
2.4. Marco Legal .....	41

## **CAPÍTULO III**

### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

3.1. Inversión en Infraestructura Vial.....	43
3.2. Red vial de la provincia de Huamanga.....	63
3.3. Producción y comercialización agrícola.....	69
3.4. Incidencia en el empleo.....	82

CONCLUSIONES.....	84
-------------------	----

RECOMENDACIONES.....	85
----------------------	----

BIBLIOGRAFÍA

ANEXO

## **Dedicatoria**

Con todo nuestro cariño y amor para las personas que hicieron todo en la vida para que nosotros pudiéramos lograr nuestros sueños, por motivarnos y darnos la mano cuando sentíamos que el camino se terminaba, a todos ustedes por siempre nuestros corazones y nuestros agradecimientos.

### **Nuestros Padres**

- Susana Curihuaman Bautista
- Teodoro Huamani Curi
- Justina Torres Tamba
- Prudencio Alanya Arango

## **Agradecimiento**

A nuestras familias por el apoyo constante e incondicional en toda nuestra vida y más aún en nuestros duros años de carrera profesional y en especial queremos expresar nuestras más grandes agradecimientos a nuestras madres que sin duda alguna en el trayecto de nuestras vidas nos ha demostrado su amor, corrigiéndonos nuestras faltas y celebrando nuestros triunfos. Les queremos y amamos madrecitas lindas.

## Introducción

El rol de la inversión en infraestructura es considerado como uno de los más importantes para impulsar el crecimiento económico a través del desarrollo de los mercados locales y de su integración espacial con los centros económicos, sobre todo en economías en vías de desarrollo. La infraestructura tiene un impacto importante en la productividad y crecimiento de una región. Es crítica para asegurar un funcionamiento efectivo de la economía, así como también para determinar la localización y las actividades económicas y los tipos de actividades o sectores que se pueden desarrollar. Una red de infraestructura de transportes y comunicaciones bien desarrollada es un requisito previo para que las comunidades menos desarrolladas puedan conectarse a los centros comerciales y de producción.

La existencia de una infraestructura adecuada en una economía genera una serie de efectos positivos para el desarrollo de las actividades privadas, puesto que esta se constituye en un conjunto de activos públicos que influyen en las decisiones de producción y de consumo de las empresas y de los hogares. Así, por ejemplo, las actividades privadas en las regiones de un país no se desarrollarían adecuadamente si la inversión en infraestructura no fuera provista de manera eficiente, ya sea por el sector público o por el privado, evitando la duplicación y el desperdicio de recursos escasos.

Una de las variables que condiciona el crecimiento económico de un país es la inversión en sus dos vertientes, pública y privada. La inversión privada se mueve por el criterio de rentabilidad y constituye quizá la variable de mayor relevancia

para explicar el crecimiento económico. Por otro lado, la inversión pública que busca la rentabilidad social, constituye el aporte complementario a la inversión privada. Es imposible que la inversión privada cumpla un rol dinamizador de la economía sin una inversión pública de calidad.

El Sistema Nacional de Inversión Pública SNIP creado a fines del año 2000, marca un hito entre la manera tradicional de decidir las inversiones y su priorización hacia un proceso sistemático y ordenado de asignación de recursos para cubrir las brechas de infraestructura que condicionan el crecimiento.

La presente investigación, se encuentra dividida en tres capítulos. En el primer capítulo nos enfocamos en el planteamiento del problema es decir la formulación del problema de investigación, la justificación, los objetivos, las hipótesis correspondientes. En el segundo capítulo se describe un marco teórico referente al tema de la inversión en infraestructura y su incidencia en las actividades económicas de los sectores productivos y finalmente en el tercer capítulo se presenta los resultados y se realiza la discusión de los mismos.

# **CAPITULO I**

## **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

### **1.1 Descripción de la Realidad Problemática**

El crecimiento agregado de una economía puede entenderse como el resultado del crecimiento de sus economías regionales y de la progresiva interacción entre ellas a lo largo del tiempo, situaciones que se ven estimuladas por la inversión en capital privado, la inversión en infraestructura de servicios públicos y las mejoras en el aprovechamiento de nuevas tecnologías en el interior de un país, entre otros factores. Entre los elementos mencionados, el rol de la inversión en infraestructura ha sido reconocido por diversos autores como uno de los más importantes para impulsar el crecimiento económico a través del desarrollo de los mercados locales y de su integración espacial con los centros económicos, sobre todo en economías en vías de desarrollo.

La existencia de una infraestructura adecuada en una economía genera una serie de efectos positivos para el desarrollo de las actividades privadas, puesto que esta se constituye en un conjunto de activos públicos que influyen en las decisiones de producción y de consumo de las empresas y de los hogares. Así, por ejemplo, las actividades privadas en las regiones de un país no se desarrollarían adecuadamente si la



inversión en infraestructura no fuera provista de manera eficiente, ya sea por el sector público o por el privado, evitando la duplicación y el desperdicio de recursos escasos.

En los últimos años, a nivel mundial se ha logrado avances importantes en el crecimiento de las economías, gracias a la Inversión en infraestructura vial que ha generado externalidades positivas en la producción, en el consumo, mayor acceso a los servicios básicos, como consecuencia de una reducción en los costos transaccionales, creando mejoras en la eficiencia productiva, y eficiencias en el consumo. Proporciona servicios que satisfagan las demandas de las empresas y de las familias es una de las tareas más importantes de desarrollo económico y es una responsabilidad de los gobiernos que esto se pueda llevar a cabo.

Dado que el desarrollo es un proceso integral que supone cambios económicos, así como sociales y ambientales, se adopta un enfoque interdisciplinario, como el crecimiento demográfico, el crecimiento económico regionales y locales de la progresiva interacción entre ellas a lo largo del tiempo, situaciones que se ven estimuladas por la inversión pública, la inversión en infraestructura de servicios públicos y las mejoras en el aprovechamiento de nuevas tecnologías en el interior de un país, entre otros factores, el rol de la inversión en infraestructura vial ha sido

uno de los más importantes para impulsar el crecimiento económico a través del desarrollo de los mercados locales y de su integración con los centros económicos, sobre todo en economías en vías de desarrollo.

Las carreteras regionales en buen estado son todavía menos que las nacionales, si bien hay pocos datos disponibles sobre las carreteras rurales y locales que integran el resto de la red, parece que la situación es todavía peor: sólo el 8% se encuentra en buen estado, por ejemplo. Las tasas de pavimentación son también bajas: en 1999, en América Latina y el Caribe estaba pavimentado el 27% de las carreteras, frente al 54% en los países de ingreso mediano y el 75% en Corea. Esta proporción había aumentado con mayor rapidez en América Latina y el Caribe desde 1990, año en que la proporción era del 22% en esta región, frente al 51% en los países de ingreso mediano y el 72% en Corea.

El deterioro de la infraestructura vial aumenta las necesidades de inversión total de los gobiernos de turno y en la asignación sectorial, es difícil para los caminos rurales competir con las apropiaciones para el resto de vías nacionales o departamentales. En el sector de transporte, las salidas innovadoras a la trampa fiscal incluyen la creación de fondos especiales financiados por contribuciones específicas (impuestos a los combustibles, por ejemplo), la repartición de las cargas fiscales con los

gobiernos regionales mediante co-financiación (matchingfunds) con el gobierno central, y aportes de las comunidades.<sup>1</sup>

Históricamente, la inversión en infraestructura vial en el Perú ha sido escasa e insuficiente para ofrecer la infraestructura necesaria y para lograr un crecimiento dinámico y sostenido de la economía. Este escaso e irregular flujo de inversiones impidió al país elevar suficientemente los niveles de cobertura, aunque durante el periodo 1995-2000 el esfuerzo realizado por el Perú para ampliar la cobertura de los servicios ha sido equiparable al de otros países de la región, no ha sido suficiente para eliminar la brecha existente.

Una baja inversión en el sector vial se traduce en costos económicos para el sector privado, así como en una inadecuada provisión de servicios públicos.

Actualmente en el Perú se viene ejecutando obras de infraestructura vial de mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento (periódico y rutinario) financiado con el BID y el BIRT con contrapartida del Gobierno Nacional, con la finalidad de mejorar los niveles de intervención en infraestructura vial de los Gobiernos Regionales y Locales, este proceso se inició hace varios años atrás, sin embargo a partir del año 2005 se inicia con el

---

<sup>1</sup>Infraestructura y pobreza rural: coordinación de política se intervenciones en países de América Latina y el Caribe, Juan Benavides pag 24

proceso de planificación vial; que permite a los Gobiernos Regionales y Locales contar con un instrumento para la gestión vial, como es el Plan Vial Departamental Participativo y el Plan Vial Rural Participativo, documento que permite planificar los niveles de intervención por un periodo de largo plazo (10 años).

En el departamento de Ayacucho existe un evidente predominio del modo de transporte carretero, donde la evolución de la infraestructura vial ha estado ligada a las peculiaridades geográficas, climáticas, étnicas, económicas, y culturales de los pueblos. Sin embargo las demandas actuales de transporte generadas por un mercado abierto, han puesto en evidencia deficiencias e insuficiencias de las actuales vías de transporte.

El problema del elevado nivel de deterioro de las carreteras en el departamento de Ayacucho, ocasionados por la deficiente conservación y mantenimiento generan disminución del patrimonio vial, mayores costos de operación vehicular y otras pérdidas expresadas en cantidades monetarias. En consecuencia, el hecho cierto y concreto es que la situación de mal estado de las vías atenta gravemente contra la productividad, la competitividad regional y el crecimiento económico departamental.

La red vial departamental en Ayacucho cuenta con un total de 9739.70 Km. de las cuales 1314.10 Km. son vías nacionales, 2051.70 Km. son vías departamentales y 6,373.90 son vías vecinales o rurales; de las cuales estas se caracterizan de acuerdo a la superficie de rodadura y 433.93Km. se encuentran asfaltados 3806 Km. Son afirmadas; se encuentra sin afirmar 3,0229 Km y 2476.30 km se encuentran a nivel de trocha carrozable.

La red vecinal o rural es la que tiene mayor incidencia en el departamento y es la que ha sufrido mayores cambios, sin embargo se tiene limitaciones para definir con precisión la longitud aproximada dado que no se tiene un inventario vial actualizado, ya que muchas de ellas han sido construidas y no han sido registradas ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su correspondiente codificación.

El mantenimiento de las vías en la provincia de Huamanga viene siendo ejecutadas por el Gobierno Regional y el Gobierno Local Provincial; la situación actual del transporte ha mejorado, a pesar de presentar una articulación en malas condiciones al interior de su territorio y muy restringido al exterior de la misma, no estando integrados a la capital el total de los distritos y anexos que lo conforman; sin embargo las vías carrozables o trochas han permitido un acceso al interior de sus distritos, las mismas se vienen articulando a la red vial departamental para lo cual es necesario ampliarlos y mejorarlos.

La infraestructura vial genera empleo, mejora la competitividad de un país y la calidad de vida de sus habitantes. El desarrollo de la infraestructura origina externalidades positivas que permiten a las empresas ser más eficientes, competitivas y contribuir al desarrollo económico; no obstante, lo más resaltante es que estos efectos se prolongan en el mediano y largo plazo. Por ello, muchos especialistas coinciden en que la mejor política económica para generar mayor crecimiento es la inversión en infraestructura vial. Entonces, se puede considerar que hoy, analizar la capacidad de un país para desarrollar proyectos de infraestructura vial equivale a analizar su capacidad para enfrentar una crisis.

Las necesidades de infraestructura varían en forma dinámica, a fin de sostener una oferta dirigida a un mercado global y continuamente competitivo. En tal sentido, requiere un impulso permanente, así como los mecanismos que promuevan su realización de manera sostenida. Dichos mecanismos, sin dejar de ser rigurosos, deben conducir a la concreción de compromisos de inversión crecientes. De otro lado, la inversión en infraestructura no solo debe ser responsabilidad de los Gobiernos, sino que también debe ser asumida por el sector privado, obviamente con condiciones que resulten atractivas

## **1.2 Formulación de problemas**

### **1.2.1 Problema General**

¿Analizar en qué medida la inversión pública en infraestructura vial influye en la actividad económica de los sectores productivos en la provincia de Huamanga: 2009-2013?

### **1.2.2 Problemas Específicos**

- a) ¿Qué relación existe entre la inversión en infraestructura vial y la producción?
- b) ¿La inversión en infraestructura vial puede mejorar las formas de comercialización de los productos en la provincia de Huamanga?
- c) ¿Cuál es la influencia de la inversión en infraestructura vial en el empleo de la población?

### **1.2.3 Delimitación**

**Espacial:** Comprende la provincia de Huamanga – Región Ayacucho.

**Temporal:** Comprende desde el año 2009 al 2013

**Delimitación Social:** La investigación se desarrollará en el marco de la incidencia de la inversión pública vial en las condiciones de vida de la población dedicada a la actividad agrícola en la Provincia de Huamanga.

## **1.3 Objetivo**

### **1.3.1 Objetivo General**

Realizar un análisis sobre la inversión pública en infraestructura vial y la influencia que tiene en la actividad económica agrícola en la provincia de Huamanga: 2009-2013.

### **1.3.2 Objetivos Específicos**

- a) Evaluar la relación que existe entre la inversión en infraestructura vial y los niveles de producción en la provincia de Huamanga.
- b) Determinar si la inversión pública en infraestructura vial puede mejorar las formas de comercialización.
- c) Identificar la influencia de la inversión en infraestructura vial en el empleo de la población

## **1.4 Importancia y justificación**

### **1.4.1 importancia**

El impacto de la inversión en infraestructura Vial tiene una importancia primordial, ya que es un factor fundamental que tiene mucha incidencia en el desarrollo de un país a través del acceso a los mercados y servicios básicos, los costos de transporte inciden en la formación de los precios de productos agrícolas, una deficiente infraestructura vial encarece los costos de transporte y limita al productor a comercializar su producción y en algunos casos constituye un impedimento para que los productores tengan acceso a los mercados, perdiendo competitividad y postergando por décadas a la población rural que salgan de la pobreza y extrema pobreza en que se encuentran.

En este trabajo se busca relieves la importancia de la inversión pública para contribuir al crecimiento de los sectores productivos de nuestra provincia.



### **1.4.2 justificación**

Por su naturaleza, uno de los elementos que justifica este trabajo es que la inversión en infraestructura vial constituye un pilar fundamental para el crecimiento de los sectores productivos, permitiendo una mayor transitabilidad de recursos e insumos que pueden influir en los niveles de producción y un mayor acceso a los mercados.

Para el desarrollo del presente trabajo se utilizará la teoría económica y la estadística por lo que la investigación tiene una justificación de carácter práctico.

## **1.5 Hipótesis.**

### **1.5.1 Hipótesis General:**

La inversión pública en infraestructura vial influye positivamente en el desarrollo de las actividades agrícolas en la provincia de Huamanga: 2009-2013.

### **1.5.2 Hipótesis Específica:**

- a) La inversión en infraestructura vial se relaciona directamente con la producción agrícola mediante la interconexión espacial.
- b) La inversión en infraestructura vial mejora el funcionamiento de las formas de comercialización en los mercados locales a través del mejoramiento de la transitabilidad.
- c) La inversión en infraestructura vial tiene una influencia poco significativa en los niveles de empleo de la población.

## **1.6 Variables e indicadores:**

### ➤ **Variable Independiente.**

Infraestructura Vial.

#### **Indicadores:**

Inversión

Interconexión

Transitabilidad

### ➤ **Variable Dependiente:**

Actividad económica

#### **Indicadores:**

Producción

Comercialización

Empleo.

## **1.7 metodología:**

### **1.7.1 Tipo de investigación**

- **Aplicada.** Se utilizó la teoría económica que nos ha permitido un análisis práctico de un problema en particular

### **1.7.2 Nivel de investigación**

- **Descriptivo.** Se presenta las características de los resultados de la inversión pública en infraestructura vial, de la producción y las formas de comercialización de los principales cultivos agrícolas tal

y conforme son y sus efectos en los ingresos de los productores. en la provincia de Huamanga.

- **Correlacional.** Nos permite analizar los efectos de la inversión en infraestructura vial y los ingresos de los productores. en la provincia de Huamanga.

### **1.7.3 Método de investigación**

- **Inductivo.** Nos ha permitido establecer proposiciones de carácter general inferidas de la observación y el estudio analítico de hechos particulares.
- **Deductivo.** Permite inferir una conclusión particular a partir de premisas generales.
- **Analítico.** Consiste esencialmente en separar las partes de un todo para el análisis respectivo.
- **Sintético.** Consiste en reunir las partes analizadas en un todo para un análisis global.

### **1.7.4 Técnicas de investigación**

- La observación
- El análisis documental

### **1.7.5 Fuentes de información**

Las fuentes de información han sido básicamente secundaria, obteniendo los datos de la Dirección Regional de Agricultura- Ayacucho, del Instituto Nacional de Estadística (INEI),

Municipalidad provincial de Huamanga, Ministerio de Transportes y Comunicaciones-Ayacucho y del Ministerio de Economía y Finanzas.

#### **1.7.6 Tratamiento de la información**

Para la presentación de la información se ha realizado una consolidación de la información cuantitativa para obtener los Tablas y gráficos para el análisis e interpretación respectivamente en base a las hipótesis.

## **CAPITULO II**

### **MARCO DE REFERENCIA**

#### **2.1. Antecedentes**

Para SACHS – LARRAIN (1992), la inversión es el flujo de producto o gasto en un periodo dado, que se usa para mantener o incrementar el stock de capital. Por ello la inversión es la adquisición de recursos o factores de producción (capital fijo y variable), que se orienta a la producción y la generación de bienes y servicios para el incremento del stock de capital invertido.

Lahera, (1993), La buena asignación del gasto Público tiene como prerequisite el fortalecimiento del sistema de evaluación de las inversiones públicas. El método de evaluación de proyectos debe ser aplicado al total de la asignación de recursos, también en áreas diferentes a las de inversión e infraestructura.

Garretón, (1994) en lo que respecta a los servicios del estado, no se trata –incluso para los sectores más marginales- sólo del acceso a los servicios o de su cobertura: hoy lo que está en cuestión es la calidad del servicio o del bien. Esto significa que la calidad ha llegado a ser una condición de la equidad y que ya no podemos separar estos dos aspectos.

La Inversión Pública en el Perú ha evolucionado y hoy ocupa el segundo lugar en eficiencia en América Latina, aunque aún, con serias limitaciones, Ello se debe a que el Perú ha mejorado el trabajo con los gobiernos regionales y locales: hay mayor descentralización, mayor estabilidad en las reglas de juego y un marco regulatorio más claro, es un proceso que debe profundizarse, hay que delegar mucha más autonomía a las regiones y municipios, que tienen aún muchas limitaciones.

A finales de los años ochenta, el crecimiento de la red vial peruana y la inversión en mantenimiento de las carreteras ya existentes fueron prácticamente nulos. Como consecuencia, se estimó que sería necesaria una inversión mínima de 500 millones de dólares sólo para la reparación de las carreteras en mal estado. Desde 1993 el sector público está llevando a cabo un programa de rehabilitación en 1,000 kilómetros, lo que supone aproximadamente el 6% de la red vial nacional.

Asimismo, en 1994 se obtuvo un crédito por 242 millones de dólares del Banco Mundial destinado a un programa para la rehabilitación de 725 kilómetros de carreteras y el mantenimiento de otros 620 kilómetros de caminos en la selva.

En toda esta tarea de reconstrucción, sobre todo con respecto a las nuevas inversiones, el Gobierno está interesado en promover la participación del sector privado.

En el año 1996 la longitud de la red vial ascendía a 76.766 kilómetros. De este total sólo 8.565 se encontraban asfaltados (11,1%), encontrándose afirmados 13.280 (17,3%) y sin afirmar 16.876 kilómetros (22%); el porcentaje restante corresponde a trochas de ínfima calidad y a otra serie de caminos menores. Para la administración de la red, ésta se divide en tres categorías: nacional, departamental y vecinal.

El Programa de Mantenimiento de Carreteras estableció como meta en 1996, a nivel nacional, la conservación de 4.759 kilómetros. Dentro de este programa se incluían 1.500 kilómetros de la red nacional, 700 de la red departamental y 600 de la red vecinal, así como la mejora de 13 tramos (1.784 kilómetros) y la conservación de la red vial de Lima (175 kilómetros).

Durante la primera etapa (1995-2001) el accionar del PCR, fundamentalmente ha estado circunscrito a mejorar las condiciones de transitables de las vías rurales a través de acciones de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales y secundarios, pavimentación de calles en centros poblados y mejoramiento de caminos de herradura, en 12 departamentos más pobres del país: Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Junín, Puno, Cerro de Pasco, Madre de Dios y San Martín.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup>Generando una cultura de mantenimiento vial rural: el caso del Programa de Caminos Rurales pag 52

Las vías además de articular las ciudades y los mercados han tomado gran impulso, los tratados bilaterales, el funcionamiento y ampliación de Nafta y Mercosur, así como los acuerdos con la Comunidad Europea y los países de la Apec, profundizan la apertura de los mercados y la integración de la agricultura regionales.

Diversas investigaciones muestran la importancia de la infraestructura de transporte en el ámbito rural. Como menciona Tealdo (1987) en su análisis de la Encuesta Nacional de Hogares Rurales (ENahr) de 1984, la escasa participación de los productores agrarios en el mercado tendría como uno de sus determinantes principales el pésimo estado de las vías de comunicación, y paralelo a ello, los mercados limitados o la lejanía de éstos.

Desde la misma óptica de integración al mercado, Escobar (1998) muestra resultados del análisis de la Encuesta Nacional de Niveles de Vida (ENNIV) 1994 en los que se registra el importante efecto de la variable "distancia al mercado" en la determinación del grado de integración a él; sin embargo, queda pendiente la explicación de importantes efectos regionales. Es posible afirmar que las principales vías (nacionales y departamentales) que conforman el sistema vial nacional nunca fueron pensadas con el propósito de conseguir una economía regional bien integrada, sino fundamentalmente con la finalidad de



vincular la región con los centros de desarrollo hegemónicos como Lima y Arequipa, y a través de ellos con el exterior.<sup>3</sup>

Las reformas estructurales puestas en marcha en la economía peruana desde agosto de 1990 han tenido entre sus objetivos principales redefinir el papel de los sectores público y privado en los distintos ámbitos de la economía nacional. En el sector agrario, se puede afirmar que dichas reformas tienden a asegurar que los mercados operen de la manera más libre posible para elevar su competitividad y por tanto su eficiencia, con lo cual la acción directa del Estado se ve reducida a una regulación del funcionamiento de los diferentes mercados y a una función complementaria de la actividad privada.

De esta manera, el nuevo papel del Estado pasa en gran medida por corregir las distorsiones o fallas de mercado que presenta el marco institucional donde se desarrollan las economías rurales.

Las nuevas oportunidades de mercado movilizan la oferta agrícola hacia el exterior, mientras en paralelo se levantan las barreras proteccionistas y penetran los productos agrícolas del exterior.

Esta progresiva evolución hacia una mayor competitividad se traduce en crecientes esfuerzos para aumentar productividad y calidad, reduciendo simultáneamente costos. La expansión de las escalas de producción, (particularmente en cereales, carnes, oleaginosas y azúcar, aunque

---

<sup>3</sup> Ibid pag. 128

también en ciertos frutales y plantaciones) y los procesos de mecanización y automatización simultáneos, tiene grandes impactos en la ocupación rural y en los mercados de la tierra, como se aprecia hoy en día en los países signatarios del Mercosur y en el norte de México.

Rodríguez O. (2002). En Colombia hemos aprendido lo que implica modernizar los sistemas de inversión pública a partir de la implementación de bancos de proyectos en el marco de procesos graduales, pero, intensivos en descentralización. Pasamos en pocos años de esquemas en los que la nación lo hacía todo y sus entidades eran responsables de acometer proyectos desde la formulación hasta su terminación, a escenarios en los que las iniciativas de inversión territoriales se gestan desde las comunidades y muchas de ellas son resueltas por las autoridades locales... “El sistema nacional de inversión pública deberá descentralizarse mucho más. Los bancos de proyectos municipales deben ser fortalecidos para que administren la información sobre inversión local y se integren con el banco de proyectos departamental y el nacional, no en un esquema burocrático piramidal, sino en un esquema horizontal.”

Díaz Roldán, Carmen y Martínez López, (2007). Concluyen que “el gasto público en inversión ocupa un lugar relevante en la instrumentación de las políticas económicas actuales....ello se debe a la transcendencia de ese gasto sobre la generación de renta”, Por otro lado, manifiestan que “el estudio de los efectos de la inversión pública sobre el crecimiento debería

acomodar en sus análisis estas circunstancias regionales y los costes de la redistribución territorial vía gastos en infraestructura”.

González, Federico (2008). De conformidad con el autor “La inversión pública ejerce un efecto directo sobre el producto agregado, e indirecto a través de su impacto sobre la inversión privada. Este puede ser complementario o sustitutivo, y debería ser tenido en cuenta a la hora de cuantificar correctamente su influencia sobre el crecimiento económico. “De acuerdo a los resultados obtenidos, la principal conclusión es la existencia para el caso uruguayo de una relación de largo plazo positiva entre la inversión pública y privada a nivel agregado, lo que se conoce como efecto crowding-in”.

## **2.2. Bases teóricas**

### **2.2.1. Enfoques sobre inversión pública**

Una primera posición proviene de los enfoques o modelos económicos que se discuten para el desarrollo Latinoamericano y que se pueden aplicar en el escenario nuestro. Este hecho nos permite preguntarnos: ¿Debe o no intervenir el Gobierno en el Desarrollo económico Local y Regional? Quienes adoptan la postura neoclásica, neoliberal ortodoxa, sostienen que no, que el Estado debe intervenir lo menos posible en el Desarrollo económico y dejar que las fuerzas del mercado estimulen el desarrollo.

La otra posición tradicional en la economía de la política Latinoamericana, plantea que las fuerzas del mercado generan desequilibrios económicos y sociales y que el Estado debe intervenir en el Desarrollo económico Local, crear empresas estatales y regular el Desarrollo económico, es decir el intervencionismo.

Según Banco Mundial (BM) y el Banco interamericano de Desarrollo (BID)<sup>4</sup>, debe existir una relación “amigable” complementaria entre el mercado y el Estado con el fin resolver el problema de la pobreza en América Latina. Consideran que los recursos fiscales en los países subdesarrollados deben orientarse prioritariamente a la reducción de la extrema pobreza a partir de la implementación de una infraestructura social y económica básica para los sectores menos competitivos y así incrementar la productividad, el nivel de ingreso.

En merito a los argumento anteriores, es indudable, la inversión pública es importante en el desarrollo socioeconómico, sobre todo en los países Subdesarrollados como el nuestro.

La Comisión Económica Para América Latina (CEPAL)<sup>5</sup>, plantea que en los países subdesarrollados, donde predominan los bajos niveles de vida, bajos niveles de productividad, tasas elevadas de crecimiento demográfico, niveles de desempleo y subempleo crecientes; gran

---

4 <http://www.adb.org/cont/evo/evint4.htm>

5 <http://www.idb.org/evo/htrn>

dependencia de las exportaciones primarias; es imperativo la intervención del estado, vía una política de inversión pública coherente, orientada al crecimiento económico y distribución equitativa del ingreso.

Esto nos hace entender, el estado para reducir la brecha de la pobreza requiere una estrategia de financiamiento y mejoramiento de la calidad de los gastos. Esta estrategia supone aumentar el financiamiento de manera sostenida (doblar los gastos), en combinación con una focalización de la inversión en función de la pobreza y una estrategia conjunta entre sectores que permita garantizar mayores y mejores impactos socioeconómicos.

### **2.2.2. El transporte rural como tema de análisis: intereses y orientaciones**

En general podemos advertir que el análisis académico y la discusión pública en el país en torno al tema del transporte están fuertemente sesgados hacia los problemas del transporte urbano e interurbano: el transporte al interior de las grandes ciudades; y el transporte interprovincial de pasajeros y carga entre ciudades. Es muy probable que ello guarde relación con el grado de urbanización alcanzado por la sociedad peruana; pero esos mismos datos estadísticos nos indican que casi 7 millones de personas habitan todavía en las zonas rurales del país, y en muchos casos esas comunidades rurales enfrentan distintos grados de aislamiento, es decir tienen problemas de transporte, que les dificulta o

impide el acceso a los mercados (de productos y de insumos agrícolas), y a los servicios básicos (e.g. salud).

La problemática rural, en un sentido amplio: desarrollo rural, sociedad rural, economía campesina, agricultura, manejo integrado de cuencas, desarrollo regional, etc. ha sido extensamente estudiada en el país, tanto desde las ciencias sociales, como desde las ciencias naturales; Con bastante frecuencia hemos encontrado, como parte del tratamiento de esos temas más amplios, referencias y algunos desarrollos sobre problemas de transporte; la mayor parte de la bibliografía encontrada sobre transporte rural, tiene esta característica.

Por lo general esas aproximaciones hacia el tema del transporte rural, desde la perspectiva del desarrollo agrario y regional se concentran en las necesidades de transporte externo de las comunidades rurales, desplazamientos hacia afuera: acceso a ferias, mercados urbanos y/o servicios básicos. Muy rara vez se presta atención a otra dimensión importante del transporte rural, como son las necesidades de desplazamientos al interior de la propia comunidad, vinculados a la vida cotidiana de las familias: el trabajo agrícola, la ganadería, las tareas domésticas (aprovisionamiento de agua y leña), las relaciones y actividades sociales. Las pocas referencias a esta dimensión más local del tema, normalmente las encontramos en los diagnósticos socio-

económicos y sondeos rurales que entidades de promoción realizan en el proceso de diseño y planificación de algún proyecto de desarrollo.

Hemos encontrado también algunos trabajos en los que el tema de transporte aparece con mayor centralidad, en tanto que es definido explícitamente como objeto de estudio; la mayoría de ellos abordan el tema desde un interés muy puntual y específico: “costos de transporte”, “transporte de carga”, “infraestructura”, “equipos de transporte”, “transporte fluvial”, etc.; estos trabajos suelen tener un enfoque más orientado a los aspectos técnicos y económicos.

No obstante que en la comunidad académica se admite la importancia y trascendencia del tema, llama la atención que no se haya constituido un grupo de interés en torno a él, desde el cual se realicen esfuerzos conjuntos para profundizar en su análisis y aportar en la formulación de políticas; algo que sí ha ocurrido con otros campos temáticos.

### **2.2.3. Pobreza rural y transporte: las relaciones campo-ciudad<sup>6</sup>**

Aproximadamente 3 de cada 10 personas viven en áreas rurales en el Perú, y si bien las ciudades albergan a la mayor cantidad de población en general, y también la mayor cantidad de pobres, es en las zonas rurales del país, y en particular en la sierra rural, donde la pobreza está más

---

<sup>6</sup> Elementos de la Estrategia Focalizada de Lucha contra la Pobreza Extrema 1996-2000”. Equipo Técnico para la Inversión Social. Ministerio de la Presidencia. Lima, 1996.

concentrada, es decir que el porcentaje de la población en condición de pobreza es mucho mayor en el campo que en la ciudad (ver Tabla 01); así tenemos que mientras en Lima Metropolitana, 33 de cada 100 personas está en condición de pobreza, en la sierra rural son 66 de cada 100 personas las que se encuentran en esa condición de pobreza.

**Tabla 01**  
**Perú: Pobreza por Regiones, 1994**  
**(Porcentajes de población)**

REGIÓN	POBREZA *	EXTREMA POBREZA **
Sierra Rural	66%	44%
Sierra Urbana	N.D	15%
Costa Urb. (excluido Lima)	44%	13%
Lima Metropolitana	33%	4%
<b>Total – Perú</b>	<b>49.6%</b>	<b>20.2%</b>

\* Pobreza: ingreso insuficiente para cubrir el costo de una Canasta Mínima de Consumo (incluye alimentos, y otras necesidades básicas no alimenticias).

\*\* Pobreza Extrema: Ingreso insuficiente para adquirir solamente la canasta alimenticia básica (requerimientos energéticos y proteicos).

Fuente: FONCODES - INEI.

Esas brechas se agrandan espectacularmente si consideramos la categoría extrema pobreza, incluso si comparamos sierra urbana con sierra rural: el porcentaje de pobres extremos es tres veces mayor en la sierra rural que en la sierra urbana.

En diversos estudios se han desarrollado hipótesis explicativas para entender la persistencia de la pobreza rural, y las brechas económicas y sociales entre la ciudad y el campo; el presente trabajo no pretende dar cuenta de esos esfuerzos intelectuales. Sin embargo, para el desarrollo



de nuestro tema si es pertinente hacer algunas referencias a esos trabajos, en la medida en que una buena parte de ellos destacan o bien el aislamiento y la falta de accesibilidad de las zonas rurales, o bien los desventajosos términos de su vinculación con los mercados urbanos, como uno de los factores que retroalimenta su subdesarrollo, y consecuentemente su pobreza. Y si hablamos de aislamiento y accesibilidad, estamos hablando de transporte.

#### **2.2.4. Los “corredores” económicos y el transporte rural<sup>7</sup>**

En cierto modo el enfoque anteriormente presentado, ha sido tomado en cuenta recientemente por el Gobierno del Perú, y algunas agencias internacionales de cooperación al desarrollo (e.g. USAID), para formular una estrategia de lucha contra la pobreza, que contempla entre sus elementos principales el desarrollo de ciudades intermedias que permitan a la población más pobre de las zonas rurales vincularse con esos “mercados emergentes”.

La ejecución de la estrategia supone identificar y seleccionar las ciudades, y aquí es donde se introduce el criterio de “corredores urbanos”: no interesa tanto cada ciudad considerada como un caso puntual, sino en tanto que forma parte de un subsistema urbano, dentro del cual mantiene vínculos y relaciones con otras ciudades; como en el país la relación vial

---

<sup>7</sup> Elementos de la Estrategia Focalizada de Lucha contra la Pobreza Extrema 1996-2000”. Equipo Técnico para la Inversión Social. Ministerio de la Presidencia. Lima, 1996

dentro de los subsistemas urbanos tiende a ser lineal, se forman los llamados “corredores urbanos”, o “corredores económicos”.

Quienes formularon la citada estrategia, la fundamentan en algunas proposiciones básicas o ideas fuerza, alguna de las cuales guardan relación directa con el tema del transporte rural:

- Casi por definición, la población más pobre del Perú es también la más aislada de los mercados.
- Tanto a nivel macro-económico como a nivel local, uno de los mayores impedimentos del desarrollo económico sostenido es la falta de demanda efectiva, por lo tanto hay que exportar (argumento que tiene aplicabilidad no sólo para la economía nacional, sino también a nivel local: exportación regional)
- En el Perú, las inversiones que más facilitan la exportación regional e internacional son las vías de comunicación.

“Aunque hay muchos factores que afectan la capacidad de importación interna y externa, es indudable que las vías de comunicación -tanto carreteras troncales como caminos de acceso- tienen el rol más importante en la articulación de las poblaciones en pobreza extrema con el resto de la economía nacional. Las vías de comunicación son esenciales, no sólo para vincular a los pobres que permanecen en las áreas rurales con

mercados locales, sino también para relacionar a estos últimos - que son relativamente muy reducidos y sensibles a las fluctuaciones de precios- con mercados de otras partes. Las visitas que se hicieron a diferentes zonas del país en la preparación de este documento evidenciaron una opinión favorable respecto a la importancia de las vías de comunicación. Casi sin excepción las personas entrevistadas -tanto del sector privado como del sector público- se refirieron a las vías de comunicación como la prioridad número uno”

### **2.2.5. Infraestructura vial<sup>8</sup>**

El Estado a través de sus inversiones en obras públicas ha jugado un papel importante en el proceso de articulación territorial y de configuración de los espacios económicos y sociales. Desde el siglo pasado, y a medida que algún boom” económico le permitiera disponer de los recursos suficientes, el Estado ha orientado su acción hacia dos propósitos complementarios: i) extender la “presencia real de su aparato político-administrativo a lo largo y ancho del territorio nacional, subordinando los espacios regionales al poder político central; y ii) viabilizar la penetración del capital hacia nuevos espacios en los que se puedan desarrollar procesos productivos, primero bajo la modalidad de economías de enclave, primario exportadoras; y luego con una estrategia que sin dejar

---

<sup>8</sup> Guerrero, Raúl (1998). Aproximación al Estudio del Transporte Rural en el Perú. ITDG-Perú, Lima

de lado el sector primario, también busca el desarrollo del mercado interno. Para ambos propósitos era necesario el desarrollo de una red vial.

Otro medio por el cual el Estado ha tenido un papel importante en el proceso de ocupación del territorio, y creación de espacios económicos y sociales, es a través de los proyectos de colonización y desarrollo de asentamientos rurales, particularmente en zonas de selva. Si bien una parte considerable de la colonización realizada en la selva alta y baja del Perú ha tenido más el carácter de una colonización espontánea, otra parte ha tenido una importante participación del Estado; sin embargo, llama la atención que estos proyectos de colonización planificada hayan tenido las mismas dificultades y el poco éxito que los procesos de ocupación espontánea; unos y otros han ignorado las características de los ecosistemas tan frágiles en los que en los que se asentaron. En casi todos ellos, un componente importante de la inversión fue la "construcción de carreteras de penetración", que propician la migración hacia el área, desencadenándose una secuencia de eventos que escapan de control, tales como: el desmonte mecanizado, uso de maquinaria pesada; métodos inadecuados de explotación forestal; invasión de territorios de comunidades nativas, etc.

En conjunto, estas acciones del Estado han sido decisivas para que se estableciera el predominio de un tipo de vía de transporte: la carretera; y

un medio: el vehículo motorizado; ello en detrimento de cualquier otra alternativa; quizás es por ello que en el Perú, para muchos hablar de los problemas del transporte rural, casi es sinónimo de hablar de los problemas de los “caminos rurales” (en el sentido de carreteras).

#### **2.2.6. El “Programa de Caminos Rurales” (PCR)<sup>9</sup>**

Sin duda la acción de mayor envergadura emprendida por el Estado peruano en los últimos años con relación al transporte rural es la realización del Programa de Caminos Rurales, el cual es co-financiado por el Banco Mundial (BIRF), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y el Gobierno del Perú, bajo los términos acordados en el “Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales”.

A inicios de la década de los 90, la infraestructura vial del país, en todas sus categorías funcionales (nacional, departamental y vecinal), se encontraba severamente deteriorada debido a las muy limitadas inversiones y gastos de mantenimiento durante los años precedentes. En efecto, el porcentaje del gasto público en el sector transporte cayó del 6,1% en el año 1981 a sólo 2,5% en

1990. La transitabilidad de los caminos se vio fuertemente afectada, y ello tuvo repercusiones negativas muy evidentes en los costos y la seguridad del transporte; en el caso específico de la red terciaria o

---

<sup>9</sup> Banco Mundial: Peru Rural Road Rehabilitation and Maintenance Project. Staff Appraisal Report, 14939-PE.

vecinal, muchos caminos quedaron fuera de servicio, acentuándose el aislamiento de comunidades rurales.

Esta situación empezó a revertirse a partir del año 1991, con la puesta en marcha de proyectos de reconstrucción y rehabilitación de las principales carreteras del país (Panamericana, Central), cubiertos con préstamos del BID, financiamientos bilaterales, y fondos del Tesoro Público. La magnitud de este esfuerzo puede ser apreciada al constatar que en el año 1993, el gasto en el sector transporte representó el 12.5% del gasto total del gobierno.

Hasta el año 1994, la recuperación de los caminos se realizaba casi exclusivamente en la red Nacional, habiéndose dejado de lado los caminos departamentales y prácticamente la totalidad de la red vecinal. A partir de ese año, y en el contexto de estrategias y objetivos más amplios orientados a la disminución de la pobreza en las zonas rurales, se realizan los estudios previos, para el diseño de una intervención a gran escala en los caminos rurales; como resultado se formuló el Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales.

Los objetivos específicos del Proyecto son los siguientes

- Contribuir a reducir los costos de transporte y mejorar el acceso a los mercados para los productos agropecuarios y no agropecuarios.

- Integrar las zonas de difícil acceso con los centros económicos regionales.
- Mejorar las condiciones de transporte en los centros poblados.
- Generar empleo mediante la rehabilitación y mantenimiento de los caminos rurales a fin de mitigar la pobreza rural.
- Desarrollar capacidad institucional a nivel de los gobiernos locales, e impulsar la constitución de pequeñas y medianas empresas que se encarguen en forma sostenible del mantenimiento y mejoramiento de los caminos rurales.

Considerando los antecedentes en el país de grandes proyectos de infraestructura vial con financiamiento externo (BID - BIRF), el PCR es un proyecto novedoso en su enfoque, que lo hace distinto de los proyectos convencionales, normalmente sometidos a rigurosos criterios de evaluación técnica y económica (valor actual neto, tasa interna de retorno, etc) y cuyas obras son ejecutadas por grandes empresas constructoras, en muchos casos extranjeras; en este caso estamos ante un Programa de apreciable envergadura en términos de inversión, 430 millones de dólares (250 millones en la primera etapa 1995-1998), que orienta su intervención no sólo con criterio económico, sino también social: participación de pequeñas y medianas empresas constructoras, generación de empleo rural, constitución y promoción de microempresas de mantenimiento locales, desarrollo institucional y de capacidades de gestión a nivel local.

Se aprecia con mayor claridad este enfoque cuando revisamos los cinco componentes del Programa, y las estrategias de implementación.

- Rehabilitación de caminos rurales (Red Vecinal - Red Departamental)
- Mantenimiento rutinario de caminos rurales rehabilitados (a través de microempresas locales).
- Mejoramiento de calles principales en centros poblados (más de 2,000 habitantes).
- Mejoramiento del transporte rural no motorizado (caminos de herradura).
- Desarrollo Institucional (énfasis en el nivel local: municipios, centros poblados, comunidades).

Indicadores de pobreza y de potencial económico de las diversas regiones del país han sido tomados en cuenta para priorizar las zonas de ejecución del programa.

**Tabla 02:**

**Departamentos en los que se ejecuta el Programa de Caminos Rurales**

– Ancash	– Huánuco
– Ayacucho	– Junín
– Apurímac	– Madre de Dios
– Cajamarca	– Pasco
– Cusco	– Puno
– Huancavelica	– San Martín



### **2.2.7. Incidencia de las vías para acceso al mercado.**

La vía terrestre es un modo de transportes que permiten al productor el acceso a los mercados sean estas locales, nacionales e internacionales de tal forma que puedan contribuir si son bien regulados, a un crecimiento con equidad y, por lo tanto, a la lucha contra la pobreza.

“A nivel de los productores rurales pobres, la comercialización presenta una serie de limitantes que van desde las dificultades de acceso a los mercados (una problemática de carácter micro), hasta las complicaciones asociadas con la sostenibilidad en los mercados (una problemática de carácter micro y macro).

Los problemas de acceso a los mercados tienen, a su vez, características y orígenes muy propios, que no terminan de ser completamente descritos ni totalmente entendidos. Una mirada pragmática al estrato de la pequeña agricultura pobre de América Latina muestra individuos y grupos de productores que no logran una inserción sólida ni permanente en los mercados, y al contrario, otros que en condiciones menos favorables, sí han alcanzado vinculaciones con los mercados, y en algunos casos, relaciones sólidas y sostenibles que los han llevado a crecimientos significativos.<sup>10</sup>

Si bien es cierto que el acceso a los mercados es la forma más efectiva de fomentar la agricultura y beneficiar al productor rural, los mercados

---

<sup>10</sup> Intercambios pág., 01

también son un desafío para los pequeños productores; las posibilidades de comercio en algunas zonas rurales se ven negativamente afectadas por los altos costos operativos que implica una vía en mal estado o estar desarticuladas a ello se suman otros factores como el sistema de comercialización, organización etc.

Otro de los principales obstáculos que los productores rurales deben superar para entrar exitosamente en el mercado globalizado es el rezago en materia de educación y capacitación, lo que incide directamente en su productividad y, por tanto, en su nivel de ingresos.

“Los sectores de transporte, comunicaciones y energía, constituyen factores determinantes para articular los centros de producción con los centros de consumo y la dinamización de las actividades productivas determinando los patrones de producción y de consumo, por lo tanto al estar articulado el distrito a la red vial provincial y contar con energía suficiente, existen las condiciones para mejorar el ritmo de su desarrollo, aprovechando el gran potencial de los recursos orientados a la agroindustria y la minería<sup>11</sup>

La provincia de Huamanga tienen gran potencial agropecuario y turístico; sin embargo estas no pueden ser explotadas en su totalidad para acceder al consumidor; debido a que muchos centros de producción y centros

---

<sup>11</sup> Mercados indígenas hacia el futuro pág., 81

turísticos se encuentran alejadas y desarticuladas lo cual repercute en los altos costos de transporte que encarece al producto.

#### **2.2.8. Interconexión y oferta de productos.**

La interconexión vial permite articular e integrar los distritos, capitales de provincias y departamentos; y dentro de ellas los centros de producción y los mercados, permitiendo así el desarrollo de la producción agropecuaria.

Los productores por mejorar el rendimiento natural requieren el desarrollo de un sistema de transporte que ayude al productor y que no sea un obstáculo y un sobre costo adicional al esfuerzo de éstos.

El acceso vial ha venido promoviendo el desarrollo de diversas actividades como la agricultura, la ganadería, la reforestación, etc.; pues a través de ellas se envían los excedentes de la producción al mercado de consumo. La producción agropecuaria que era destinada sólo para el consumo local, gracias a las vías terrestres se pasa a una economía de mercado. El hombre ya no produce sólo para su autoconsumo, sino para vender parte de su producción a los demás en los mercados de los centros urbanos, incrementando así sus ingresos y aumentando también su capacidad para comprar lo que no produce.

Los caminos rurales constituyen la infraestructura básica del sistema vial, que cuenta con un alto grado de intransitabilidad permanente y que hoy,

dado el carácter de la formación de precios, se constituyen en un alto costo adicional para los productores.

A través de la Interconexión vial el productor ofrece sus productos al mercado, si existen vías de acceso no importando la distancia los productores tiene la posibilidad de producir algo, de lo contrario es una producción de alto riesgo.

### **2.2.9. La transitabilidad y la demanda de productos.**

El campo y la ciudad juegan roles complementarios no competitivos. Al final, es la falta de demanda efectiva la que frena el desarrollo agropecuario. Por lo tanto debe admitirse que la ampliación del acceso a los mercados, especialmente a través de las vías de comunicación transitables con las ciudades intermedias, es la forma más efectiva de fomentar la agricultura. Con el incremento permanente de la demanda, hay incentivo para invertir en prácticas de producción más eficientes y rentables. Adicionalmente, la ampliación de la demanda en las ciudades intermedias, al provocar eslabonamientos hacia atrás y hacia adelante con la agricultura, genera efectos multiplicadores que aceleran el motor del crecimiento económico regional.

Como el crecimiento de las ciudades es lo que determina el crecimiento de la demanda mercantil de los alimentos, determina las sucesivas especializaciones en el tipo de agricultura, de productos, etc., todo ello

condicionado por los costos del transporte y los indicadores de transitabilidad.

La transitabilidad vial permite un flujo permanente de la comercialización de los productos, sin embargo los costos constituyen un componente muy importante en la formación de los precios; una transitabilidad adecuada incide en los costos del transporte, el flujo de vehículos y servicios de transporte, y dependiendo del estado de las vías incidirán en que el producto llegue o no al mercado.

#### **2.2.10. Los costos de transporte y la competitividad.**

Las exigencias de competitividad provenientes de la apertura económica y la globalización deben ser respondidas con estrategias y políticas que otorguen prioridad a la articulación a los mercados y los espacios económicos como condición para un esfuerzo sostenible de crecimiento en escala nacional regional y local.

Los servicios y la producción más sofisticados van hacia los lugares centrales porque requieren de un mercado más amplio para poder exhibirse

Los costos de transporte son inversamente proporcionales al estado de la infraestructura. Por ello, cuanto mejor acondicionado esté un espacio, menores serán los costos de transporte y mayor la eficiencia obtenida. Contrariamente, cuanto menos adecuada sea la infraestructura, mayores

serán los costos de transporte, y en consecuencia, los precios y la competitividad de la cadena se verán afectados.

La distancia se refleja en el costo del transporte desde la zona productora hasta el mercado. A mayor distancia, mayor costo. Este costo puede traducirse de diversas maneras: costos de transporte de mercancías, costo de comunicación y de información, costos de desplazamiento de personas, etc. De manera que los productores deben ponderar si están en capacidad de asumir, directamente, la distribución y comercialización de sus productos o si deben emplear otros mecanismos de distribución”.<sup>12</sup>

No obstante, la sola posesión de ventajas comparativas puede no ser suficiente para garantizar la competitividad y, en algunos casos, para lograrla será necesario desarrollar factores especializados, como tecnología, conocimiento y capacidad empresarial, relacionados directamente con los factores territoriales de la competitividad”.<sup>13</sup>

“La competitividad de un país puede definirse como la capacidad de diseñar, producir y comercializar bienes y servicios mejores y/o más baratos que los de la competencia internacional, lo cual se debe reflejar en una mejora del nivel de vida de la población.

En el enfoque de Porter no importa tanto qué y cuántos recursos se posee, sino qué se hace con lo que se tiene. Adicionalmente, los países

---

<sup>12</sup> Territorios Rurales, Competitividad y Desarrollo, Cordero Salas Paula Chivarria Hugó, Echeverri Rafael, Sepúlveda Sergio, pág. 8.

<sup>13</sup> Ibid pág. 8

que resultan más competitivos no son aquellos que descubren el nuevo mercado o la tecnología más adecuada, sino los que implementan los mejores cambios en la forma más rápida posible”.<sup>14</sup>

La competitividad no se hereda, y los recursos que tiene un determinado país son limitados, la competitividad hace que un país tenga la capacidad para alcanzar elevados niveles de productividad; es decir, la capacidad para usar con eficiencia y creatividad la mano de obra, los recursos naturales y el capital.

### **2.3. Marco conceptual.**

#### **Infraestructura Vial:**

La infraestructura vial se puede definir como un elemento que permite articular los centros poblados y ciudades, para un flujo comercial adecuado y el acceso a los servicios de salud y educación entre otros.

#### **Mercado:**

El acceso a los mercados, se define como un lugar donde se tiene las condiciones necesarias para el intercambio donde se desarrolla la oferta y la demanda.

#### **Población Rural:**

La población rural es aquella población que se ubica o vive en la zona rural de una provincia o distrito, dedicadas actividades económicas como

---

<sup>14</sup> Ayacucho Competitivo, Alejandro Indacochea, Carlos Bazán, Jakeline Castañeda, Sonia Céspedes, Enrique Gonzales Carré, Patricia Morales, pag 30

la agricultura, la ganadería entre otras actividades, que no cuentan con las infraestructuras necesarias como la población urbana.

#### **2.4. Marco legal.**

- Ley No 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, existen otras disposiciones normativas en materia de inversión pública:
- Reglamento de la ley del sistema nacional de inversión pública, aprobado por D.S. NO 157-2002-EF.
- Ley N° 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales en el Artículo 6° establece que el desarrollo regional comprende la aplicación coherente y eficaz de las políticas e instrumentos de desarrollo económico, social, poblacional, cultural y ambiental, a través de planes, programas y proyectos orientados a generar condiciones que permitan el crecimiento económico armonizado con la dinámica demográfica, el desarrollo social equitativo y la conservación de los recursos naturales y el ambiente en el territorio regional, orientado hacia el ejercicio pleno de los derechos de hombres y mujeres e igualdad de oportunidades.
- Ley N° 27783 Ley de Bases de la Descentralización; Ley que establece el proceso de descentralización y la transferencia de funciones sectoriales a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales



- D.S N° 037-2007- MTC Nuevo clasificador de rutas. Norma que establece los niveles de jerarquización de las nuevas rutas nacionales, departamentales y rurales a nivel nacional, regional y local
- Ley N° 27902, Ley que modifica la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Ley que establece las funciones y competencias de los Gobiernos Regionales.
- Ley N° 27791: Ley Orgánica que Modifica la Organización y Funciones de los Ministerios Esta Ley establece como una competencia del MTC la integración interna y externa del país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculando las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones.
- Ley N° 27779. Ley de creación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector y normativo en materia de transportes y comunicaciones.
- Ley N° 27658. Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado
- D.S. N° 030-2002-PCM. Reglamento de la Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado.

## CAPITULO III

### Resultados y Discusión

#### 3.1. Inversión en infraestructura vial.

##### 3.1.1 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento

##### Municipalidad Provincial de Huamanga

La ejecución por todas las fuentes de financiamiento en infraestructura vial (caminos vecinales) para la Municipalidad Provincial de Huamanga al 31 de diciembre a cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 fueron S/. 2,092,094.00; 610,478.00; 2,030,942.00; 2,328,122.00 y 1,571,289.00 Nuevos Soles respectivamente, como se muestra en el siguiente tabla N° 03

Tabla N° 03

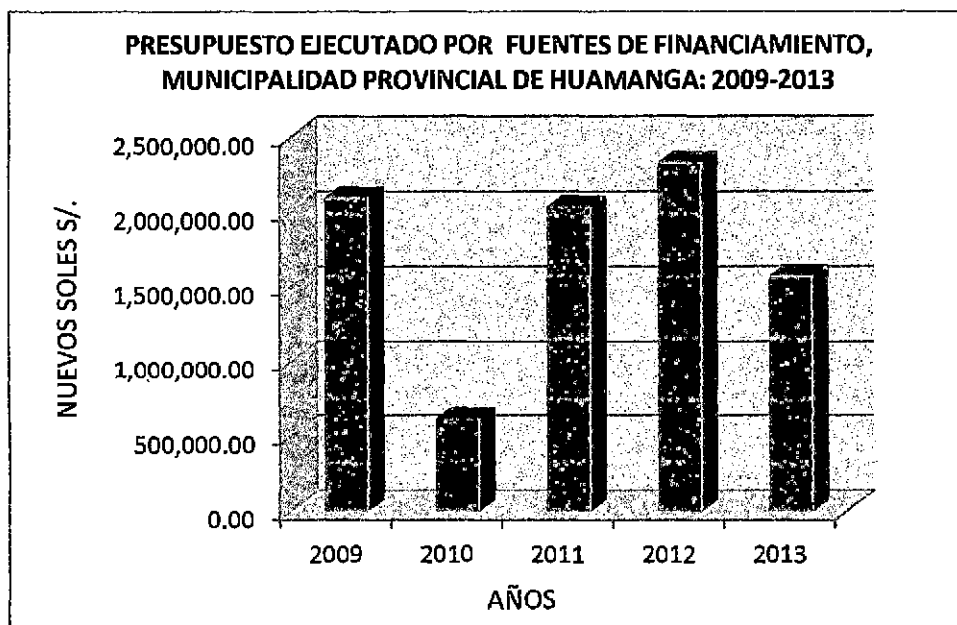
#### Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Provincial de Huamanga: 2009 – 2013

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	9,779.00	0.00	1,585,022.00	1,585,022.00	0.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	24,619.00	176,443.00	445,920.00	723,212.00	3,204.00
RECURSOS DETERMINADOS	2,057,696.00	434,035.00	0.00	19,888.00	1,568,085.00
<b>TOTAL</b>	<b>2,092,094.00</b>	<b>610,478.00</b>	<b>2,030,942.00</b>	<b>2,328,122.00</b>	<b>1,571,289.00</b>

FUENTE: Oficina de Planificación y Presupuestos – Huamanga

Elaboración Propia

**GRAFICA N°01**



FUENTE: Elaboración propia

Con mayor claridad podemos observar en la gráfica anterior, que la captación u obtención de los ingresos de la Municipalidad Provincial de Huamanga fue evolucionando progresivamente durante el periodo de análisis; teniendo como porcentajes más altos durante los dos últimos periodos, 2009 y 2011.

### **3.1.2 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Acocro**

La ejecución presupuestal por toda fuente de financiamiento al 31 de diciembre de cada año. Para el ejercicio 2009 y 2013, la Municipalidad Distrital de Acocro, de acuerdo al presupuesto Institucional en infraestructura vial contó con una asignación más baja de S/. 32,000.00 Nuevos Soles, en el año 2012, Mientras, para el ejercicio 2009, contó con

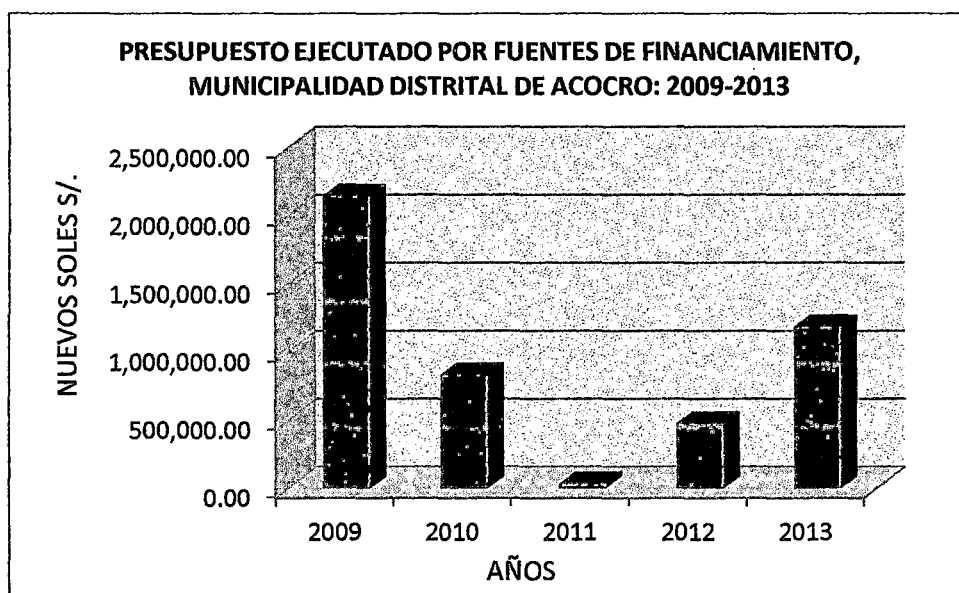
una asignación más alta de S/. 2,148, 391.00 Nuevos Soles, como se muestra en el siguiente Tabla N° 04.

**Tabla N° 04**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento para**  
**Municipalidad distrital de Acocro año 2009 - 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	60,744.00	0.00	0.00	0.00	0.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	6,049.00	0.00	0.00	317,039.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	2,081,601.00	835,530.00	32,000.00	159,504.00	1,188,357.00
<b>TOTAL</b>	<b>2,148,394.00</b>	<b>835,530.00</b>	<b>32,000.00</b>	<b>476,543.00</b>	<b>1,188,357.00</b>

FUENTE: Oficina de Planificación y Presupuestos – Acocro  
 Elaboración Propia

**GRAFICA N° 02**



FUENTE: Elaboración propia

### 3.1.3 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Acos Vinchos

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento al 31 de diciembre de cada año. Para el ejercicio 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013

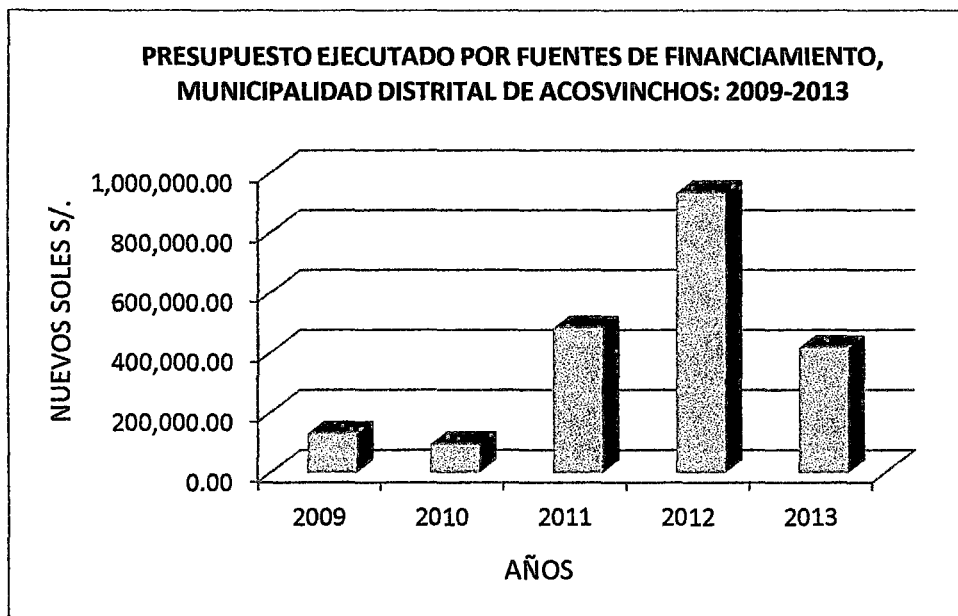
en la Municipalidad Distrital de Acos Vinchos, de acuerdo al presupuesto Institucional contó con una asignación de S/. 91,298.00; 93,940.00; 274,574.00; 462,956.00 y 313,773.00 Nuevos Soles, respectivamente. (Tabla N° 05)

**Tabla N° 05**  
**Presupuestos ejecutado por fuentes de financiamiento,**  
**Municipalidad Distrital de Acos Vinchos: 2009 – 2013**

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	36,900.00	0.00	205,896.00	469,902.00	100,865.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	0.00	0.00	158,506.00	109,405.00	0.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS				2,210.00	1,387.00
RECURSOS DETERMINADOS	91,298.00	93,940.00	116,068.00	351,341.00	312,386.00
<b>TOTAL</b>	<b>91,298.00</b>	<b>93,940.00</b>	<b>274,574.00</b>	<b>462,956.00</b>	<b>313,773.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital Acos Vinchos.  
 Elaboración Propia

**GRAFICO N° 03**



**FUENTE:** Elaboración propia

Con mayor claridad podemos observar en la gráfica anterior, que la captación u obtención de los ingresos de la Municipalidad Distrital de AcosVinchos, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje más alto en el último año.

### 3.1.4 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Carmen Alto

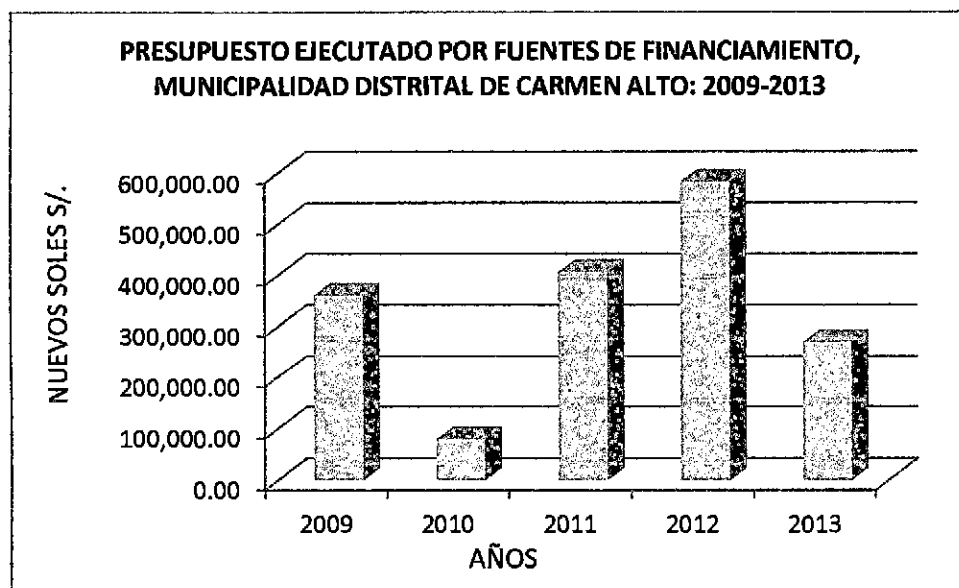
La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Carmen Alto al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 361,826.00; 80,000.00; 407,724.00; 583,880.00 y 269,759.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 06

**Tabla N° 06**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de Carmen Alto: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	315,819.00	0.00	163,566.00	0.00	0.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS		0.00	0.00	3,250.00	0.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS		0.00	198,900.00	36,937.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	46,007.00	80,000.00	45,258.00	543,693.00	269,759.00
<b>TOTAL</b>	<b>361,826.00</b>	<b>80,000.00</b>	<b>407,724.00</b>	<b>583,880.00</b>	<b>269,759.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos–Municipalidad Distrital de Carmen Alto  
Elaboración Propia

**GRAFICO N° 04**



FUENTE: Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N° 04, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Carmen Alto, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### **3.1.5 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Chiara**

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Chiara al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 389,491.00;

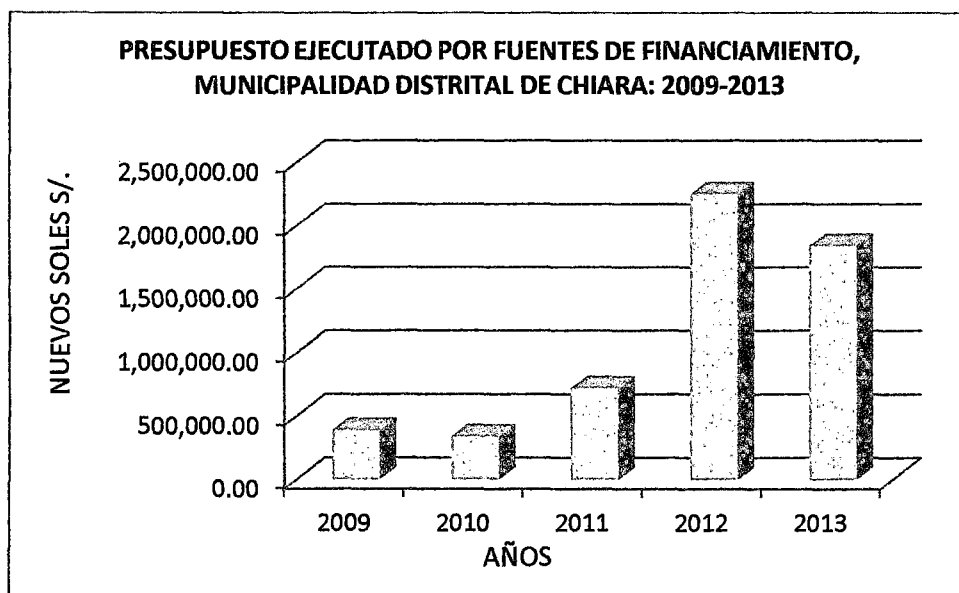
339,581.00; 722,312.00; 2,252,681.00 y 1,843,304.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 07

**Tabla N° 07**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad**  
**Distrital de Chiara: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	150,468.00	0.00	0.00	0.00	200,000.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS		0.00	158,506.00	635,551.00	260,626.00
RECURSOS DETERMINADOS	239,023.00	339,581.00	563,806.00	1,617,130.00	1,382,678.00
<b>TOTAL</b>	<b>389,491.00</b>	<b>339,581.00</b>	<b>722,312.00</b>	<b>2,252,681.00</b>	<b>1,843,304.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Chiara.  
 Elaboración Propia

**GRAFICO N° 05**



**FUENTE:** Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N° 05, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Chiara, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### 3.1.6 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Ocos

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Ocos al 31 de diciembre de cada año; 2009,



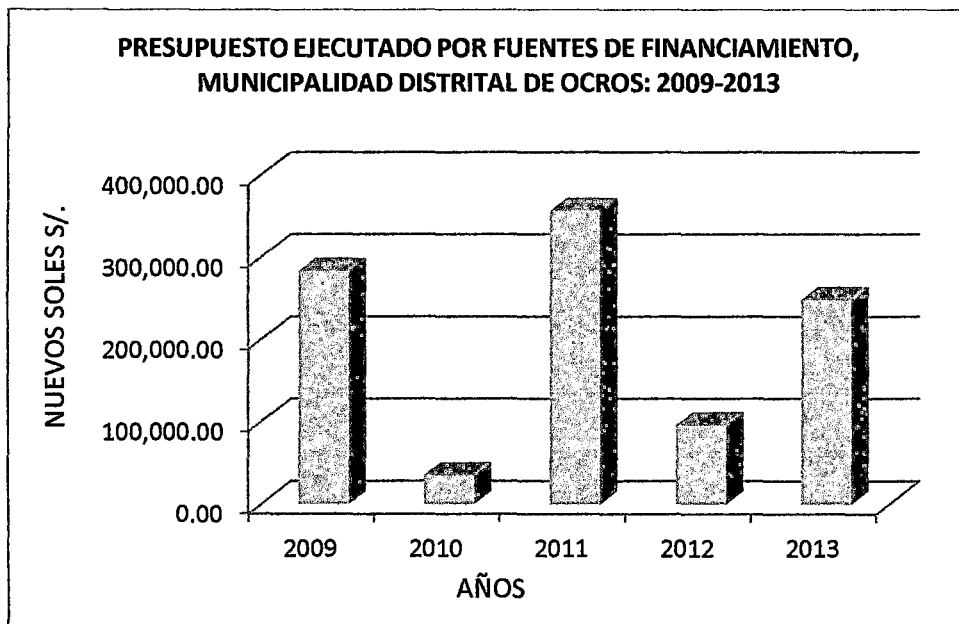
2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 283,444.00; 35,080.00; 356,784.00; 96,045.00 y 248,142.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 08

**Tabla N° 08**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad**  
**Distrital de Ocros 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS		0.00	287,324.00	0.00	0.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS		8,996.00	8,460.00	0.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	283,444.00	26,084.00	61,000.00	96,045.00	248,142.00
<b>TOTAL</b>	<b>283,444.00</b>	<b>35,080.00</b>	<b>356,784.00</b>	<b>96,045.00</b>	<b>248,142.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Ocros.  
 Elaboración Propia

**GRAFICO N° 06**



**FUENTE:** Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N° 06, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Ocros, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### **3.1.7 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Pacaycasa**

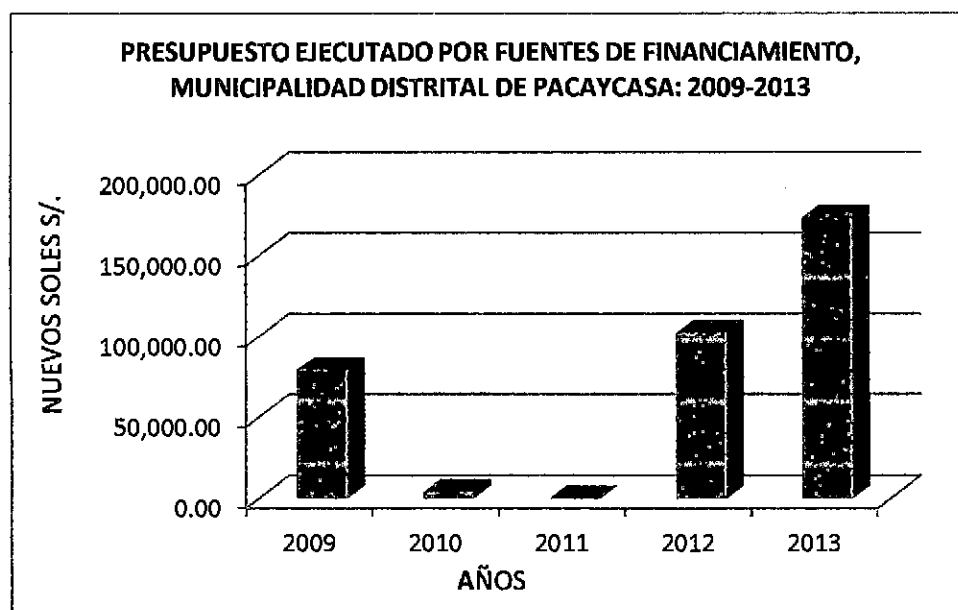
La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Pacaycasa al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 79,980.00; 3,580.00; 102,070.00 y 173,429.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 09

**Tabla N° 09**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de Pacaycasa: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	73,895.00	0.00	0.00	0.00	92,514.00
RECURSOS DETERMINADOS	5,085.00	3,580.00	0.00	102,070.00	80,915.00
<b>TOTAL</b>	<b>78,980.00</b>	<b>3,580.00</b>	<b>0.00</b>	<b>102,070.00</b>	<b>173,429.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos–Municipalidad Distrital de Pacaycasa.  
Elaboración Propia

**GRAFICO N° 07**



FUENTE: Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N° 07, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Pacaycasa, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### **3.1.8 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Quinua**

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Quinua al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 160,234.00; 140,641.00; 107,485.00; 696,463.00 y 1,437,051.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 10

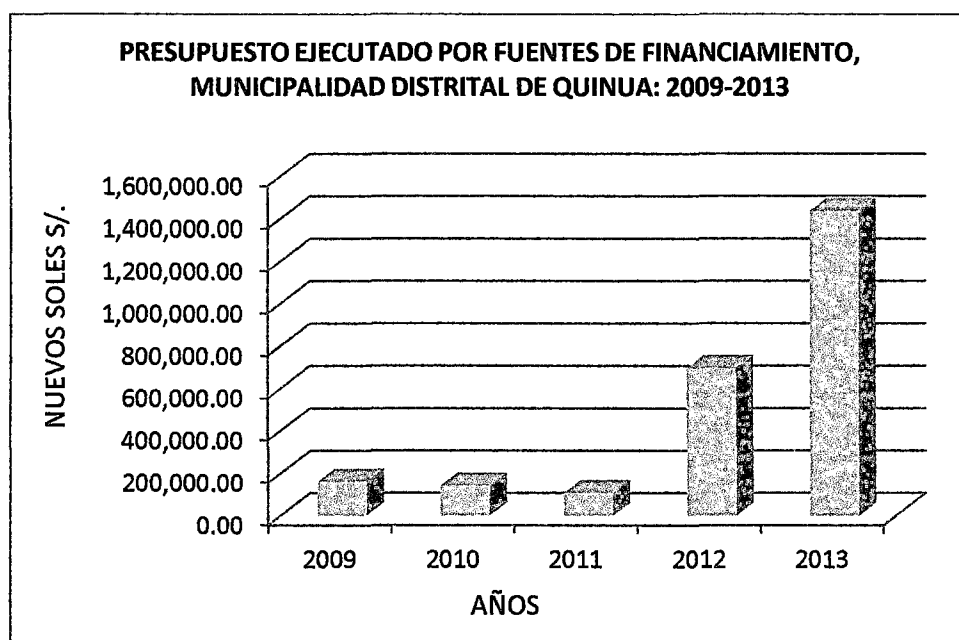
**Tabla N° 10**

**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad  
Distrital de Quinua: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	100,002.00	0.00	0.00	0.00	355,200.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS		18,000.00	0.00	0.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	60,232.00	122,641.00	107,485.00	696,463.00	1,081,851.00
<b>TOTAL</b>	<b>160,234.00</b>	<b>140,641.00</b>	<b>107,485.00</b>	<b>696,463.00</b>	<b>1,437,051.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Quinua.  
Elaboración Propia

**GRAFICO N° 08**



**FUENTE:** Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N° 08, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Quinua, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### 3.1.9 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de San José de Ticllas

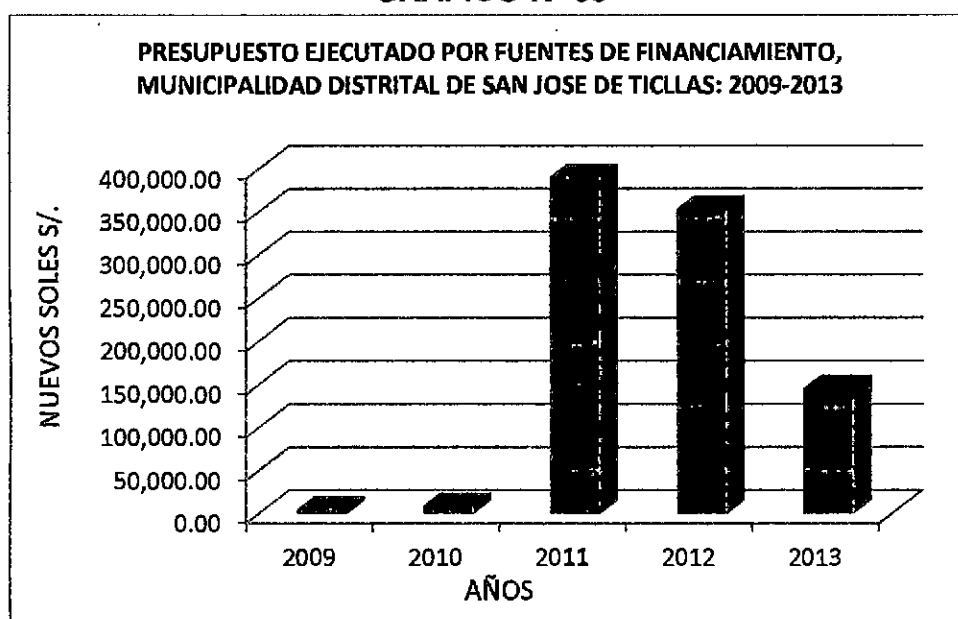
La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de San José de Ticllas al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 4,500.00; 8,872.00; 390,600.00; 353,372.00 y 145,168.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 11

**Tabla N° 11**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de San José de Ticllas: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	0.00	0.00	0.00	0.00	30,000.00
RECURSOS DETERMINADOS	4,500.00	8,872.00	390,600.00	353,372.00	115,168.00
<b>TOTAL</b>	<b>4,500.00</b>	<b>8,872.00</b>	<b>390,600.00</b>	<b>353,372.00</b>	<b>145,168.00</b>

FUENTE: Oficina de Planificación y Presupuestos–Municipalidad Distrital de San José Ticllas.  
Elaboración Propia

**GRAFICO N° 09**



FUENTE: Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N° 09, la ejecución de la Municipalidad Distrital de San José de Ticllas, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### 3.1.10 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de San Juan Bautista

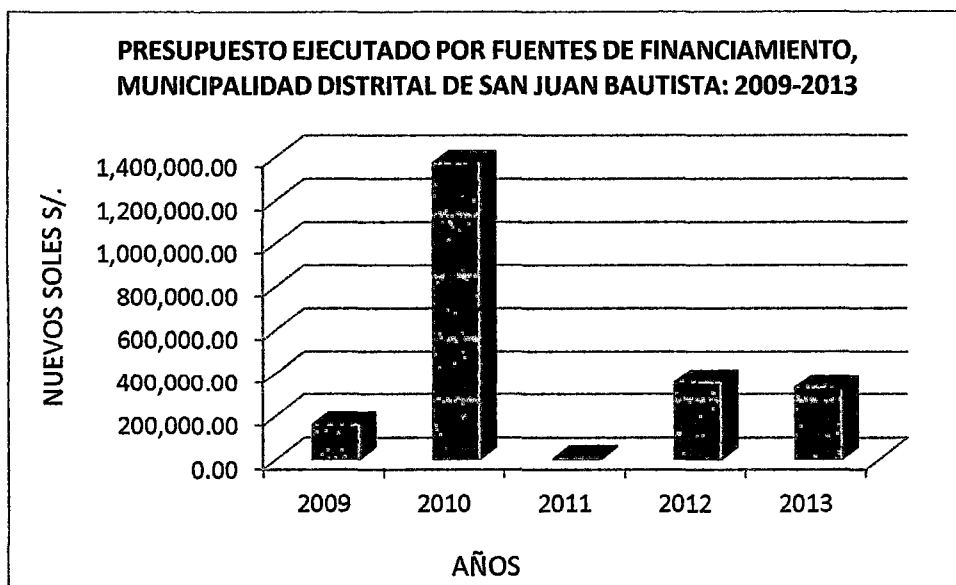
La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de San Juan Bautista al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 164,231.00; 1,375,589.00; 10,000.00; 361,110.00 y 334,080.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 12

**Tabla N° 12**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de San Juan Bautista: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	0.00	0.00	0.00	0.00	27,496.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS		0.00	0.00	0.00	2,433.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS		100,000.00	0.00	190,353.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	164,231.00	1,275,589.00	10,000.00	170,757.00	304,151.00
<b>TOTAL</b>	<b>164,231.00</b>	<b>1,375,589.00</b>	<b>10,000.00</b>	<b>361,110.00</b>	<b>334,080.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de San Juan Bautista.  
Elaboración Propia

**GRAFICO N° 10**



FUENTE: Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N°10, la ejecución de la Municipalidad Distrital de San Juan Bautista, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### **3.1.11 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Santiago de Pischa**

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Santiago de Pischa al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 1,433,885.00; 823,422.00; 25,000.00; y 5,073.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 13

**Tabla N° 13**

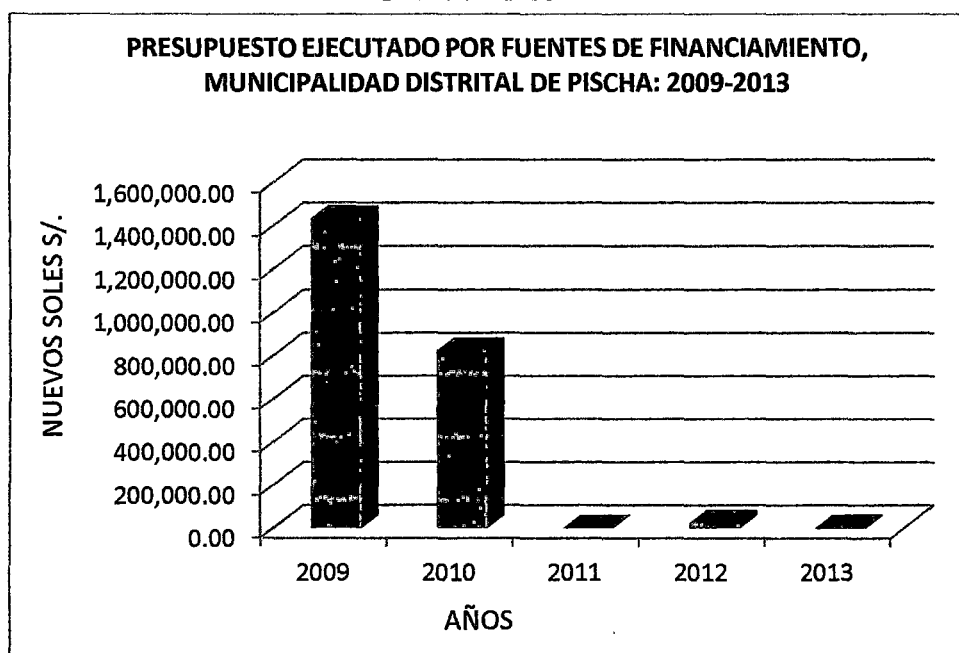
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad  
Distrital de Santiago de Pischa: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	3,476.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	1,430,409.00	823,422.00	0.00	25,000.00	5,073.00
<b>TOTAL</b>	<b>1,433,885.00</b>	<b>823,422.00</b>	<b>0.00</b>	<b>25,000.00</b>	<b>5,073.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Santiago de Pischa.

Elaboración Propia

**GRAFICO N° 11**



**FUENTE:** Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N°11, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Santiago de Pischa, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.



### 3.1.12 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Socos

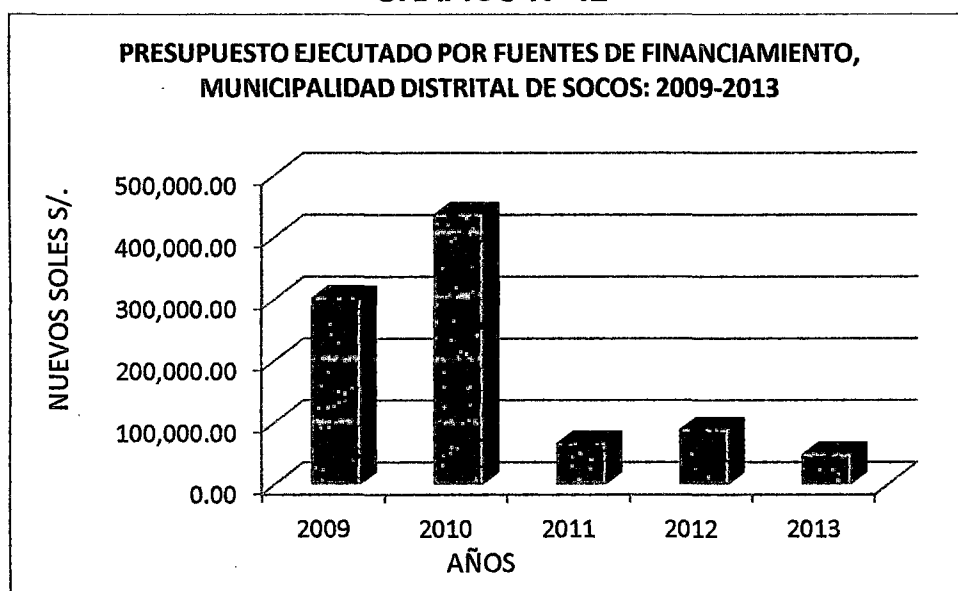
La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Socos al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 302,181.00; 436,470.00; 66,550.00; 88,850.00 y 5,700.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 14

**Tabla N° 14**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de Socos: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	130,931.00	0.00	0.00	38,850.00	0.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS		48,172.00	0.00	0.00	43,137.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	160,000.00	369,470.00	0.00	0.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	11,250.00	18,828.00	66,550.00	50,000.00	5,700.00
<b>TOTAL</b>	<b>302,181.00</b>	<b>436,470.00</b>	<b>66,550.00</b>	<b>88,850.00</b>	<b>48,837.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Socos.  
Elaboración Propia

**GRAFICO N° 12**



**FUENTE:** Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N°12, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Socos, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### 3.1.13 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Tambillo

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Tambillo al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 5,790.00; 230,955.00; 3,846,039.00; y 2,882,156.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 15

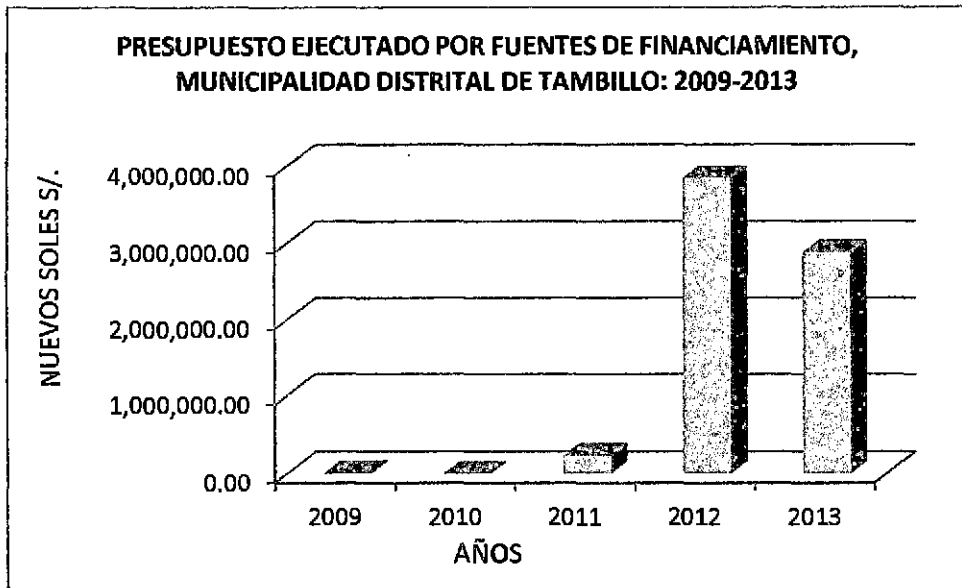
**Tabla N° 15**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de Tambillo: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	0.00	0.00	0.00	1,306,256.00	698,255.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	0.00	0.00	0.00	1,564,166.00	717,424.00
RECURSOS DETERMINADOS	5,979.00	0.00	230,955.00	975,617.00	1,466,477.00
<b>TOTAL</b>	<b>5,979.00</b>	<b>0.00</b>	<b>230,955.00</b>	<b>3,846,039.00</b>	<b>2,882,156.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Tambillo.

Elaboración Propia

**GRAFICO N° 13**



FUENTE: Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N°13, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Tambillo, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### **3.1.14 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Vinchos**

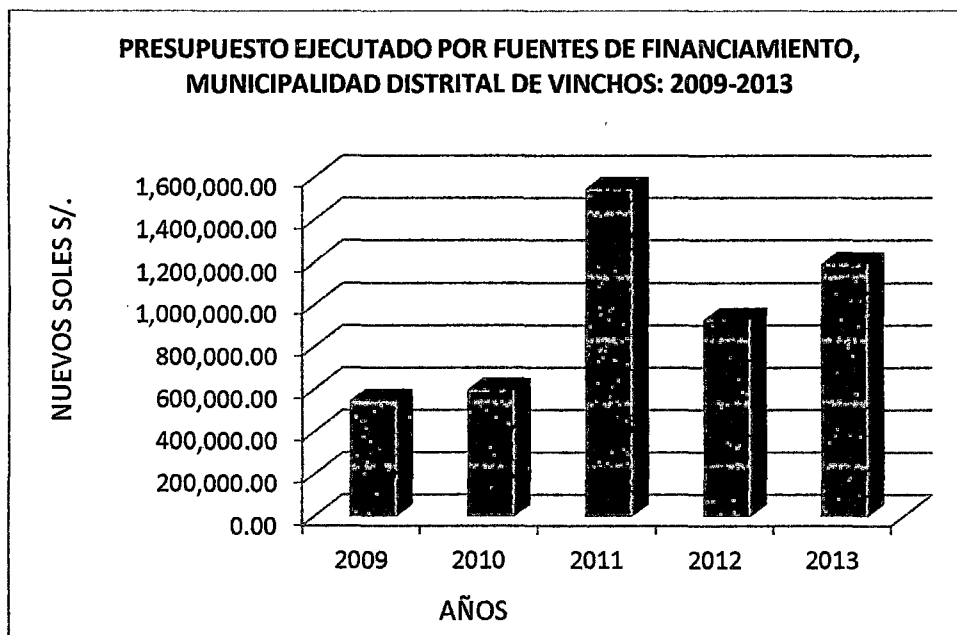
La ejecución presupuestal cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Vinchos al 31 de diciembre de cada año; 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 contó con una asignación de S/. 544,761.00; 596,627.00; 1,544,240.00; 927,308.00 y 1,188,357.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 16

**Tabla N° 16**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad**  
**Distrital de Vinchos: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	7,767.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RECURSOS DIRECTAMENTE RECAUDADOS	21,813.00	0.00	31,554.00	0.00	0.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	0.00	0.00	3,600.00	0.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	515,181.00	596,627.00	1,509,086.00	927,308.00	1,188,357.00
<b>TOTAL</b>	<b>544,761.00</b>	<b>596,627.00</b>	<b>1,544,240.00</b>	<b>927,308.00</b>	<b>1,188,357.00</b>

**FUENTE:** Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Vinchos.  
 Elaboración Propia

**GRAFICO N° 14**



**FUENTE:** Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N°14, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Vinchos, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### 3.1.15 Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento en el Distrito de Jesús Nazareno

La ejecución presupuestal por cada fuente de financiamiento de la Municipalidad Distrital de Jesús Nazareno al 31 de diciembre de cada año; 2009 y 2011, contó con una asignación de S/. 15,622.00; 407,724.00; y 25,959.00 Nuevos Soles respectivamente como se muestra en el siguiente Tabla N° 17

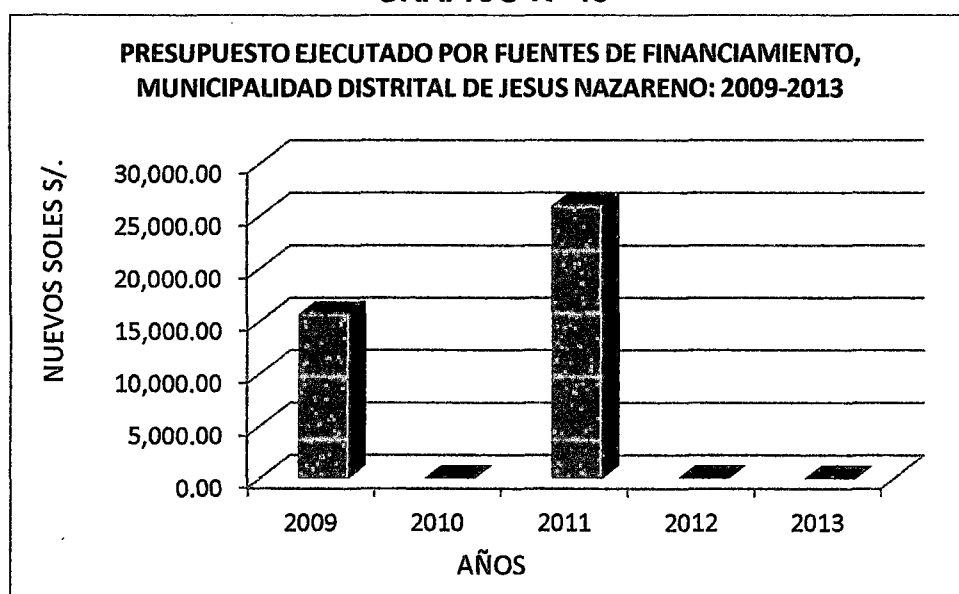
**Tabla N° 17**  
**Presupuesto ejecutado por fuentes de financiamiento, Municipalidad Distrital de Jesús Nazareno: 2009 – 2013**

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	AÑOS				
	2009	2010	2011	2012	2013
RECURSOS ORDINARIOS	15,622.00	0.00	0.00	0.00	0.00
DONACIONES Y TRANSFERENCIAS	0.00	0.00	10,959.00	0.00	0.00
RECURSOS DETERMINADOS	0.00	0.00	15,000.00	0.00	0.00
<b>TOTAL</b>	<b>15,622.00</b>	<b>0.00</b>	<b>25,959.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>

FUENTE: Oficina de Planificación y Presupuestos – Municipalidad Distrital de Jesús Nazareno.

Elaboración Propia

**GRAFICO N° 15**



FUENTE: Elaboración propia

Como se muestra en la Gráfica N°15, la ejecución de la Municipalidad Distrital de Jesús Nazareno, presenta una tendencia creciente en el tiempo durante el periodo de análisis; logrando un porcentaje mayor en el último año.

### **3.2. Red vial de la provincia de Huamanga.**

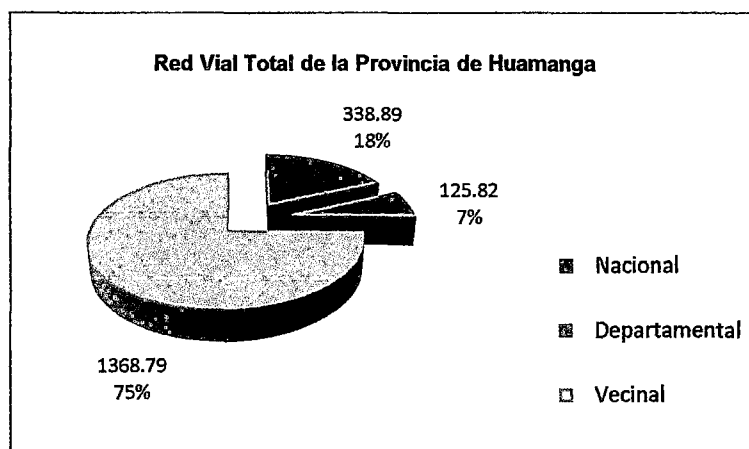
La infraestructura vial en la provincia de Huamanga en general tiene la accesibilidad intermedia porque no todas las áreas productivas y asentamientos han sido integrados al Sistema Vial, debido a que la mayor parte de su trama vial está conformada por carreteras afirmadas y trochas carrozables, de acuerdo al Tabla N° 18, la infraestructura vial por tipo de superficie de rodadura, muestra que el 18% de total de vías existentes en la provincia de Huamanga son vías nacionales, el 6.9% corresponden a las vías departamentales y el 74.70% son vías vecinales, de las cuales el 45.09% son afirmadas, el 39.19% son a nivel de trocha; el 9.03% es asfaltado y el 6.69% se encuentran sin afirmar; a ello se suma el estado de las vías y los niveles de intervención se vienen ejecutando por el Gobierno Regional, el Gobierno Local, Provías Descentralizado y otras instituciones.

**TABLA N° 18**  
**Estado de la red vial por superficie de rodadura en la Provincia de Huamanga - 2013**

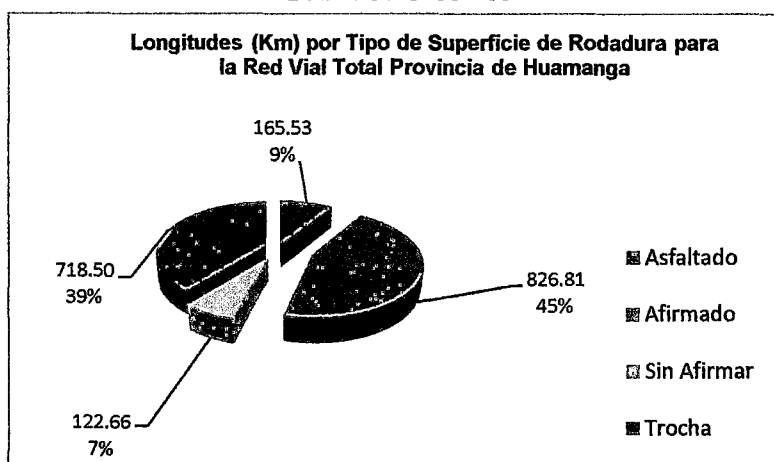
Red Vial	Tipo de Superficie de Rodadura									
	Asfaltado		Afirmado		Sin Afirmar		Trocha		Total	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
<b>Huamanga</b>	<b>165.53</b>	<b>9.03%</b>	<b>826.81</b>	<b>45.09%</b>	<b>122.66</b>	<b>6.69%</b>	<b>718.50</b>	<b>39.19%</b>	<b>1,833.50</b>	<b>100.0</b>
Nacional	153.47	45.3%	180.36	53.2%	0.00	0.0%	5.06	1.5%	338.89	18.5
Departamental	0.00	0.0%	125.82	100.0%	0.0	0.0%	0.00	0.0%	125.8	6.9
Vecinal	12.06	0.9%	520.63	38.0%	122.66	9.0%	713.44	52.1%	1,368.79	74.7
Vecinal Registrada	6.72	2.1%	151.84	47.0%	15.02	4.6%	149.46	46.3%	323.04	17.6
Vecinal no Registrada	5.34	0.5%	368.79	35.3%	107.64	10.3%	563.98	53.9%	1,045.75	57.0

Fuente: Inventario Vial Gerefereenciado-IVP, Municipalidad Provincial de Huamanga.

**GRAFICO N° 16**



**GRAFICO N° 17**



El estado de la red vial por distritos se muestra en la Tabla N° 19, 35.06% de la red vial se encuentra en mal estado, el 29% de las vías se

encuentran en estado regular, el 18.37% se encuentran en buen estado, el 13.11% en estado intransitable y el 4.46% de las vías se encuentran en muy mal estado; a nivel de distritos Ocos tiene 40.33% de vías intransitables, seguido por Acocro con el 23.39%, Santiago de Pischa con el 17.17% el , Quinua 16.59%, Socos 13.22%, Acos Vinchos 11.74%, Vinchos con el 11.40%, San José de Ticllas con el 10.93%, respectivamente.

Las vías en estado muy malo se encuentran los distritos de Vinchos con el 9.81%, el distrito de Ayacucho con el 6.60% y Chiara con el 5.97% respectivamente.

Las vías en estado malo se encuentran los distritos de Jesús Nazareno con 63.29%, Tambillo el 54.21%, San José de Ticllas el 51.79% respectivamente.

Las vías en estado regular se encuentran los distritos Carmen Alto con el 47.96%, el distrito de Ayacucho con el 45.14% y el distrito de San Juan Bautista con el 41.69% respectivamente.

Las vías en buen estado se encuentran en los distritos de Socos con 43.21%, Quinua con 34.04% y Jesús Nazareno con 33.39% respectivamente.

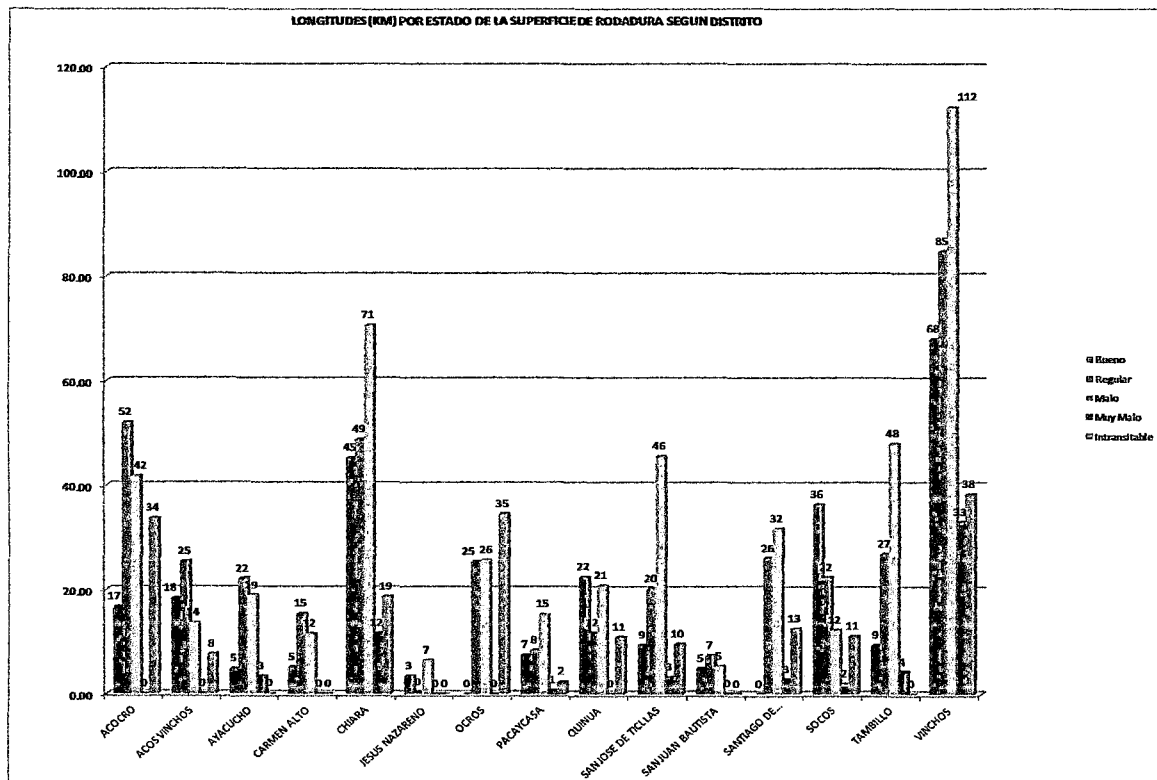


**TABLA N° 19**  
**Estado de la red vial por distritos - 2013**

Distritos	N° Rutas	Longitudes por Estado de la Superficie de Rodadura										Total
		Bueno		Regular		Malo		Muy Malo		Intransitable		
ACOCRO	21	16.63	11.55%	51.97	36.09%	41.72	28.97%	0	0.00%	33.68	23.39%	144.00
ACOS VINCHOS	12	18.28	28.16%	25.41	39.15%	13.6	20.95%	0	0.00%	7.62	11.74%	64.91
AYACUCHO	14	4.75	9.71%	22.08	45.14%	18.85	38.54%	3.23	6.60%	0	0.00%	48.91
CARMEN ALTO	10	5.14	16.02%	15.39	47.96%	11.56	36.02%	0	0.00%	0	0.00%	32.09
CHIARA	32	45.21	23.21%	48.73	25.01%	70.62	36.25%	11.63	5.97%	18.62	9.56%	194.81
JESUS NAZARENO	5	3.46	33.69%	0.31	3.02%	6.5	63.29%	0	0.00%	0	0.00%	10.27
OCROS	17	0	0.00%	25.43	29.68%	25.7	29.99%	0	0.00%	34.56	40.33%	85.69
PACAYCASA	10	7.47	21.73%	8.36	24.32%	15.33	44.60%	0.84	2.44%	2.37	6.90%	34.37
QUINUA	14	22.42	34.04%	11.72	17.79%	20.8	31.58%	0	0.00%	10.93	16.59%	65.87
SAN JOSE DE TICLLAS	15	9.41	10.70%	20.17	22.94%	45.53	51.79%	3.19	3.63%	9.61	10.93%	87.91
SAN JUAN BAUTISTA	6	4.95	28.00%	7.37	41.69%	5.36	30.32%	0	0.00%	0	0.00%	17.68
SANTIAGO DE PISCHA	7	0	0.00%	26.05	35.61%	31.71	43.34%	2.84	3.88%	12.56	17.17%	73.16
SOCOS	17	36.39	43.21%	22.4	26.60%	12.28	14.58%	2.01	2.39%	11.13	13.22%	84.21
TAMBILLO	16	9.34	10.55%	26.87	30.35%	47.99	54.21%	4.32	4.88%	0	0.00%	88.52
VINCHOS	52	67.98	20.21%	84.75	25.19%	112.3	33.38%	33.01	9.81%	38.35	11.40%	336.39
<b>TOTAL</b>	<b>248</b>	<b>251.43</b>	<b>18.37%</b>	<b>397.01</b>	<b>29.00%</b>	<b>479.85</b>	<b>35.06%</b>	<b>61.07</b>	<b>4.46%</b>	<b>179.43</b>	<b>13.11%</b>	<b>1368.79</b>
<b>PORCENTAJE</b>			<b>18.37%</b>		<b>29.00%</b>		<b>35.06%</b>		<b>4.46%</b>		<b>13.11%</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Inventario Vial Gerefereciado - IVP, Municipalidad Provincial de Huamanga.

**GRAFICO N° 18**



El siguiente Tabla N° 20, muestra la densidad por extensión territorial de los distritos de Huamanga, como se puede apreciar Vinchos es el distrito con mayor extensión territorial y una mayor red vial vecinal (52 vías de 336.39 km.), con una densidad de 0.35, seguido por Chiara con una densidad vial de 0.39 ( 32 vías con 194.81 km.), seguido por Acocro con una densidad de 0.35 (21 vías con 144 km); mientras que el distrito de Carmen Alto tiene una densidad de 1.66, quiere decir que está altamente articulado por la extensión territorial que tiene, seguido por el distrito de Santiago de Pischa con una densidad vial de 1.37 y el distrito de Socos con una densidad de 1.03 respectivamente.

**TABLA N° 20**  
**Longitud vial por extensión territorial - 2013**

Distritos	Superficie		Red Vial Vecinal	Densidad Vial
	Superficie	Porcentaje		
<b>Total Provincia</b>	<b>2,981.37</b>	<b>100.0%</b>	<b>1368.79</b>	<b>0.46</b>
ACOCRO	406.83	13.6%	144.00	0.35
ACOS VINCHOS	152.28	5.1%	64.91	0.43
AYACUCHO	85.29	2.9%	48.91	0.57
CARMEN ALTO	19.33	0.6%	32.09	1.66
CHIARA	498.42	16.7%	194.81	0.39
JESUS NAZARENO	17.8	0.6%	10.27	0.58
OCROS	194.67	6.5%	85.69	0.44
PACAYCASA	41.8	1.4%	34.37	0.82
QUINUA	145.63	4.9%	65.87	0.45
SAN JOSE DE TICLLAS	64.34	2.2%	87.91	1.37
SAN JUAN BAUTISTA	18.71	0.6%	17.68	0.94
SANTIAGO DE PISCHA	114.94	3.9%	73.16	0.64
SOCOS	81.75	2.7%	84.21	1.03
TAMBILLO	184.45	6.2%	88.52	0.48
VINCHOS	955.13	32.0%	336.39	0.35
<b>Total Provincia</b>	<b>2,981.37</b>	<b>100.0%</b>	<b>1368.79</b>	<b>0.46</b>

Fuente: Inventario Vial Gerreferenciado - IVP, Municipalidad Provincial de Huamanga.

A nivel de la provincia de Huamanga el 96.74% tienen acceso viales de sus centros poblados y el 3.26 % acceso restringidos, donde cada vía de

acceso se encuentran en diferentes estados de transitividad, tal como se muestra el Tabla N° 21 y N° 22, en el ámbito rural el 1.68% de la población se encuentran sin conexión es decir desarticulados.

**TABLA N° 21**  
**Centros poblados articulados por distrito y niveles de transitabilidad**  
**- 2013**

Distritos	Centros Poblados			Nivel	
	Total	Accesible	Restringido	Articulación	Transitabilidad
Total Provincia	337	326	11		
		96.74%	3.26%		
Acocro	29	29		Departamental	Malo
AcosVincho	27	26	1	Vecinal	Malo
Ayacucho	14	14		Vecinal	Regular
Carmen Alto	7	7		Vecinal	Regular
Chiara	36	35	1	Nacional	Malo
Jesus Nazareno	4	4		Nacional	Malo
Ocros	25	22	3	Nacional	Muy Malo
Pacaycasa	9	8	1	Nacional	Malo
Quinua	17	17		Nacional	Regular
San Jose de Ticllas	18	17	1	Vecinal	Muy Malo
San Juan Butista	3	3		Nacional	Regular
Santiago de Pischa	12	11	1	Nacional	Muy Malo
Socos	27	27		Vecinal	Regular
Tambillo	23	23		Departamental	Malo
Vinchos	86	83	3	Vecinal	Malo

Fuente: Inventario Vial Gerreferenciado - IVP, Municipalidad Provincial de Huamanga.

**TABLA N° 22**  
**Resumen del nivel de articulación - 2013**

Distrito	Centro poblados (N°)			Población (Habitantes)		
	Total	Conectados al Sistema Vial	Sin conexión	Total	Conectados al Sistema Vial	Sin conexión
	337	326	11	202919	202204	715
<b>Ámbito Urbano y Rural</b>		96.74%	3.26%		99.65%	0.35%
	315	304	11	43278	42563	715
<b>Ámbito Rural</b>		96.51%	3.49%		98.35%	1.68%
<b>Circula transporte de pasajeros por el ámbito Rural</b>				43278	42563	715
					98.35%	1.65%

Fuente: Inventario Vial Gerefereciado - IVP, Municipalidad Provincial de Huamanga.

**TABLA N° 23**  
**Distancias para acceso al mercado local y regional**

DISTRITOS	ACOCRO	ACOS VINCHOS	CARMEN ALTO	CHIARA	JESUS NAZARENO	OCROS	PACAYCASA	QUINUA	SAN JOSE DE TICLLAS	SAN JUAN BAUTISTA	SANTIAGO DE PISCHA	SOCOS	TAMBILLO	VINCHOS	HUAMANGA
ACOCRO															
ACOS VINCHOS	38.80														
CARMEN ALTO	54.07	34.86													
CHIARA	78.89	60.91	32.15												
JESUS NAZARENO	55.23	27.77	7.08	32.90											
OCROS	65.29	102.94	104.08	82.84	104.83										
PACAYCASA	66.65	27.49	24.91	50.72	17.82	115.25									
QUINUA	81.97	15.14	30.91	56.73	23.83	121.16	16.66								
SAN JOSE DE TICLLAS	105.96	65.31	43.85	69.68	35.25	141.59	55.38	61.37							
SAN JUAN BAUTISTA	54.02	33.24	1.82	30.54	5.47	102.46	23.29	29.30	42.23						
SANTIAGO DE PISCHA	102.77	63.51	81.05	70.21	53.96	161.39	42.68	57.85	24.95	59.43					
SOCOS	74.63	46.91	25.45	51.27	19.14	123.19	36.97	42.97	23.81	23.84	48.77				
TAMBILLO	28.80	25.61	28.29	53.34	29.06	77.43	31.77	39.17	65.82	26.67	75.63	47.43			
VINCHOS	93.56	65.92	44.46	45.71	38.15	124.11	55.97	61.98	32.69	42.84	35.20	25.14	66.43		
HUAMANGA	56.56	28.92	7.46	33.27	1.14	105.20	18.97	24.97	36.39	5.84	55.11	18.00	29.43	37.00	

Fuente: Inventario Vial Gerefereciado - IVP, Municipalidad Provincial de Huamanga.

### 3.3. Producción y comercialización agrícola.

La principal actividad económica de la provincia de Huamanga, al igual que las demás del departamento de Ayacucho, es la agropecuaria, predominantemente de subsistencia, con una débil empresarialidad; la oferta de servicios es de baja intensidad en cuanto a capital humano y la oferta agropecuaria es sesgada al autoconsumo.

El acceso a los mercados exteriores, nacionales, regionales o locales está sujeto a varios factores; una adecuada infraestructura productiva permite al productor orientar su producción a los mercados, sin embargo en los últimos años se ha venido utilizando en mayor proporción el modo de transporte carretero.

Los ejes de integración económica que tiene la provincia de Huamanga han permitido la articulación y complementación económica y territorial. Las principales ciudades de la provincia juegan un rol importante en el apoyo para la producción y administración en general, a través de los principales flujos de mercaderías y productos de la provincia hacia los mercados internos y externos.

Las condiciones de la demanda se relacionan con, el nivel de crecimiento y el grado de interrelación existente en el mercado interno y el externo, en cuanto a las condiciones de la demanda existentes en la provincia de Huamanga y sus distritos, podemos mencionar que muchos de los productos que se producen son orientados a los mercados locales, los mercados regionales, mercados nacionales y en menor proporción a los mercados internacionales.

La presencia de la carretera influye en el grado de modernidad de los pueblos rurales y en la modificación del sistema de cultivo tradicional comunal.

### **3.3.1. Producción.**

#### **3.3.1.1. Hectáreas cultivadas.**

La mayor parte de las tierras de uso agrícola en la provincia de Huamanga están destinadas a las tuberosas principalmente la papa, los cereales como el maíz amiláceo, la cebada y el trigo y las leguminosas como el haba.

De acuerdo con su importancia relativa en superficie, la papa es el producto más importante, empleando más 8 410 hectáreas para el año 2013; seguido por la cebada con 5 500; el maíz amiláceo con 4 185 y el trigo con 3 632 hectáreas respectivamente (Tabla N° 24), aunque la producción individual esté muy fragmentada.

Otro cultivo permanente de importancia es la alfalfa, que sirve para complementar la alimentación de la ganadería lechera., para la producción leche para el consumo urbano y para la elaboración de quesos y quesillos. La alfalfa también se comercializa para la crianza de los cuyes que son parte importante de dieta de las familias rurales.

La papa es, sin duda, el cultivo emblemático de la Sierra. Casi no hay familia campesina que no destine al menos una parte de su finca para cultivar este tubérculo. Por lo general, las cementseras se instalan en las partes medias y altas, y en terrenos en secano.

El maíz amiláceo se cultiva en las partes más bajas y mayormente con riego. Este es un producto para el autoconsumo de las familias y el intercambio en los mercados locales.

Se emplea para preparar bebidas, cancha y en diversos platos andinos. Su consumo en la costa es marginal aunque algunas variedades son demandadas por grupos de migrantes en Ica y Lima.

En las parcelas campesinas con riego, se alternan el maíz con las leguminosas (haba, frijol, y arveja), la cebolla, el ajo entre otros cultivos. También se tiene campos instalados con alfalfa. En las partes más altas y sin riego, se combinan las tuberosas andinas (papa, olluco, oca, mashua) con los cereales (trigo, cebada de grano, avena y quinua).

**Tabla N° 24**  
**Hectáreas cultivadas de los principales cultivos en la provincia de Huamanga 2009-2013**

Producto	2009	2010	2011	2012	2013
Alfalfa	506	541	455	476	481
Arveja grano seco	1480	1412	675	1105	1902
Arveja grano verde	610	527	379	639	708
Cebada grano	4500	4266	2463	3535	5578
Haba grano seco	1298	1304	529	1280	1869
Haba grano verde	360	312	256	435	524
Maíz amiláceo	3519	3494	2017	3168	4185
Maíz choclo	705	648	494	811	832
Papa	6277	5273	5008	8368	8410
Quinua	592	990	277	1562	2099
Trigo	3421	2984	1544	2901	3632
Tuna	719	728	734	736	699

Fuente: Dirección Regional de Agricultura: Dirección de Información Agraria-Ayacucho  
Elaboración: Propia.

### **3.3.1.2. Volumen de producción.**

La producción agrícola en nuestra provincia así como en el Perú se caracteriza por el escaso valor agregado a la producción, debido principalmente a la falta de capacitación de los productores en manejo post-cosecha y transformación, así como el incipiente desarrollo del mercado nacional que no es muy exigente en calidad e inocuidad de los productos.

La producción agrícola de los principales cultivos en la provincia de Huamanga registró un aumento en los volúmenes de producción durante el periodo de estudio, destacando la producción de quinua con un 341.85%, el haba en promedio 64.52%, la arveja en promedio 28.42%, la cebada 28.31%, el maíz en promedio 25,30% y la papa con 20.15% respectivamente. (Tabla N° 25) Cabe observar una disminución en la producción de la tuna la misma que está asociada a la explotación de su parásito, la cochinilla, siendo Ayacucho el centro de origen de la exportación de cochinilla cuya oferta hoy proviene de muchas partes del país.

Otros cultivos en menor importancia son los frutales, entre estos frutales se cuentan la guinda, el higo, el melocotón, el membrillo, la naranja, el níspero, el nogal el paca y la palta.

Consideramos que el aumento de los volúmenes de producción agrícola en la última década se registró en un contexto caracterizado por la recuperación de la estabilidad macroeconómica, la liberalización de los



precios de los productos agrícolas y el ingreso de nuevos actores privados en el agro y la ampliación y mejoramiento de la infraestructura vial.

**Tabla N° 25**  
**Volumen de producción de los principales cultivos de la provincia de**  
**Huamanga 2009-2013**  
**(TM)**

<b>Producto</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Alfalfa	25248	24409	20920	21426	21226
Arveja grano seco	1520	1283	319	1109	1850
Arveja grano verde	1466	1451	872	2023	1981
Cebada grano	5626	5943	1310	5168	7219
Haba grano seco	1300	1202	294	1433	1957
Haba grano verde	874	900	523	1365	1560
Maíz amiláceo	3674	3551	925	4266	4590
Maíz choclo	4009	3825	1835	4036	5074
Papa	119964	75164	35966	189940	144137
Quinua	583	898	158	2254	2576
Trigo	4301	3415	828	4322	4146
Tuna	3837	4012	3845	3797	3600

Fuente: Dirección Regional de Agricultura: Dirección de Información Agraria-Ayacucho.

Elaboración: Propia.

La tablas N° 25 y N° 26, muestran la producción de los principales cultivo por distritos durante los años 2009 y 2013

**Tabla N° 25**

**Volumen de producción de los principales cultivos por distritos de la provincia de Huamanga, año 2009  
(TM)**

Producto Distrito	Alfalfa	Arveja grano seco	Arveja grano verde	Cebada grano	Haba grano seco	Haba grano verde	Maíz amiláceo	Maíz choclo	Papa	Quinua	Trigo	Tuna
Ayacucho	1980	126	17	194	19	6	211	37	113	5	346	184
Acocro	748	202	426	1251	220	296	237	563	57807	229	1734	44
Acosvinchos	537	169	82	306	130	65	328	181	2789	38	378	65
Carmen Alto	2824	164	94	236	59	74	86	297	2573	9	211	121
Chiara	1161	117	248	192	107	152	77	83	21369	126	37	S.I
Ocros	1623	31	283	219	62	97	832	319	2543	21	262	718
Pacaycasa	1732	20	4	20	4	S.I	38	21	189	6	44	738
Quinua	1364	43	5	73	25	5	106	50	1782	6	114	662
S.J. Ticllas	1106	23	14	145	25	8	196	84	1007	6	209	116
S.J. Bautista	786	2	S.I.	22	5	S.I.	3	S.I.	32	2	75	102
S. de Pischa	655	18	12	83	21	7	192	55	417	3	143	163
Socos	1701	195	177	703	137	58	730	387	7487	20	169	46
Tambillo	1458	123	52	154	37	28	175	123	8402	66	363	653
Vinchos	5123	287	50	2018	450	73	460	76	10608	46	218	25
J. Nazareno	2450	S.I	2	S.I.	S.I	S.I	3	9	S.I.	S.I.	S.I.	200
<b>Total</b>	<b>25248</b>	<b>1520</b>	<b>1461</b>	<b>5626</b>	<b>1300</b>	<b>874</b>	<b>3674</b>	<b>4009</b>	<b>119964</b>	<b>583</b>	<b>4301</b>	<b>3837</b>

**Fuente:** Dirección Regional de Agricultura: Dirección de Información Agraria-Ayacucho. 2013

Elaboración: Propia.

**Tabla N° 26**  
**Volumen de producción de los principales cultivos por distritos de la provincia de Huamanga, año 2013**  
**(TM)**

<b>Producto</b> <b>Distrito</b>	<b>Alfalfa</b>	<b>Arveja grano seco</b>	<b>Arveja grano verde</b>	<b>Cebada grano</b>	<b>Haba grano seco</b>	<b>Haba grano vende</b>	<b>Mafz amiláceo</b>	<b>Mafz choclo</b>	<b>Papa</b>	<b>Quinua</b>	<b>Trigo</b>	<b>Tuna</b>
Ayacucho	62	290	62	290	90	32	312	165	1065	27	234	188
Acocro	520	914	520	914	348	551	386	659	53329	1044	1281	48
Acosvinchos	73	439	73	439	160	58	322	176	3498	142	281	64
Carmen Alto	104	186	104	186	50	90	116	94	5112	14	109	37
Chiara	247	312	247	312	153	288	89	159	38208	518	161	S.I.
Ocros	288	297	288	297	77	119	912	404	7471	31	485	637
Pacaycasa	2	27	2	27	6	S.I.	30	20	333	6	46	569
Quinua	21	131	21	101	54	S.I.	156	27	1225	S.I.	160	498
S.J. Ticllas	22	104	22	104	28	18	206	68	970	4	112	118
S.J. Bautista	636	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	S.I.	3	37	170	S.I.	S.I.	101
S. de Pischa	586	38	15	62	28	15	192	67	585	4	96	156
Socos	2474	204	445	618	233	280	984	393	5798	97	281	49
Tambillo	808	202	76	306	121	59	223	126	6748	548	650	650
Vinchos	8316	292	102	3530	611	50	641	16	19527	140	471	27
J. Nazareno	594	6	4	3	S.I.	S.I.	18	18	98	S.I.	S.I.	119
<b>Total</b>	<b>21226</b>	<b>1850</b>	<b>1981</b>	<b>7219</b>	<b>1957</b>	<b>1560</b>	<b>4950</b>	<b>5074</b>	<b>144137</b>	<b>2576</b>	<b>4146</b>	<b>3600</b>

**Fuente:** Dirección Regional de Agricultura: Dirección de Información Agraria-Ayacucho. 2013

Elaboración: Propia.

### **3.3.2. Comercialización.**

#### **3.3.2.1. Importancia de la comercialización agrícola.**

En un entorno liberal, la competitividad de los mercados agrícolas resulta un elemento crucial para asegurar que el sistema de precios asigne los recursos de manera eficiente. De poco sirve elevar los rendimientos de un determinado cultivo si la ausencia de infraestructura adecuada, información o arreglos institucionales impide que el productor obtenga un mayor valor por la venta de su producto, al tener que enfrentarse a mercados poco competitivos.

Durante el proceso de comercialización los productos agrícolas aumentan de valor en tanto son desplazados en el espacio (de la zona de producción a la zona de consumo), desplazados en el tiempo (almacenados desde la época de cosecha a un momento posterior, cuando el producto escasea) o transformados (envasados o procesados).

El margen de comercialización representa el precio que el intermediario cobra por desarrollar una o más de las mencionadas funciones comerciales. La magnitud de este margen y sus determinantes son factores cruciales para la comercialización de productos agropecuarios, y afectan incluso el proceso mismo de producción y distribución.

#### **3.3.2.2. Agentes y canales de comercialización.**

##### **a) Los productores.**

Los pequeños agricultores suelen vender en las ferias que semanalmente se realizan en los poblados o en los mercados de pueblos más

importantes. Los medianos y grandes productores, en cambio, casi nunca se arriesgan a transportar su papa a las ciudades, dadas las grandes restricciones infraestructurales y de servicios que encuentran. Más bien, prefieren negociar con comerciantes "de confianza" en su propio campo.

Sin embargo, para el caso de los pequeños agricultores, que generalmente están geográficamente dispersos, el canal de comercialización tradicional es aquél en el cual interviene un acoplador rural. Este tiene la función básica de reunir la producción de varios agricultores, para lograr volúmenes económicamente significativos. Luego interviene, por lo general, un mayorista rural que compra la producción a varios acopladores, para luego venderla a un mayorista urbano (productor-acopiador rural-mayorista rural - mayorista urbano-minorista-consumidor). Este es el canal donde interviene el mayor número de agentes.

La producción vendida en chacra puede seguir varias vías: expedición directa al mercado; acoplador/mayorista rural; acopiador/mayorista urbano. A su vez, la venta en mercados ocurre en los mercados de Huamanga o en las ferias semanales donde los compradores son mayoristas, minoristas o consumidores.

#### **b) El acopio rural.**

El acopio rural es una tarea central en la comercialización de los cultivos de los pequeños productores dispersos en zonas alejadas de los mercados. Como ya se dijo, la función de los agentes comerciales

involucrados, los acopladores rurales, consiste en comprar los pequeños excedentes de varios agricultores, hasta reunir un cierto volumen que luego transportan a los mercados mayoristas de las ciudades.

### **c) El transporte.**

Los transportistas cumplen un papel muy importante en el proceso de comercialización.

El transporte es una función física del mercadeo que agrega utilidad de lugar a los productos, al colocarlos en los centros de consumo. Por ello, la ineficiencia de un sistema de transporte no sólo encarece los costos de comercialización, sino que puede incluso provocar carestía de alimentos en una ciudad.

Cuando la economía de autosubsistencia fue desplazada por una de mercado, los productores campesinos terminan dependiendo del mercado urbano, al participar en él a través de la venta de productos y, a la vez, obtener productos básicos urbanos, cambiando la dieta alimenticia del maíz y la papa. Para esta relación con el mercado es fundamental la existencia de una infraestructura vial. La carretera fue fundamental para la movilización de cargas y personas, el flujo de información, innovación y productos provenientes de la costa; es decir, un medio eficaz del que los productores rurales se articulase al mercado urbano. La llegada de las carreteras al interior de las regiones es un símbolo de modernidad económica, social y política

La connotación de progreso se percibe cuando las carreteras llegan al interior de la provincia de Huamanga. Significa la entrada de la modernidad, el rompimiento del aislamiento, y finalmente, la incorporación de varios distritos Huamanguinos a la vida nacional. La penetración de la carretera significa de hecho un golpe a nuestro aislamiento de la capital de la provincia con los demás pueblos que componen el territorio provincial.

La llegada de la carretera a los distritos significó la ruptura del aislamiento y la irrupción de la modernidad. Esto se percibe con la aparición y el incremento de las empresas de transportes de pasajeros y camiones, Con estos medios de transporte, los agricultores llevan sus producciones hasta los diferentes centros de comercialización. Antes de la llegada de la carretera, los pobladores tenían que caminar hasta destino final y utilizar acémilas para transportar sus productos.

#### **d) Canales de comercialización.**

En realidad, son numerosos los canales de comercialización, y de una zona productora a una urbe consumidora es posible encontrar desde los más elementales hasta los más complejos. Existe, por ejemplo, un canal simplificado en que el productor vende directamente al consumidor (productor-consumidor), que es el caso de las ferias semanales comunes en diversos pueblos de la Sierra peruana. Otro canal se establece cuando el productor vende a un comerciante mayorista de alguna ciudad (productor-mayorista-minorista-consumidor); una tercera posibilidad es la

venta directa a la agroindustria o al exportador (productor-agroindustria-mayorista-minorista-consumidor), que normalmente es el caso de los medianos y grandes productores.

La comercialización interna en la provincia de Huamanga se realiza en los mercados de abastos, mayoristas, minoristas e innumerables mercadillos, distribuidos en las capitales de los distritos; es costumbre también, el comercio a través de ferias semanales en los pueblos con menos población cercanos a los centros de producción. Es importante mencionar que los precios de los productos son determinados por la oferta y la demanda, así como la importancia de la actividad, cultivo o crianza en la provincia.

La provincia de Huamanga por su ubicación estratégica debido a la concentración de la población, de los servicios administrativos y la especialización productiva y comercial que registran; ha desarrollado un flujo adecuados de productos y mercaderías; el flujo de la producción de la provincia se concentra en su mayoría en los mercados de la ciudad de Ayacucho: Mercado Mayorista Nery García, Mercado Central , Mercado Mariscal Cáceres, mercado 12 de Abril y Mercado Magdalena, así mismo se puede precisar que los mercados locales a nivel de los distritos que por cierto son escasos, o las ferias locales y las ferias semanales permiten al productor ofrecer su productos para la venta pero específicamente de productos andinos, llámese tubérculos (papa, olluco) hortalizas (zanahoria, cebolla etc.) y algunos cereales (trigo, cebada, quinua) y



frutales y la producción pecuaria (vacuno, porcino, ovino, caprino, equinos) se comercializa al mercado de Lima, Ica y Huancayo.

### **3.4 Incidencia en el empleo**

En el año 2009 el porcentaje del empleo generado por los proyectos de inversión en infraestructura vial ejecutados a nivel de la Provincia de Huamanga fue de 5% del total de la PEA, así mismo para el 2013 el porcentaje fue de 12% del total de la PEA (ver tabla N°59)

Por otra parte el total de gastos en inversión de Proyectos en la Provincia de Huamanga ha venido aumentando, partiendo con un monto de S/.8,113,820.00 para el año 2009 y de S/. 11, 749,640.00 en el año 2013.

Demostrando a pesar que el total de inversión en proyectos entre los años 2009 -2013 en la Provincia de Huamanga ha sido creciente y significativa, esta refleja que el porcentaje de empleo generado por la inversión del total de la PEA en la Provincia de Huamanga ha tenido una evolución creciente pero poco significativa entre los años 2009 – 2013. (ver cuadro N°59).

**Tabla N° 27**

**Evolución del Empleo generado por los gastos en inversión de  
infraestructura Vial en la Provincia de Huamanga: 2009-2013**

AÑO	EMPLEO GENERADO POR LOS PROYECTOS EJECUTADOS EN LA PROVINCIA DE HUAMANGA <sup>(1)</sup>						Poblacion proyectada (14- 60 años) <sup>(2)</sup>	PEA			TOTAL GASTO EN PROYECTOS DE INVERSION (S/.) <sup>(4)</sup>
	EMPLEO TEMPORAL	%	EMPLEO PERMANENTE	%	EMPLEO	TOTAL (%)		TASA DE LA PEA (%) <sup>(3)</sup>	PEA proyectada	PORCENTAJE DE EMPLEO GENERADO POR LOS PROY. DE INVERSION (%)	
					(a)	(b)		(c)	(d)=(b)x(c)	(e)=(a)/(d)	
2009	2,580	11.9%	35	12.0%	2,615	11.9%	60,459	79.0%	47,763	5%	8,113,820
2010	2,902	13.4%	39	13.4%	2,941	13.4%	61,353	80.1%	49,144	6%	5,379,810
2011	3,888	18.0%	74	25.3%	3,962	18.1%	62,273	81.7%	50,877	8%	6,406,021
2012	6,097	28.2%	118	40.4%	6,215	28.4%	63,207	81.8%	51,722	12%	13,070,341
2013	6,138	28.4%	26	8.9%	6,164	28.1%	64,155	82.2%	52,735	12%	11,749,640
<b>TOTAL</b>	<b>21,605</b>	<b>100.0%</b>	<b>292</b>	<b>100.0%</b>	<b>21,897</b>	<b>100.0%</b>	<b>311,447</b>	<b>404.8%</b>	<b>252,241</b>		<b>44,719,632</b>

Fuente: Elaboracion Propia

(1) Datos de la oficina de RRHH, Subgerencia de obras e infraestructura de los Municipios en estudio

(2) Datos del INEI-Censos Nacionales 2007: XI de Poblacion y VI de Vivienda

(3) Datos del INEI-Informes Tecnicos de la situacion de la Pobreza: 2009-2013

(4) Datos de Oficina de planificacion y presupuestos Huamanga y Web Transparencia Economica (MEF)

## CONCLUSIONES

1. Los ejes de integración económica que tiene la provincia de Huamanga han permitido la articulación y complementación económica y territorial. Las principales ciudades de la provincia juegan un rol importante en el apoyo para la producción y administración en general, a través de los principales flujos de mercaderías y productos de la provincia hacia los mercados internos y externos.
2. La provincia de Huamanga dada su extensión a nivel de sus distritos y población está articulada en un mayor porcentaje ya sea a través de las vías nacionales, departamentales o vecinales.
3. La infraestructura vial a nivel de la provincia de Huamanga cuenta con el 35.06% de sus vías que se encuentran en mal estado, el 29.31% en estado regular, el 18.37% en buen estado, 13.11% en estado intransitable y el 4.46% en muy mal estado.
4. La producción agrícola de los principales cultivos en la provincia de Huamanga registró un aumento en los volúmenes de producción durante el periodo de estudio, destacando la producción de quinua con un 341.85%, el haba en promedio 64.52%, la arveja en promedio 28.42%, la cebada 28.31%, el maíz en promedio 25,30% y la papa con 20.15% respectivamente
5. Los pequeños agricultores suelen vender sus productos en las ferias que semanalmente se realizan en los poblados o en los mercados de pueblos más importantes. Los medianos y grandes productores, en

- cambio, casi nunca se arriesgan a transportar sus productos a las ciudades, dadas las grandes restricciones infraestructurales y de servicios que encuentran. Más bien, prefieren negociar con comerciantes "de confianza" en su propio campo.
6. El caso de los pequeños agricultores, que generalmente están geográficamente dispersos, el canal de comercialización tradicional es aquél en el cual interviene un acopiador rural. Este tiene la función básica de reunir la producción de varios agricultores, para lograr volúmenes económicamente significativos. Luego interviene, por lo general, un mayorista rural que compra la producción a varios acopladores, para luego venderla a un mayorista urbano (productor-acopiador rural-mayorista rural - mayorista urbano-minorista-consumidor). Este es el canal donde interviene el mayor número de agentes.
  7. El porcentaje de empleo generado por la inversión del total de la PEA en la Provincia de Huamanga ha tenido una evolución creciente pero poco significativa entre los años 2009 – 2013.

## RECOMENDACIONES

1. Para superar las limitaciones de los mercados por las vías, deben efectuarse una adecuada gestión y administración de la infraestructura vial, es necesario involucrar a los principales actores asumiendo cada uno de los órganos que actúan en el departamento la gestión del nivel de red que les corresponde, por lo que será necesario, asimismo, que cada uno de los órganos de gobierno (el Gobierno Nacional con la red nacional, los gobiernos regionales con la red departamental y los municipios y el estado central con la red vecinal), asigne recursos financieros, físicos y humanos suficientes para que los organismos responsables de la gestión vial puedan cumplir el rol que les corresponde.
2. Los niveles de intervención de los ejecutores de las vías deben ceñirse a los criterios técnicos de establecido para no incurrir en altos costos de mantenimiento y/o rehabilitación.
3. Establecer mecanismo de restricción de tonelajes para conservar las vías en buen estado de transitabilidad.

## BIBLIOGRAFIA

1. BANCO MUNDIAL. Peru Rural Road Rehabilitation and Maintenance Project. Staff Appraisal Report, 14939-PE.
2. BENAVIDES Juan. Infraestructura vial, coordinación de políticas intervenciones en países de América Latina y el caribe, Primera edición. México 2002
3. BERMUDEZ VALQUI, Hermes. Métodos de investigación. Edit. UNSCH, Ayacucho 2002.
4. ESCOBAL, Javier (1997). Comercialización Agrícola en el Perú, GRADE, AID, Lima.
5. GOLTE, J. (1998). La Racionalidad de la Organización Andina. IEP. Lima.
6. GUERRERO, Raúl (1998). Aproximación al Estudio del Transporte Rural en el Perú. ITDG-Perú, Lima.
7. HERNANDEZ SAMPIERI, Roberto y otros (2006). Metodología de la investigación. Edit. Mc Graw Hill, 4ta Edición, México.
8. IGUIÑIZ, Javier (1998) Aplanar los Andes y otras propuestas. Instituto Bartolomé de Las Casas - Rímac / CEP. Lima.
9. INDACOCHEA, Alejandro y Otros. Ayacucho Competitivo (2001). CARE Perú, Primera Edición, Lima.

10. MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA (1996). Elementos de la Estrategia Focalizada de Lucha contra la Pobreza Extrema 1996-2000". Equipo Técnico para la Inversión Social. Lima.
11. MURRA, J. (1995). Formaciones Económicas y Políticas Andinas. IEP. Lima.
12. PROVIAS DESCENTRALIZADO (2010). Generando una cultura de mantenimiento vial rural: el caso de caminos rurales.
13. Vásquez, A. (2003). Una disertación sobre los vínculos entre el crecimiento económico y la infraestructura de servicios públicos en el Perú. Tesis de Licenciatura. Pontificia Universidad Católica del Perú.
14. VÁSQUEZ Arturo & Bendezú Luis (2008). "Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú", Consorcio de Investigación Económica y Social – CIES / Banco Central de Reserva del Perú, Lima, Perú.
15. [www.google.com](http://www.google.com). Políticas de regulación y competencias en infraestructura vial.

**ANEXO N° 01 MATRIZ DE CONSISTENCIA**  
**“INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU INFLUENCIA EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE**  
**LOS SECTORES PRODUCTIVOS EN LA PROVINCIA DE HUAMANGA: 2009-2013”**

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VAR. E INDICAD.	METODOLOGÍA
<p><b>Problema Principal.</b></p> <p>-¿Analizar en qué medida la inversión pública en infraestructura vial influye en la actividad económica de los sectores productivos en la provincia de Huamanga: 2009-2013?</p> <p><b>Problemas secundarios</b></p> <p>-¿Qué relación existe entre la inversión en infraestructura vial y la producción?</p> <p>-¿La inversión en infraestructura vial puede mejorar las formas de comercialización de los productos en la Provincia de Huamanga?</p> <p>-¿Cuál es la influencia de la inversión en infraestructura vial en el empleo de los productores?</p>	<p><b>Objetivo Principal.</b></p> <p>- Realizar un análisis sobre la inversión pública en infraestructura vial y la influencia que tiene en la actividad económica agrícola en la provincia de Huamanga: 2009-2013</p> <p><b>Objetivos Secundarios</b></p> <p>- Evaluar la relación que existe entre la inversión en infraestructura vial y los niveles de producción en la provincia de Huamanga.</p> <p>- Determinar si la inversión pública en infraestructura vial puede mejorar las formas de comercialización.</p> <p>- Identificar la influencia de la inversión en infraestructura vial en los niveles de empleo de los pobladores.</p>	<p><b>Hipótesis Principal.</b></p> <p>La inversión pública en infraestructura vial influye positivamente en el desarrollo de las actividades agrícolas en la provincia de Huamanga: 2009-2013.</p> <p><b>Hipótesis Específicas</b></p> <p>- La inversión en infraestructura vial se relaciona directamente con la producción agrícola mediante la interconexión espacial.</p> <p>- La inversión en infraestructura vial mejora el funcionamiento de las formas de comercialización en los mercados locales a través del mejoramiento de la transitabilidad.</p> <p>- La inversión en infraestructura vial tiene una influencia poco significativa en los niveles de empleo de los pobladores.</p>	<p><b>Variables e indicadores</b></p> <p><b>- Variable Dependiente :</b> Actividad económica (Y)</p> <p><b>Indicadores:</b> Producción Comercialización Empleo.</p> <p><b>-Variables Independientes:</b> Infraestructura Vial (X<sub>1</sub>)</p> <p><b>Indicadores :</b> Inversión Interconexión Transitabilidad</p>	<p><b>Tipos de Investigación.</b></p> <p>Aplicada.</p> <p><b>Niveles de Investigación.</b> Descriptivo Correlacional.</p> <p><b>Métodos.</b> Inductivo. Deductivo Analítico.</p> <p><b>Fuentes de información.</b></p> <p>Las fuentes de información ha sido básicamente secundaria.</p> <p><b>Tratamiento de la Información.</b></p> <p>Para la presentación de la información se realizara una consolidación de la información cuantitativa para obtener los Tablas y gráficos para el análisis e interpretación respectivamente en base a las hipótesis.</p> <p><b>Análisis e interpretación de resultados.</b></p> <p>Se realiza de acuerdo al planteamiento del problema, objetivos e hipótesis planteadas, en base a los resultados obtenidos</p>