



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución- NoComercial-Compartirigual 2.5 Perú](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/pe/).

Vea una copia de esta licencia en <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/pe/>



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN-TARAPOTO**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**INFLUENCIA ECONÓMICA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE  
CAMINOS VECINALES EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LA  
PROVINCIA DE BELLAVISTA, 2016 – 2017**

**Tesis para optar el Título Profesional de Economista**

**AUTOR:**

**Bach. Doris Arce Arbildo**

**ASESOR:**

**Econ. M. Sc. Carlos Adolfo Melgar Neira**

**Tarapoto - Perú**

**2018**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN-TARAPOTO**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

**ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**INFLUENCIA ECONÓMICA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE  
CAMINOS VECINALES EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LA  
PROVINCIA DE BELLAVISTA, 2016 – 2017**

**Tesis para optar el Título Profesional de Economista**

**AUTOR:**

**Bach. Doris Arce Arbildo**

**Sustentada y aprobada ante el honorable jurado el día 20 de setiembre del 2018**

.....  
**Econ. M. Sc. Réniger Sousa Fernández**

**Presidente**

.....  
**Econ. Danny Oldy Encomenderos Dávalos**

**Secretario**

.....  
**Lic. Adm. Mg. Julio César Capillo Torres**

**Miembro**

.....  
**Econ. M. Sc. Carlos Adolfo Melgar Neyra**

**Asesor**

## Declaratoria de Autenticidad

**Doris Arce Arbildo**, identificada con DNI N°47400994, bachiller de la Facultad de Ciencias Económicas, Escuela Profesional de Economía de la Universidad Nacional de San Martín – Tarapoto, con la tesis titulada: **INFLUENCIA ECONÓMICA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS VECINALES EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LA PROVINCIA DE BELLAVISTA, 2016 – 2017.**

Declaro bajo juramento que:

1. La tesis presentada es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiado; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De considerar que el trabajo cuenta con una falta grave, como el hecho de contar con datos fraudulentos, demostrar indicios y plagio (al no citar la información con sus autores), plagio (al presentar información de otros trabajos como propios), falsificación (al presentar la información e ideas de otras personas de forma falsa), entre otros, asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto.

Tarapoto, 20 de setiembre del 2018.



**Bach. Doris Arce Arbildo**  
DNI N°01141407



Formato de autorización NO EXCLUSIVA para la publicación de trabajos de investigación, conducentes a optar grados académicos y títulos profesionales en el Repositorio Digital de Tesis.

**1. Datos del autor:**

|  |                     |
|--|---------------------|
| Apellidos y nombres: ARCE ARBILDO, DORIS |                     |
| Código de alumno : 108404                | Teléfono: 949927491 |
| Correo electrónico : dotiarce@gmail.com  | DNI: 47400994       |

(En caso haya más autores, llenar un formulario por autor)

**2. Datos Académicos**

|                                     |
|-------------------------------------|
| Facultad de: CIENCIAS ECONOMICAS    |
| Escuela Profesional de:<br>ECONOMIA |

**3. Tipo de trabajo de investigación**

|                                    |       |                          |     |
|------------------------------------|-------|--------------------------|-----|
| Tesis                              | ( X ) | Trabajo de investigación | ( ) |
| Trabajo de suficiencia profesional | ( )   |                          |     |

**4. Datos del Trabajo de investigación**

|  |
|--|
| Título: INFLUENCIA ECONOMICA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS VECINALES EN LA POBLACION BENEFICIARIA DE LA PROVINCIA DE BELLAVISTA, 2016-2017. |
| Año de publicación: 2018   |

**5. Tipo de Acceso al documento**

|                       |       |         |     |
|-----------------------|-------|---------|-----|
| Acceso público *      | ( X ) | Embargo | ( ) |
| Acceso restringido ** | ( )   |         |     |

Si el autor elige el tipo de acceso abierto o público, otorga a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, una licencia **No Exclusiva**, para publicar, conservar y sin modificar su contenido, pueda convertirla a cualquier formato de fichero, medio o soporte, siempre con fines de seguridad, preservación y difusión en el Repositorio de Tesis Digital. Respetando siempre los Derechos de Autor y Propiedad Intelectual de acuerdo y en el Marco de la Ley 822.

En caso que el autor elija la segunda opción, es necesario y obligatorio que indique el sustento correspondiente:

|  |
|--|
|  |
|  |

**6. Originalidad del archivo digital.**

Por el presente dejo constancia que el archivo digital que entrego a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, como parte del proceso conducente a obtener el título profesional o grado académico, es la versión final del trabajo de investigación sustentado y aprobado por el Jurado.

## 7. Otorgamiento de una licencia *CREATIVE COMMONS*

Para investigaciones que son de acceso abierto se les otorgó una licencia *Creative Commons*, con la finalidad de que cualquier usuario pueda acceder a la obra, bajo los términos que dicha licencia implica

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/2.5/pe/>

El autor, por medio de este documento, autoriza a la Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto, publicar su trabajo de investigación en formato digital en el Repositorio Digital de Tesis, al cual se podrá acceder, preservar y difundir de forma libre y gratuita, de manera íntegra a todo el documento.

Según el inciso 12.2, del artículo 12° del Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales - RENATI **“Las universidades, instituciones y escuelas de educación superior tienen como obligación registrar todos los trabajos de investigación y proyectos, incluyendo los metadatos en sus repositorios institucionales precisando si son de acceso abierto o restringido, los cuales serán posteriormente recolectados por el Repositorio Digital RENATI, a través del Repositorio ALICIA”.**

Firma del Autor

## 8. Para ser llenado en la Oficina de Repositorio Digital de Ciencia y Tecnología de Acceso Abierto de la UNSM – T.

Fecha de recepción del documento:

09 / 10 / 2018



Firma del Responsable de Repositorio  
Digital de Ciencia y Tecnología de Acceso  
Abierto de la UNSM – T.

\***Acceso abierto:** uso lícito que confiere un titular de derechos de propiedad intelectual a cualquier persona, para que pueda acceder de manera inmediata y gratuita a una obra, datos procesados o estadísticas de monitoreo, sin necesidad de registro, suscripción, ni pago, estando autorizada a leerla, descargarla, reproducirla, distribuirla, imprimirla, buscarla y enlazar textos completos (Reglamento de la Ley No 30035).

\*\* **Acceso restringido:** el documento no se visualizará en el Repositorio.

## DEDICATORIA

A mis padres: Rodolfo Arce Rafael y Braulia Arbildo Acosta

Por ser el pilar fundamental en mi desarrollo personal y profesional, quienes me han enseñado valores y a ser perseverante, por brindarme su confianza y apoyo moral, que aunque estando lejos los llevo siempre en mi corazón.

**Doris.**

## AGRADECIMIENTOS

En primer lugar a Dios por haberme guiado en todo momento; en segundo lugar a mis queridos padres por todo el amor y apoyo incondicional para el logro de esta etapa de mi vida.

Gracias a todas las personas que ayudaron directa e indirectamente en la realización de este proyecto.

**Doris.**



## ÍNDICE GENERAL

|  | Pág. |
|--|------|
| DEDICATORIA.....                             | vi   |
| AGRADECIMIENTO.....                          | vii  |
| ÍNDICE GENERAL.....                          | viii |
| ÍNDICE TABLAS.....                           | x    |
| ÍNDICE FIGURAS.....                          | xi   |
| RESUMEN.....                                 | xii  |
| ABSTRACT.....                                | xiii |
| <br>   |      |
| INTRODUCCIÓN.....                            | 1    |
| <br>   |      |
| CAPÍTULO I.....                              | 7    |
| MARCO TEÓRICO.....                           | 7    |
| 1.1. Fundamento teórico – científico.....    | 7    |
| 1.1.1. Antecedentes de la investigación..... | 7    |
| 1.1.2. Bases teóricas.....                   | 11   |
| 1.2. Definición de términos.....             | 13   |
| <br>   |      |
| CAPÍTULO II.....                             | 15   |
| MATERIALES Y MÉTODOS.....                    | 15   |
| 2.1. Técnicas de recolección de datos.....   | 15   |
| 2.2. Sistema de hipótesis.....               | 16   |
| 2.3. Sistema de variables.....               | 16   |
| 2.4. Tipo de método de investigación.....    | 19   |
| 2.4.1. Tipo de investigación.....            | 19   |
| 2.4.2. Nivel de investigación.....           | 19   |
| 2.5. Diseño de investigación.....            | 19   |
| 2.6. Población y Muestra.....                | 20   |
| 2.6.1. Población.....                        | 20   |
| 2.6.2. Muestra.....                          | 20   |

|  |    |
|--|----|
| CAPÍTULO III.....  | 21 |
| RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN .....   | 21 |
| 3.1. Resultados.....   | 21 |
| 3.1.1. Inversión del estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales<br>en la provincia de Bellavista. ....                            | 21 |
| 3.1.2. Nivel de empleo de la población beneficiaria del mantenimiento rutinario<br>de caminos vecinales en la provincia de Bellavista. ....      | 25 |
| 3.1.3. Analizar el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que<br>labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. .... | 30 |
| 3.1.4. Explicar el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que<br>labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. ....  | 36 |
| 3.4. Discusión... ..   | 47 |
| CONCLUSIONES.....  | 49 |
| RECOMENDACIONES .....  | 50 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRAFÍA .....   | 51 |
| ANEXOS .....   | 53 |
| ANEXOS N°01 Encuesta.....  | 54 |

## ÍNDICE DE TABLAS

|   | Pág. |
|---|------|
| Tabla 1. <i>Operacionalización de variables para la investigación</i> .....   | 17   |
| Tabla 2. <i>Inversión del Estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista</i> ..... | 22   |
| Tabla 3. <i>Empresas responsables del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista</i> .....  | 23   |
| Tabla 4. <i>Conocimiento del trabajo que realizan las microempresas</i> .....   | 25   |
| Tabla 5. <i>Ocupación en la microempresa</i> .....  | 27   |
| Tabla 6. <i>Aspectos mejor valorados del servicio de las microempresas</i> .....  | 28   |
| Tabla 7. <i>Ingresos cubre necesidades básicas de su familia</i> .....  | 29   |
| Tabla 8. <i>Situación económica familiar, respecto a 03 años atrás</i> .....  | 31   |
| Tabla 9. <i>Expectativas de su situación económica familiar en el futuro</i> .....  | 32   |
| Tabla 10. <i>Generación de ingresos en los últimos 2 años</i> .....   | 33   |
| Tabla 11. <i>Ocupaciones que generan ingresos a los trabajadores de la microempresa</i> .....                               | 34   |
| Tabla 12. <i>Personas que aportan ingresos al hogar</i> .....   | 35   |
| Tabla 13. <i>Satisfacción respecto al entorno en que vive</i> .....   | 36   |
| Tabla 14. <i>Problemas que afectan la calidad de vida</i> .....   | 37   |
| Tabla 15. <i>Evolución de la pobreza en su distrito con respecto al año 2015</i> .....                                      | 38   |
| Tabla 16. <i>Problemas relacionados a la atención de salud cerca de su vivienda</i> .....                                   | 39   |
| Tabla 17. <i>Satisfacción con la educación que reciben los niños y jóvenes</i> .....  | 40   |
| Tabla 18. <i>Principal problema que enfrenta la educación en su distrito</i> .....  | 41   |
| Tabla 19. <i>Nivel de instrucción de jefe del hogar</i> .....   | 42   |
| Tabla 20. <i>Calidad de vida respecto a hace 3 años</i> .....   | 43   |
| Tabla 21. <i>Satisfacción con aspectos que influyen en la calidad de vida</i> .....   | 44   |
| Tabla 22. <i>Aspectos más relevantes que la microempresa de Mantenimiento Rutinario ha influido para su mejora</i> .....    | 46   |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|   | Pág. |
|---|------|
| <i>Figura 1.</i> Encuestados que conocen el trabajo de las microempresas.....                           | 26   |
| <i>Figura 2.</i> Porcentaje encuestados que trabajan en la microempresa.....                            | 27   |
| <i>Figura 3.</i> Aspectos mejor valorados del servicio de las microempresas.....                        | 28   |
| <i>Figura 4.</i> Ingresos no cubren necesidades básicas de su familia. ....                             | 29   |
| <i>Figura 5.</i> Situación económica familiar, respecto a 03 años atrás. ....                           | 31   |
| <i>Figura 6.</i> Expectativas de su situación económica familiar en el futuro. ....                     | 32   |
| <i>Figura 7.</i> Tenían ingresos los dos últimos años del trabajo realizado en la<br>microempresa. .... | 33   |
| <i>Figura 8.</i> Ocupaciones que generan ingresos a los trabajadores.....                               | 34   |
| <i>Figura 9.</i> Personas que aportan ingresos al hogar.....  | 35   |
| <i>Figura 10.</i> Satisfacción respecto al entorno en que vive.....                                     | 36   |
| <i>Figura 11.</i> Problemas que afectan la calidad de vida.....   | 37   |
| <i>Figura 12.</i> Evolución de la pobreza en su distrito con respecto al año 2015.....                  | 38   |
| <i>Figura 13.</i> Problemas relacionados a la atención de salud.....                                    | 40   |
| <i>Figura 14.</i> Satisfacción con la educación que reciben los niños y jóvenes.....                    | 41   |
| <i>Figura 15.</i> Principal problema que enfrenta la educación en su distrito. ....                     | 42   |
| <i>Figura 16.</i> Nivel de instrucción de jefe del hogar. ....  | 43   |
| <i>Figura 17.</i> Calidad de vida respecto a hace 3 años. ....  | 44   |
| <i>Figura 18.</i> Satisfacción con aspectos que influyen en la calidad de vida. ....                    | 45   |
| <i>Figura 19.</i> Aspectos más relevantes que la microempresa ha influido para su mejora. ....          | 46   |

## RESUMEN

Una infraestructura vial en buen estado facilita el traslado de personas, bienes, mercancías y permite que los servicios de educación, salud, seguridad pública lleguen a la población. Esta investigación evaluó la inversión del Estado a través de las microempresas y como esta influye en el nivel de empleo, ingresos familiares y calidad de vida de la población rural en los tramos del mantenimiento de caminos vecinales en la provincia de Bellavista en los años 2016-2017. Se realizó una encuesta a los 55 trabajadores de las microempresas. En la provincia de Bellavista existen 142,5Km de caminos vecinales en mantenimiento rutinario, utilizándose 1 187 113 soles anualmente financiado por el Estado, el 38% de encuestados valora que las microempresas dan oportunidad de trabajo y el 33% mencionan valorar la mejora en la transitabilidad de caminos, el 55% de encuestados mencionan que son trabajadores de las microempresas en el mantenimiento de los caminos vecinales, el 29% es socio de la microempresa y el 16% no tiene ninguna relación con la microempresa que realizan mantenimiento de caminos vecinales. El 56% de encuestados mencionan que sus ingresos no cubren sus necesidades básicas para la subsistencia familiar, sin embargo, el 60% de encuestados mencionan que su situación económica es mejor que hace 3 años y el 53% de encuestados mencionan tener una mejor calidad de vida de hace 03 años, el 36% de encuestados creen que su calidad de vida se mantiene igual y 11% de los encuestados considera que ha empeorado su calidad de vida.

Palabras clave: Caminos, microempresas, calidad de vida, mantenimiento rutinario.

## ABSTRACT

A road infrastructure in good condition facilitates the transfer of people, goods, merchandise and allows education, health, and public safety services to reach the population. The following research evaluated the investment of the State through the micro-enterprises and how it influences the level of employment, family income and quality of life of the rural population in the sections of the maintenance of rural roads in the province of Bellavista in the years 2016-2017. A survey was carried out on the 55 workers of the microenterprises. In the province of Bellavista there are 142.5 km of roads in routine maintenance, using 1 187 113 soles annually financed by the State, 38% of respondents valued that the microenterprises give job opportunity and 33% mention valuing the improvement in the road traffic, 55% of respondents mention that they are microenterprise workers in the maintenance of neighborhood roads, 29% is a partner of the microenterprise and 16% have no relationship with the microenterprise that perform maintenance of neighborhood roads. 56% of respondents mention that their income does not cover their basic needs for family subsistence, however, 60% of respondents mention that their economic situation is better than 3 years ago and 53% of respondents mention having a better quality of life. 36% of respondents believe that their quality of life remains the same and 11% of respondents believe that their quality of life has worsened.

Keywords: Roads, micro-enterprises, quality of life, routine maintenance.



## INTRODUCCIÓN

La red de caminos vecinales del Perú son medios de comunicación que generan desarrollo para los pueblos que se encuentran más alejados de las ciudades urbanas, permitiendo una fluida comunicación entre pobladores de diferentes lugares. Así mismo facilitan el acceso de servicios y recursos de integración territorial del país.

La provincia de Bellavista está ubicada en la parte central de la Región San Martín, en el valle del Huallaga Central y su posición Geográfica es de  $76^{\circ} 30'$  de Longitud Oeste del meridiano de Grendwich y de  $7^{\circ} 5' 30''$  en terrenos de la Selva Alta. Su extensión es de 8,327 km<sup>2</sup>. Bellavista tiene un clima tropical su temperatura es variable entre los  $28^{\circ}$  y  $33^{\circ}$  de calor y los  $18^{\circ}$  y  $28^{\circ}$  de Humedad relativa, tiene una altitud de 249 m.s.n.m. La Población aproximada de la Provincia de Bellavista es de 59,038 habitantes. <http://www.munibellavistasm.gob.pe/portal/datos-provinciales.html>

En esta investigación se busca describir en que aspectos influyen la microempresas dedicadas al mantenimiento rutinario de los caminos vecinales en la provincia de Bellavista. En el capítulo I de se presenta los fundamentos teóricos del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales, en el capítulo II, se describe los materiales y métodos que se utilizaron para el desarrollo de ésta investigación y en capítulo III se muestran los resultados obtenidos durante el proceso de investigación.

### **Planteamiento del problema**

El ser humano a través de los años ha buscado la manera de satisfacer sus necesidades entre ellas, la comunicación, movilización e integración, necesidades prioritarias para el bienestar de una población que se vienen solucionando con intervención del estado y mediante el desarrollo de múltiples acciones, sin embargo en un mundo globalizado en el que nos encontramos actualmente son marcadas las diferencias entre países desarrollados y en vías de desarrollo, siendo los primeros quienes están a la vanguardia en tecnología, infraestructura vial y otras innovaciones en el desarrollo (Rodríguez, 2011).

Una infraestructura vial en regular o buen estado facilita el traslado de personas, bienes, mercancías y permite que los servicios de educación, salud, seguridad pública fundamentalmente, lleguen a la población con calidad y oportunidad. La infraestructura vial es, sin lugar a dudas, factor determinante para elevar la calidad de vida y promover el crecimiento económico (Ruiz, 2012). Es dable pensar que su ausencia obstaculiza o impide la integración y el comercio, y que una inadecuada o escasa provisión de infraestructura vial puede provocar una pérdida de la competitividad del país. (CEPAL, 2004).

En el Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de Provias Descentralizado viene ejecutando trabajos de rehabilitación y mantenimiento (rutinario y periódico) financiado con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y contrapartida del Gobierno Nacional, con la finalidad de mejorar los niveles de intervención en infraestructura vial de los Gobiernos Regionales y Locales, sin embargo por la variada topografía y diversidad climática que existe en el Perú el deterioro en la infraestructura vial es constante, lo que genera una mayor necesidad de inversión total de los gobiernos de turno (Alanya & Huamaní, 2014).

Entre el periodo 2011 – 2016, Provias Descentralizado ha culminado con la Rehabilitación de 65,2 Km de caminos vecinales y 79,6 km de mejoramiento de caminos de herradura. Para el periodo 2017 tiene Transferencia de partidas para la ejecución de 1 173,99 km de mantenimiento rutinario en vías vecinales por un monto de s/ 8 910 628,00, para el mantenimiento periódico de 162,79 km un monto de S/ 11 537 255,00 y para el mantenimiento rutinario y periódico en vías departamentales donde interviene Provias se tienen 714,30 km para mantenimiento rutinario por un monto de 4 726 417,00 y para mantenimiento periódico de 13 km un monto de S/ 4 961 974,00 (MTC, 2017). En la Región San Martín, Provias descentralizado interviene en el ámbito de las 10 provincias: Rioja, Moyobamba, San Martín, Lamas, El Dorado, Bellavista, Picota, Huallaga, Mariscal Cáceres y Tocache (MTC, 2017).

La transitabilidad en los caminos vecinales de la provincia de Bellavista es complejo debido a la geografía del ambiente y la geología del suelo, puesto que en la provincia existen zonas de llanura inundable y circundante en la que hay pendientes del río Huallaga



con hasta menos 1° las que se inundan en periodos lluviosos. En distritos como San Rafael, San Pablo y alto Biavo los terrenos son con pendiente, deforestación, dinámica fluvial, precipitaciones pluviales intensas. Además el substrato es de mala calidad con rocas muy alteradas por lo que los deslizamientos en tiempo de lluvia son constantes (Nuñez & Luque, 2007). Aun en tiempo de verano el mantenimiento rutinario de los caminos es necesario debido a que crece vegetación al borde de los caminos, además se generan huecos por el constante paso de vehículos de transporte.

En la provincia de Bellavista el año 2017 se trabajaron el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales del Distrito de San Pablo: San Pablo - San Andrés - San Ignacio - Dos de Mayo - Nva. Flores - Yacusisa - San Juan de Miraflores - Sedasisa; Emp. SM 589 (San Pablo) - Nuevo Chimbote y Santa Rosa - San Pablo (km.5.052 -km.10.052); en el Distrito de Bellavista: Limón - Vigas – Carhuapoma y Ramiro Priale -Huingoyacu; en el Distrito de San Rafael: Emp. SM-102 (Ramiro Priale) – Palestina; Emp PE-5N (San José) - Carhuapoma y Puente Sisa - Carhuapoma; en el Distrito de Alto Biavo: Nueva Cusco - José Olaya y Emp. 108 Barranca - Nuevo San Martin Km 6+590 a Km 27+750; en el distrito de Bajo Biavo: Nuevo Lima - La Perla del Ponacillo. El 80% del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales es realizado por microempresas y sólo el 20% por asociaciones civiles constituida por los propios pobladores de la zona de los caminos en mantenimiento (Provias descentralizado – R. S. M. MTC, 2017).

Según el INEI (2007) el 38,12% de la población de la provincia de Bellavista trabajan eventualmente como peón, vendedor ambulante o no trabaja por no conseguir un puesto laboral. El 52.6% de la población viven en hogares con al menos una necesidad básica insatisfecha, considerándose los siguientes indicadores: Vivienda, físicamente inadecuada, vivienda asignada, vivienda sin servicio higiénico, niños que no asisten a la escuela y alta dependencia económica (MPB, 2011). Es necesario destacar el incremento abrupto y desordenado de la población debido principalmente a la migración de las zonas altas aledañas a la provincia (Bellavista en un 39,2%) que han generado altos índices de pobreza, que sobreviven con una economía de autoconsumo, el ingreso promedio de la población según INEI- 2007 es de 30,2 Soles mensual.

Según las informaciones revisadas se considera que es necesario buscar estrategias que permitan mejorar la economía de la población y en especial de los 38,12% de

desempleados que menciona el INEI (2007). Teniendo en cuenta que el 80% del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales es realizado por microempresas, se debe realizar investigaciones que demuestren cómo estas benefician a los pobladores que habitan en los tramos de caminos vecinales en mantenimiento. Entre las estrategias, una de ellas podría ser que el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales más descentralizado a fin de que el impacto que producen las microempresas pueda llegar a la mayor parte de la población permitiendo generar más puestos laborales e ingresos económicos que mejoren la calidad de vida de la población de las zonas de influencia de los caminos en mantenimiento rutinario.

Por lo antes mencionado se presenta el proyecto de tesis de investigación titulada Influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población de la provincia de Bellavista, 2017. El proyecto tiene como objetivo determinar a través de encuestas e información documental el nivel de influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la Provincia de Bellavista, 2016 – 2017.

## **Formulación del problema**

### **Problema general**

¿Cuál es la influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017?

### **Problemas específicos**

- ¿Cuál es el nivel de inversión por parte del estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista?
- ¿Cuál es el nivel de empleo de la población beneficiaria que labora en la zona de mantenimiento rutinario de caminos vecinales?
- ¿Cuál es el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales?
- ¿Cuál es el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales?

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Explicar la influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017.

### **Objetivos específicos.**

- Evaluar el nivel de inversión por parte del estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista.
- Analizar el nivel de empleo de la población beneficiaria del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista.
- Analizar el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales.
- Explicar el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales.

### **Justificación de la investigación**

En 1991, el gobierno buscando rehabilitar y mantener la transitabilidad y el acceso en las zonas deprimidas de la sierra del Perú, crea un sistema complementario para el mantenimiento rutinario de carreteras a través de microempresas asociativas. La experiencia bajo la denominación proyecto "PROMOVÍAS" se llevó a cabo entre 1994/96 y consistió en la promoción de dos empresas asociativas de mantenimiento rutinario para atender 122 Km de un tramo de la carretera nacional transversal "Pativilca - Conococha" en el departamento de Ancash. Las primeras empresas del proyecto piloto en Ancash se crearon con personal seleccionado de la zona, que no necesariamente tenía experiencia previa en trabajos viales. (Pait & Yeng, 1997).

Uno de los elementos que justifica este trabajo es la importancia que tienen los trabajos de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales por la propia población que es empleada a través de las microempresas, debido a los beneficios económicos y sociales que genera al garantizar una conservación efectiva de los caminos con inclusión social, ciudadana y democrática, por otra parte, el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales a través

de las microempresas permite un mayor acercamiento del estado hacia las zonas rurales. En este trabajo se busca determinar la importancia del mantenimiento rutinario de los caminos vecinales por los propios pobladores del área en intervención que trabajen organizados en microempresas, de esta manera los fondos que el estado invierte mejorará los caminos vecinales y el ingreso económico de los pobladores que trabajen en el mantenimiento de los caminos.

# CAPÍTULO I

## REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

### 1.1. Antecedentes de la investigación

Para el desarrollo de la presente investigación se tuvo como antecedentes los siguientes trabajos de investigación:

#### a. A nivel internacional

Watson (2009), en el trabajo de investigación titulado: “Desarrollo de una metodología de evaluación rutinaria de caminos vecinales para la conservación vial (MOPT)” realizado en Costa Rica, se afirma lo siguiente:

Los caminos vecinales en su gran mayoría son los que se encargan de enlazar a las comunidades, sirven de acceso para el agricultor al mercado y a empresas que se han ubicado lejos del centro de las ciudades, esto lo hace un elemento necesario de cualquier sistema de transportación que le brinde servicio al público en zonas rurales, mejorando el flujo de bienes y servicios ayudando a promover el desarrollo social y económico de la zona en intervención, por otro lado, es importante involucrar a las comunidades y educarlas en materia de la conservación y participación vial, de tal forma que los Municipios trabajen en conjunto con las comunidades para mejorar y dar mantenimiento a los caminos que benefician a los vecinos interesados.

Barba (2004), en el trabajo de investigación titulado: “Rehabilitación de los Caminos Rurales” realizado en México, se afirman dos criterios básicos sobre mantenimiento: La construcción y conservación de los caminos rurales y su evolución, requieren de acciones que aseguren su funcionalidad y que permitan el desarrollo sustentable de las comunidades en ellas incluidas dichas vialidades.

John Macadam, pionero en diseño de caminos, ha sido probablemente el primero en establecer los principios básicos para la gestión del mantenimiento de caminos. Sostenía en primer lugar, el gobierno central debía asumir un papel de supervisión. Segundo, que la gestión debe ser capacitada, profesional y pagada adecuadamente, "servicios gratuitos", no cumplen con las expectativas esperados. Tercero, los obreros

de la construcción deben seleccionarse en función de su capacidad, buena salud y con sueldos de acuerdo al mercado, de preferencia a destajo. Finalmente, los obreros de mantenimiento deben ser asignados cada uno con total responsabilidad de una milla de camino (esto pudiendo variar). En resumen, preconizaba construir sobre autonomía local e iniciativa personal, además de proveer una organización eficiente y una supervisión estrecha.

Gentile-Blackwell (1999) en su investigación titulada “de la economía agrícola a los servicios sociales: la influencia de los caminos rurales en Marruecos”, determinaron que mejorar los caminos rurales disminuyó el costo del transporte público, de los utensilios domésticos básicos, y los insumos agrícolas. La mejora de los caminos rurales permitió la disminución del precio de los insumos agrícolas, los caminos eran transitables todo el año y que el gobierno realizó más actividades de extensión que mejoró la calidad de vida de los pobladores de zona con la generación de puestos de trabajo. Los caminos facilitaron el acceso a los servicios de salud y educación.

#### **b. A nivel nacional**

Banco Mundial 1994 citado en Vásquez, A. y Bendezú (2008), en el trabajo de investigación titulado: “Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú” se afirma: La infraestructura vial ha sido reconocida, principalmente en los países emergentes, como un pilar central para estimular la actividad económica debido a que es una de las bases fundamentales sobre las que se apoyan todas las actividades privadas (tanto extractivas y productivas, como financieras y comerciales) de un país, pues posibilitan la existencia de mercados eficientes y la elevación de los estándares de vida (Banco Mundial 1994).

De La Cruz & Quispe (2002), en el trabajo de investigación titulado: “Plan Estratégico del Programa de Caminos Rurales” se llega a lo siguiente: El programa de Caminos Rurales (1995-2001), se rehabilitaron 8,882km de caminos terciarios, 2,106 km de caminos secundarios y 263 km de caminos primarios; todos han sido incorporados a un programa de mantenimiento rutinario. Adicionalmente, se han mejorado 3,053 km de caminos de herradura y 174 km de calles urbanas en pequeños poblados. Beneficiando a 380 distritos de 96 provincias comprendidos en el ámbito de los 12

departamentos en los que operó el PCR, y con lo cual se estima que ha beneficiado directamente cerca de 2,8 millones de pobladores rurales y 0,7 millones de beneficiarios indirectos, si se suma la población de los caseríos localizados en el ámbito de influencia de 5 km de los caminos rehabilitados. Así al 31 de diciembre del 2000 se habían constituido 416 Microempresas rurales de Mantenimiento Vial de poco más de 11,000 km de caminos; generando aproximadamente 4,800 puestos de trabajo permanente (socios de microempresas) y 32,233 puestos de trabajos eventuales (mediante ejecución de obras de rehabilitación vial, mantenimiento periódico y otras formas de trabajo).

Salomón & González (2003), en el trabajo de investigación titulado: “Mantenimiento Rutinario de Caminos con Microempresas - Manual de promoción.” Se afirma lo siguiente: Debido a que la acción de las microempresas sobre los caminos es permanente (diaria o cotidiana), se parte del principio que éstas serán promovidas entre los pobladores hombres y mujeres que habitan en las inmediaciones de las vías, procurando así la racionalización de recursos.

En los países andinos, debido a su ancestral forma de organización social comunitaria, las poblaciones rurales suelen estar organizadas en formas asociativas de diversos tipos. Por ello, se considera que los destinatarios del proceso de promoción son las comunidades aledañas a las vías y que los beneficiarios serán los miembros de esa comunidad que resulten seleccionados para integrarse a la microempresa en forma permanente o rotativa, según se establezca en el Plan de Promoción. Pero aún en aquellas comunidades con débil presencia de organizaciones sociales -como es el caso de zonas costeras o de colonización amazónica- los destinatarios también estarán constituidos por personas que viven cerca de las vías.

Menéndez (2003), en el trabajo de investigación titulado: “Mantenimiento Rutinario de Caminos con Microempresas - Manual técnico.” En referencia al mantenimiento rutinario se resalta lo siguiente: Las labores técnicas del mantenimiento rutinario y preventivo se han encomendado a microempresas de mantenimiento que han sido organizadas dentro de las comunidades que habitan en las inmediaciones de las vías, consolidando una propuesta de alto impacto para el desarrollo local. El pago que la

entidad responsable del camino hace a las microempresas, permite inyectar dinero en áreas que suelen ser las menos atendidas. Las microempresas de mantenimiento generan capacidad empresarial en poblaciones carentes de este recurso y se han reportado casos en los cuales las utilidades percibidas por las microempresas de mantenimiento, han permitido el surgimiento de proyectos productivos que responden a necesidades de las comunidades, todo lo cual repercute positivamente en el desarrollo local.

Conforme se han ido atendiendo las demandas de nuevos caminos, se ha ido incrementando la necesidad de conservar los caminos en buen estado de funcionamiento. En general, las personas entienden que el camino al haber sido construido con recursos del Estado es de su propiedad y, por lo tanto, el mantenimiento también es de su responsabilidad.

### **c. A nivel local**

Albornoz (2010), en el trabajo de investigación titulado: “Plan vial provincial participativo de Bellavista 2009 – 2019”. En referencia al mantenimiento rutinario se resalta lo siguiente: Busca priorizar las inversiones considerando aquellos caminos vecinales que pueden mejorar aquellos factores que restringen o impiden aprovechar mejor las potencialidades de la provincia, con participación de las autoridades de los Gobiernos locales, con fines de orientar la Gestión del Mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de la jurisdicción provincial.

En la provincia de Bellavista se identificó 11 rutas, con un total de 147,09 Km, de los cuales el 77.4% se encuentra en estado regular (PVD – R. S. M. MTC, 2017).

En varios países de América Latina se ha tomado como círculo virtuoso el mantenimiento rutinario como una forma de preservar el estado de transitabilidad y la inversión efectuada en la construcción, reconstrucción o rehabilitación de caminos. El mantenimiento de caminos busca evitar, al máximo posible, la pérdida del capital ya invertido, mediante la protección física de la infraestructura básica y de la superficie del camino. La conservación procura específicamente evitar la destrucción de partes de la estructura de los caminos y su posterior rehabilitación o reconstrucción. La



conservación constituye, por tanto, en la realización de actividades o tareas que no impliquen modificar la estructura existente del camino.

La conservación de los caminos juega un papel importante para el desarrollo y crecimiento de un país, permite que el camino se encuentre en buen estado y que la población pueda acceder a servicios básicos (salud, educación, etc.) y mercados, a un menor tiempo.

El mantenimiento no es una acción que puede efectuarse en cualquier momento, sino más bien es una acción sostenida en el tiempo, orientada a prevenir los efectos de los agentes que actúan sobre el camino, extendiendo el mayor tiempo posible su vida útil y reduciendo las inversiones requeridas a largo plazo (J. R. Menéndez, 2003).

### **1.1.2. Bases teóricas**

#### **d. Mantenimiento rutinario de caminos vecinales**

El mantenimiento rutinario de los caminos vecinales permite tener un sistema de caminos más seguro, confiable y transitable todo el año. La transitabilidad promueve el acceso de las poblaciones a los centros de trabajo, mercados, centros de servicios sociales y centros educativos. Así mismo, genera empleo permanente y mayores ingresos económicos en las comunidades rurales más pobres, especialmente entre las mujeres (J. R. Menéndez, 2003).

La importancia del mantenimiento de los caminos vecinales radica en la necesidad de fortalecer el sistema de gestión y control del servicio de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales, que en el Perú es la más extensa, esta responsabilidad es descentralizada a los gobiernos locales en su condición de autoridades competentes dispongan de lineamientos técnicos para esta gestión que aseguren homogeneidad en las intervenciones y que uniformicen la evaluación de los resultados. El mantenimiento rutinario de los caminos vecinales es de carácter preventivo; es decir mantener la vía en niveles adecuados de transitabilidad vehicular sin contratiempos durante todas las épocas del año; para lo cual se debe generar niveles de

organización, que permita la participación de las comunidades y las autoridades locales (MTC, 2017).

**e. Ingreso familiar**

El hogar es una unidad social de producción la misma que crea valor económico produciendo los bienes y servicios finales que están directamente vinculados con la satisfacción diaria de las múltiples necesidades materiales, intelectuales, psíquicas y afectivas de las personas (Amat & Vásquez, 2007).

El ingreso del hogar o de la familia se define como la suma de los ingresos de todos sus miembros y los que se captan de manera conjunta, tanto en efectivo como en especie. Como ingreso familiares se pueden considerar: Los sueldos y salarios en dinero y otros bienes, las contribuciones de los empleadores que se recibe como la seguridad social, seguros de salud; ingresos por alquileres de bienes muebles e inmuebles, intereses, dividendos, regalías, patentes, derechos de autor, y otros similares (Robles, 1998).

Según Adriana (2013) la pobreza es entendida generalmente como la ausencia o carencia de ingresos económicos porque cuando las familias atraviesan esta condición es más difícil obtener y satisfacer las necesidades básicas para el bienestar de una población. Las condiciones de vida y el acceso desigual de la población a los beneficios del crecimiento económico de vida están directamente asociado con el nivel del ingreso familiar, que se origina fundamentalmente en los ingresos del trabajo, lo que a su vez están determinados por la inserción ocupacional de las personas (R. Bravo, 2000).

**f. Situación socioeconómica de los beneficiarios.**

La población está conformada por tres componentes que influyen directamente en el tamaño o dimensión de la misma, los cuales son: los nacimientos, las muertes y las entradas y/o salidas de población (migración que comprende la inmigración y la emigración respectivamente). Cuando se cuantifican estas variables de estudio poblacional, se puede establecer los cambios en una población, además el incremento de la población en edad de trabajar esperada, en jóvenes y trabajadores de más edad

que ingresan al mercado laboral, no será suficiente para generar mejoras en la economía, a no ser que se prioricen previamente las inversiones en capital humano, se convierta en una real ventana de oportunidades, de lo contrario podría configurarse un escenario muy diferente al ideal (MMPB, 2014).

**g. Inversión pública**

La importancia de la inversión pública radica en la existencia de ciertos segmentos del mercado en los cuales no existe una oferta privada para ciertos grupos de la población ya que no generan rentabilidad suficiente para garantizar ello. La inversión tiene un efecto positivo en la infraestructura, debido a que es un factor clave del crecimiento y desarrollo de las actividades económicas; a mayor inversión en infraestructura, mejora las tasas de crecimiento económico, principalmente a largo plazo.

Además de los impactos en el crecimiento, la infraestructura tiene un impacto, directo e indirecto, en la pobreza: Directamente, porque las mejoras en cobertura y calidad de la infraestructura tienden a beneficiar más a los pobres, ya que ellos son quienes menos pueden costear otras alternativas para cubrir sus necesidades. Indirectamente, porque ha sido demostrado que una mejor infraestructura de servicios reduce en forma significativa la desigualdad (Acuña, 2011).

## **1.2 Definición de términos**

**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. En general, es el conjunto de actividades que se realizan para conservar en buen estado las condiciones físicas de los diferentes elementos que constituyen el camino y, de esta manera, garantizar que el transporte sea cómodo, seguro y económico (Alanya& Huamaní, 2014). En la práctica lo que se busca es preservar el capital ya invertido en el camino y evitar su deterioro físico prematuro (DGCF, 2006).

**Microempresas Viales**, Entidades jurídicas, legalmente constituidas, que realizan de manera permanente y adecuada las labores de mantenimiento rutinario de los caminos secundarios y vecinales que les son asignados. (Salomón & González, 2003).

**Mantenimiento rutinario**, Consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en la nivelación de la misma y de las bermas; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc.), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el Control del polvo y de la vegetación; la limpieza de las zonas de descanso y de los dispositivos de señalización. Se aplica con regularidad una o más veces al año, dependiendo de las condiciones específicas de la vía. (J. R. Menéndez, 2003).

**Mantenimiento periódico**, Las actividades periódicas se realizan cada cierto número de años. Se aplica generalmente al tratamiento y renovación de la superficie de la vía. El tratamiento de superficie se orienta a restablecer algunas características de la superficie de rodadura, sin constituirse en un refuerzo estructural. (J. R. Menéndez, 2003).

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

**Población beneficiaria**, Es aquella población localizada en el área de influencia directa de los caminos vecinales de la provincia de Bellavista.

## CAPÍTULO II

### MATERIAL Y MÉTODOS

#### 2.1. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para la recolección de datos se utilizó las siguientes técnicas e instrumentos:

| Técnicas  | Instrumentos |
|---|--------------|
| Se revisó los documentos oficiales del Ministerio de Transporte, Provias Descentralizado, Plan vial provincial participativo de Bellavista 2009 – 2019, en los que se encuentren especificados los presupuestos y gastos que se realizaron durante el año 2016 - 2017 en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales. | Documental   |
| Se aplicó una encuesta por conveniencia a 55 personas que se constituyen en la población beneficiaria del mantenimiento rutinario de caminos vecinales de la Provincia de Bellavista.   | Cuestionario |

#### ➤ **Técnicas de procesamiento y análisis de datos**

Para el procesamiento de los datos se usó el programa estadístico SPSS, con la que se corroboró si la hipótesis planteada se refuta o se afirma.

#### 2.2. Sistemas de hipótesis

**H1:** No existe influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017.

**H0:** Existe influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017.

### 2.3. Sistema de variables

**Variable independiente (X)** : Mantenimiento rutinario de caminos vecinales  
(Cuantitativa)

**Escala de medición** : Ordinal

**Variable dependiente (Y)** : Influencia económica en la población beneficiaria  
(Cualitativa)

**Escala de medición** : Ordinal

**Variables intervinientes (Z)** : Enfermedades epidemiológicas, desastres naturales

**Escala de medición** : Nominal

**Diseño:**

$$Y = f(x)$$

Dónde:

Y = Es la variable dependiente: Influencia económica en la población beneficiaria.

X= Es la variable independiente: Mantenimiento rutinario de caminos vecinales.

## Matriz de operacionalización de variables.

**Tabla 1.**

### *Operacionalización de variables para la investigación*

| <b>PROBLEMA</b>   | <b>OBJETIVO</b>   | <b>HIPOTESIS</b>  | <b>VARIABLE</b>  | <b>DIMENSIONES</b>                                  | <b>INDICADOR</b>  | <b>INSTRUMENTO</b> | <b>METODOLOGÍA</b>   |
|---|---|---|--|---|---|--------------------|--|
| <b>GENERAL:</b><br>¿Cuál es la influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017? | <b>GENERAL:</b><br>Explicar la influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 – 2017. | <b>Alterna:</b><br><b>H1:</b> Existe influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017. | <b>V.I:</b><br>Mantenimien to rutinario de caminos vecinales     | Presupuesto para mantenimiento de caminos vecinales | Presupuesto ejecutado de Provías en mantenimiento rutinario de Bellavista, 2016 - 2017. | Documental         | Se revisó los documentos oficiales del Ministerio de Transportes en los que se encuentren especificados los presupuestos y gastos que se realizaron durante el año 2016 y 2017 en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. |
| <b>ESPECÍFICOS:</b><br>¿Cuál es el nivel de inversión por parte del estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista?                  | <b>ESPECÍFICOS:</b><br>Evaluar el nivel de inversión por parte del Estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista.                   | <b>Nula:</b><br><b>H0:</b> No Existe influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017. | <b>V.D:</b><br>Influencia económica en la población beneficiaria |   |   |                    |  |

|   |  |                  |                                   |                      |  |
|---|--|------------------|-----------------------------------|----------------------|--|
| ¿Cuál es el nivel de empleo de la población beneficiaria que labora en la zona de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales? | Analizar el nivel de empleo de la población beneficiaria del mantenimiento rutinario en los caminos vecinales.                   | Nivel de empleo  | Población beneficiaria empleada   | Encuesta Documental. | La muestra con la que se realizó el trabajo de investigación es elegida a través de un muestreo por conveniencia (no probabilístico). La encuesta fue aplicada a los beneficiarios del mantenimiento rutinario de caminos vecinales de la provincia de Bellavista. |
| ¿Cuál es el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales?   | Analizar el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que labora en mantenimiento rutinario de caminos vecinales.   | Ingreso familiar | Ingreso familiar semanal          | Encuesta Documental. | Los resultados de las encuestas fueron analizadas con el programa estadístico SPSS.  |
| ¿Cuál es el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales?    | Explicar el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. | Nivel de vida    | Población beneficiaria satisfecha | Encuesta             |  |

*Fuente:* Elaboración propia



## 2.4. Tipo de método de investigación

### 2.4.1. Tipo de investigación

Es Aplicada porque pretende explicar la influencia económica del mantenimiento rutinario en la población beneficiaria del mantenimiento rutinario de caminos vecinales de la Provincia de Bellavista año 2016 - 2017, a partir de teorías o conocimientos ya estudiados.

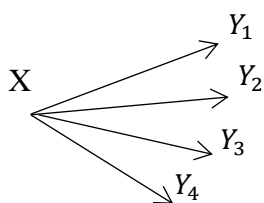
### 2.4.2. Nivel de investigación

La investigación es descriptiva, pues se describe cómo influye la inversión del mantenimiento rutinario en la población beneficiaria, realizando los análisis de cada una de las variables, dependiente e independientes y se verificó si existe asociación y correlación entre las variables, con la información obtenida de revisión documental y aplicación de encuesta.

## 2.5. Diseño de investigación

El diseño de investigación es no experimental debido a que se realiza sin la manipulación deliberada de variables y en la que sólo se observan los fenómenos en su ambiente natural recopilando información a través de encuestas y revisión documental.

**Simbólicamente:**



Donde:

X= Es la variable independiente: Mantenimiento rutinario de caminos vecinales.

Y = Es la variable dependiente: Influencia económica en la población beneficiaria.

$Y_1$  =Presupuesto ejecutado

$Y_2$  = Nivel de empleo

$Y_3$  = Ingreso familiar

$Y_4$  =Población beneficiaria satisfecha

## **2.6. Población y Muestra**

### **2.6.1. Población**

Según el INEI (2007) la población económicamente activa de la provincia de Bellavista está constituida por 18, 922 habitantes .

### **2.6.2. Muestra**

La muestra con la que se realizó el trabajo de investigación es elegida a través de un muestreo por conveniencia (no probabilístico). La encuesta fue aplicada a 55 personas que se constituye en la población beneficiaria que trabajan en la microempresa para el mantenimiento rutinario de caminos vecinales de provincia de Bellavista, la misma que está registrada como tal en provías descentralizado, sede Tarapoto

## **CAPÍTULO III**

### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

#### **3.1. Resultados**

##### **3.1.1. Inversión del estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista.**

EL MTC (2017) registra la transferencia programática condicionada a recursos ordinarios a los gobiernos locales de caminos vecinales, mantenimiento rutinario al mes de diciembre de los años 2016 y 2017, siendo el mismo monto y con las mismas características para cada año mencionado. Los montos asignados para el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista se muestra en la tabla 2, en la misma que se observa 12 tramos de intervención en los distritos de San Pablo, Bellavista, Alto Biavo, Bajo Biavo. Así mismo se describe la cantidad de kilómetros que incluye cada tramo, los costos por km/mes y los presupuestos que se utiliza para el mantenimiento de los caminos vecinales.

En la tabla 3 se observa las microempresas de mantenimiento vial (MENV) responsables por tramo para el mantenimiento para el mantenimiento de los caminos viales en los distritos de la provincia de bellavista, así también se especifica el número de trabajadores y el contrato que firmó cada microempresa con el Ministerio de Transportes y comunicaciones – provías descentralizado.

**Tabla 2***Inversión del Estado en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista*

| DISTRITO                      | TRAMOS  | KM      | Costo(km/mes) | Presupuesto          |                             |              |
|-------------------------------|---|---------|---------------|----------------------|-----------------------------|--------------|
|                               |   |         |               | Mantenimiento<br>S/. | Gastos<br>Operativos<br>S/. | TOTAL<br>S/. |
| San pablo                     | San Pablo-San Andrés-San Ignacio-Dos de Mayo-Nva. Flores-Yacusisa-San Juan de Miraflores-Sedasisa | 17 944  | 640,00        | 137 810              | 13 781                      | 151 591      |
| San pablo                     | Santa Rosa - San Pablo (km.5 052-km.10 052)   | 5 000   | 640,00        | 38 400               | 3 840                       | 42 240       |
| Bellavista                    | Limón - Vigas - Carhuapoma  | 10 500  | 640,00        | 80 640               | 8 064                       | 88 704       |
| San Rafael                    | EMP SM 102 (RAMIRO PRIALE)-PALESTINA  | 5 000   | 640,00        | 38 400               | 3 840                       | 42 240       |
| Alto Biavo                    | Nueva Cusco-José Olaya  | 7 590   | 640,00        | 58 291               | 5 829                       | 64 120       |
| Bajo Biavo                    | Nuevo Lima-La Perla del Ponacillo   | 25 962  | 640,00        | 199 388              | 19 939                      | 219 327      |
| Bellavista,<br>bajo Biavo     | Puerto Sangapilla-Emp SM 108 (Nuevo Lima)   | 14 590  | 640,00        | 112 051              | 11 205                      | 123 256      |
| San Rafael                    | Emp. PE-5N (San José)-Carhuapoma  | 6 680   | 640,00        | 51 302               | 5 130                       | 56 432       |
| Bellavista                    | Ramiro Priale-Huingoyacu  | 20 600  | 640,00        | 158 208              | 15 821                      | 174 029      |
| San Rafael                    | Puente Sisa-Carhuapoma  | 8 660   | 640,00        | 66 509               | 6 651                       | 73 160       |
| San pablo                     | Emp. SM 589 (San Pablo)-Nuevo Chimbote  | 17 994  | 640,00        | 138 194              | 13 819                      | 152 013      |
| TOTAL PROVINCIA DE BELLAVISTA |   | 140 520 |               | 1 079 194            | 107 919                     | 1 187 113    |

Fuente: MTC (2017)

**Tabla 3*****Empresas responsables del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista***

| MANTENIMIENTO RUTINARIO             |              |        |       |                     |              |            |                       |                      |                       |           |
|-------------------------------------|--------------|--------|-------|---------------------|--------------|------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------|
| CONTRATISTA<br>(MEMV)               | Trabajadores |        |       | N° Contrato         | Fecha inicio | Fecha fin  | Valor referencial S/. | Valor contratado S/. | Gastos operativos S/. | Total S/. |
|                                     | H            | M      | Total |                     |              |            |                       |                      |                       |           |
| La Solución del Tramo               | 0<br>5       | 0<br>2 | 07    | 011-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 137 810               | 137 810              | 13 781                | 151 591   |
| Constructora Tres Reyes S.A.C.      | 0<br>2       |        | 02    | 001-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 38 400                | 38 400               | 3 840                 | 42 240    |
| Trabesam S.A.C.                     | 0<br>2       | 0<br>2 | 04    | 003-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 80 640                | 80 640               | 8 064                 | 88 704    |
| Construcciones Generales DRH S.A.C. | 0<br>2       |        | 02    | 002-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 38 400                | 38 400               | 3 840                 | 42 240    |
| A.C. "La Solución del Tramo"        | 0<br>3       |        | 03    | 004-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 58 291                | 58 291               | 5 829                 | 64 120    |
| Ponacillo al Desarrollo             | 0<br>8       | 0<br>2 | 10    | 014-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 1 99 388              | 199 388              | 19 939                | 219 327   |
| Consortio A & M                     | 0<br>6       |        | 06    | 012-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016   | 31/12/2016 | 112 051               | 112 051              | 11 205                | 123 256   |

|                                       |        |        |    |                     |            |            |           |           |         |           |
|---------------------------------------|--------|--------|----|---------------------|------------|------------|-----------|-----------|---------|-----------|
| Construcciones Generales<br>DRH S.A.C | 0<br>2 | 0<br>1 | 03 | 005-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016 | 31/12/2016 | 51 302    | 51 302    | 5 130   | 56 432    |
| A.C. “La Solución del Tramo”          | 0<br>7 | 0<br>1 | 08 | 015-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016 | 31/12/2016 | 158 208   | 158 208   | 15 821  | 174 029   |
| Construcciones Generales<br>DRH S.A.C | 0<br>2 | 0<br>1 | 03 | 006-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016 | 31/12/2016 | 66 509    | 66 509    | 6 651   | 73 160    |
| Consortio PER-BELL                    | 0<br>5 | 0<br>2 | 07 | 013-2016-<br>GM/MPB | 01/01/2016 | 31/12/2016 | 138 194   | 138 194   | 13 819  | 152 013   |
|                                       |        |        |    |                     |            |            | 1 079 193 | 1 079 193 | 107 919 | 1 187 112 |

Fuente: MTC (2017)

En la tabla 2 y tabla 3 observamos el monto anual que el estado invierte (1 187 112 soles) en el mantenimiento de caminos vecinales en los distritos de la provincia de Bellavista, el monto de inversión es el mismo para cada año.

Bravo & Zhumi (2012) menciona que en las sub-cuencas de los ríos San Francisco y Rircay cuya longitud total de caminos vecinales es de L=212,45 de los cuales L=202,26 KM 95,20% se encuentra en mal y regular estado lo que equivale al 95,20%, si asumimos que el costo por rehabilitación de caminos vecinales analizado es de \$. 9 971,05 dólares por kilómetro (vía Pucara – Puculcay) se requeriría de un presupuesto estimado de \$. 2'007 670,92 dólares; si los organismos seccionales encargados de la competencia vial adoptan la presente propuesta relacionada con la inclusión de actividades Preventivas de Mantenimiento Vial se lograría una optimización de recursos equivalente al 78,24% esto es \$. 1'570 801,73 dólares, recursos que permitirían a los gobiernos locales invertir en proyectos de saneamiento, salud y producción.

### 3.1.2. Nivel de empleo de la población beneficiaria del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista.

Según el INEI (2007) el 38,12% de la población de la provincia de Bellavista trabajan eventualmente como peón, vendedor ambulante o no trabaja por no conseguir un puesto laboral. El 52,6% de la población viven en hogares con al menos una necesidad básica insatisfecha, considerándose los siguientes indicadores: Vivienda, físicamente inadecuada, vivienda asignada, vivienda sin servicio higiénico, niños que no asisten a la escuela y alta dependencia económica (MPB, 2011). Es necesario destacar el incremento abrupto y desordenado de la población debido principalmente a la migración de las zonas altas aledañas a la provincia (Bellavista en un 39,2%) que han generado altos índices de pobreza, que sobreviven con una economía de autoconsumo, el ingreso promedio de la población según INEI- 2007 es de 301,2 Soles mensual.

#### a. Conocimiento del trabajo que realizan las microempresas en el tramo del mantenimiento.

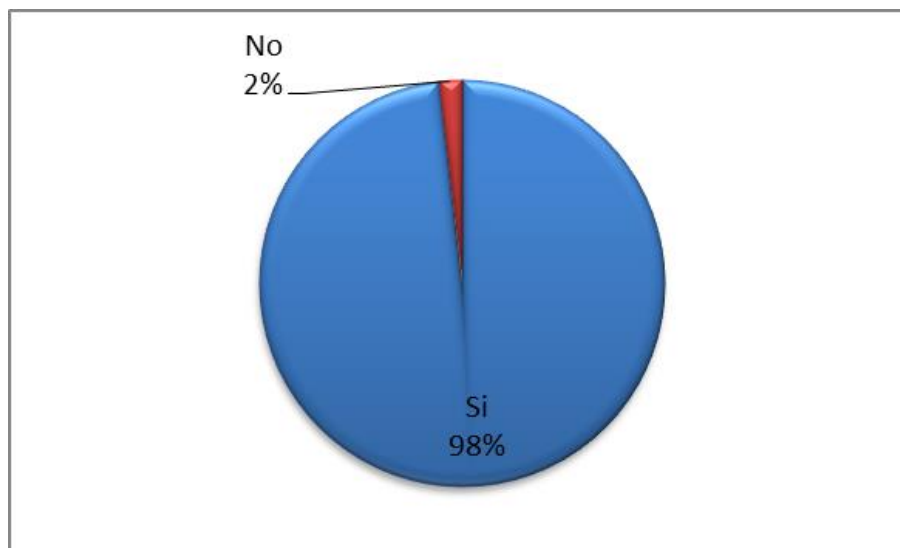
En toda comunidad se realizan diversos trabajos en beneficio de la población habitante en la misma, en la tabla 4 se muestra el nivel de conocimiento de los pobladores con relación al trabajo que realizan las microempresas en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales.

**Tabla 4**

#### *Conocimiento del trabajo que realizan las microempresas*

| Pregunta 01  | Frecuencia<br>absoluta | Porcentaje |
|--------------|------------------------|------------|
| Si           | 54                     | 98         |
| No           | 1                      | 2          |
| <b>Total</b> | <b>55</b>              | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia



*Figura 1.* Encuestados que conocen el trabajo de las microempresas. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 4 y figura 1, se observa que el 98% de los encuestados menciona que si tienen conocimiento del trabajo que realizan las microempresas en el mantenimiento de los caminos vecinales de la provincia de Bellavista y sólo el 2% de los encuestados no conocen a las microempresas.

Becerra (2014) menciona que 90% de los encuestados del Tramo: Virú - Mayazgo – Carabamba tienen conocimiento de la Microempresa de Mantenimiento Vial Rutinario, mientras que el 10% no conoce a la Microempresa.

Las microempresas de mantenimiento tienen la aceptación de las comunidades y los gobiernos locales; sin embargo, este apoyo podría disminuir si las comunidades percibieran que no participan de los beneficios económicos que el Programa ofrece a los miembros de las microempresas. Esto vuelve doblemente importante el apoyo a las iniciativas de desarrollo local que beneficien a las comunidades donde las microempresas están radicadas, así como a la generación de oportunidades para que otros miembros de la comunidad puedan reemplazar a los miembros actuales si éstos se tornaran económicamente independientes y los beneficios colaterales, cuando son reconocidos por las partes, dan soporte a la sostenibilidad, como lo demuestra el apoyo de las autoridades locales al mecanismo de cofinanciamiento del mantenimiento de los caminos vecinales, pues valoraron no solamente el mantenimiento vial sino el rol de las microempresas viales en las comunidades (De la cruz & Quispe, 2002).



**b. Ocupación en la microempresa del poblador que habita en el tramo del mantenimiento del camino vecinal.**

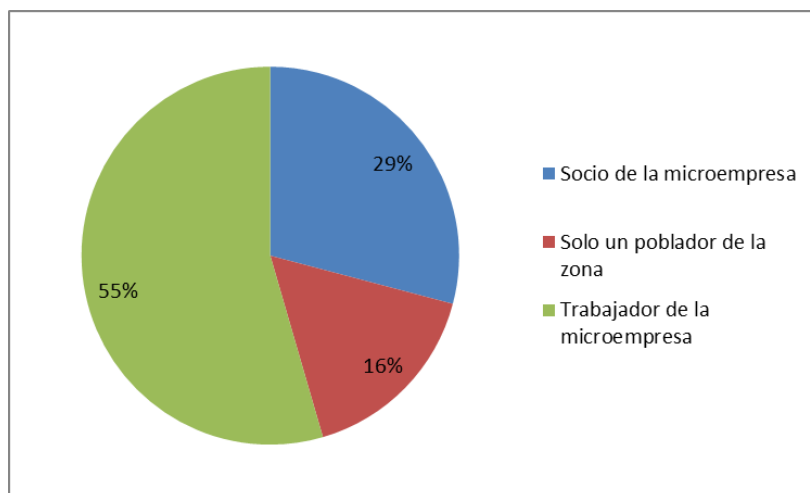
En la tabla 5 se muestra el porcentaje de pobladores que trabajan en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales de su comunidad.

**Tabla 5**

*Ocupación en la microempresa*

| Pregunta 02                   | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|-------------------------------|---------------------|------------|
| Socio de la microempresa      | 16                  | 29         |
| Solo un poblador de la zona   | 9                   | 16         |
| Trabajador de la microempresa | 30                  | 55         |
| <b>Total</b>                  | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia



*Figura 2.* Porcentaje encuestados que trabajan en la microempresa. (Fuente: Elaboración propia).

La tabla 5 y figura 2 muestra que el 55% de los encuestados mencionan que son trabajadores de las microempresas en el mantenimiento de los caminos vecinales, el 29% es socio de la microempresa y el 16% no tiene ninguna relación con la microempresa que realizan mantenimiento de caminos vecinales.

Colombia y Perú aplican ampliamente la metodología consistente en la descentralización del mantenimiento de caminos rurales, otorgando dicho trabajo a microempresas. Así, este tipo de pequeñas compañías promueven el progreso de

las comunidades rurales difundiendo la creación de trabajos estables y de calidad: restaurando y conservando la superficie de rodamiento para el mejoramiento de las condiciones de los caminos. Entre los años 1984 y 1995, 400 microempresas de esta índole nacieron en Perú y abarcaron un promedio de 21 500 km. Colombia para finales del año de 1998, contaba ya con la actuación de 300 empresas pequeñas administrando 11 679 km (Monge & Ramírez, 2013).

**c. Aspecto mejor valorado del servicio que brinda las microempresas en la zona del mantenimiento del camino vecinal.**

El trabajo de las microempresas en el mantenimiento rutinario de los caminos vecinales genera varios tipos de beneficios, en la tabla 6 se muestra los porcentajes de valoración que dan los pobladores a los diferentes beneficios que generan las microempresas.

**Tabla 6**

*Aspectos mejor valorados del servicio de las microempresas*

| Pregunta 03                               | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|---|---------------------|------------|
| Oportunidad de trabajo                    | 21                  | 38         |
| Mejor transitabilidad de los caminos      | 18                  | 33         |
| Mayor acceso a las necesidades básicas    | 9                   | 16         |
| Igualdad de género                        | 2                   | 4          |
| Participación de los pobladores del tramo | 5                   | 9          |
| <b>Total</b>                              | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia

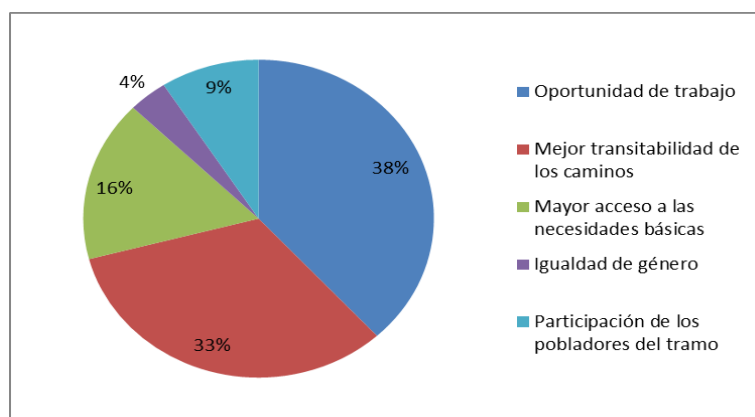


Figura 3. Aspectos mejor valorados del servicio de las microempresas.

(Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 6 y figura 3 se observa que el 38% de los encuestados afirma que el aspecto más valorado del mejoramiento de caminos vecinales realizados por las microempresas es la oportunidad de trabajo y el 33% mencionan que es la mejor transitabilidad en los mismos.

En las actividades de sostenibilidad es importante propiciar la participación de la comunidad, no solo para generar empleo rural, sino también para fortalecer el sentido de pertenencia sobre las vías. En este sentido existen diferentes opciones de participación que han sido utilizadas en diferentes programas en el país. Tal es el caso de las modalidades de peón caminero, convites y mingas, cooperativas de trabajo, microempresas de Pico y Pala, entre otras (Ospina, 2016).

#### d. Ingresos familiares y necesidades básicas.

La aspiración mínima de todo ser humano es tener ingresos económicos que les permita cumplir con las necesidades básicas de sobrevivencia, los resultados del cumplimiento de las necesidades básicas se muestra en la tabla 7.

**Tabla 7**

#### *Cubre necesidades básicas de su familia*

| Pregunta 04  | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|--------------|---------------------|------------|
| Si           | 24                  | 44         |
| No           | 31                  | 56         |
| <b>Total</b> | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia

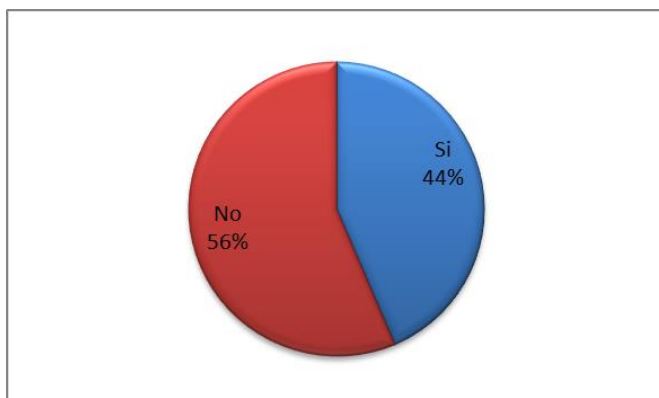


Figura 4. Ingresos no cubren necesidades básicas de su familia.

(Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 7 y figura 4 se observa que 56% de los encuestados mencionan que sus ingresos no cubren sus necesidades básicas para la subsistencia familiar y el 44% menciona que sus ingresos si les alcanza para cubrir sus necesidades básicas. El ingreso del hogar o de la familia se define como la suma de los ingresos de todos sus miembros y los que se captan de manera conjunta, tanto en efectivo como en especie. Como ingreso familiares se pueden considerar: Los sueldos y salarios en dinero y otros bienes, las contribuciones de los empleadores que se recibe como la seguridad social, seguros de salud; ingresos por alquileres de bienes muebles e inmuebles, intereses, dividendos, regalías, patentes, derechos de autor, y otros similares (Robles, 1998).

Existen experiencias enriquecedoras que incitan a las autoridades a tomar conciencia de la inversión en dicha categoría de red vial. En India, por cada \$22 000 USD invertidos, 163 personas lograron emerger de la pobreza. Por cada dong (moneda oficial de Vietnam) invertido, los vietnamitas vieron multiplicarse en tres dong debido al crecimiento agrario, de manera equiparable, se generaron diversas ganancias en otros sectores. Bangladesh logró sustancialmente un crecimiento del 27 % en los salarios agrícolas, y de manera general, 11 % del consumo per cápita. Además, sus niveles de pobreza decayeron entre 5 % y 7 %. Las experiencias en América Latina fueron apoyadas por colaboradores internacionales tales como la Agencia Alemana para la Cooperación Técnica, la Federación Internacional de Caminos y la Comisión de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe. La entidad encargada en Costa Rica es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Todas ellas se encuentran enfocadas en la estimulación de recursos y el mantenimiento a largo plazo (Monge & Ramírez, 2013).

### **3.1.3. Analizar el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales**

El ingreso familiar es la base para que las familias tengan calidad de vida, por ello es necesario que sus ingresos estén en constante crecimiento debido a que las necesidades cambian y se incrementan a diario, ya sea por la dinámica de los mercados o porque la familia se incrementa o tiene nuevas necesidades como los

estudios de sus hijos, puesto que las aspiraciones de superación son naturales en cada ser humano.

**e. Situación económica familiar, respecto hace 03 años atrás**

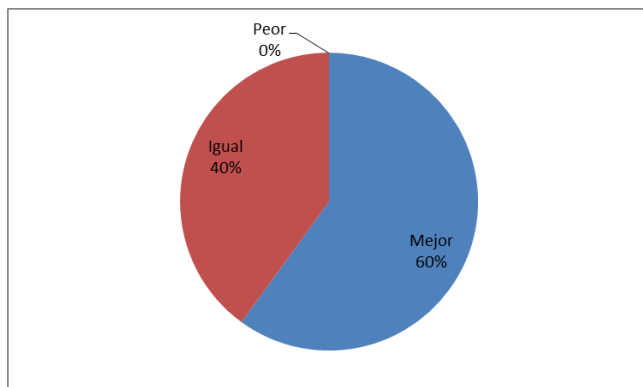
En la tabla 8 se muestra el impacto de las microempresas en la situación económica de las familias que habitan en las zonas de mantenimiento rutinario de los caminos vecinales.

**Tabla 8**

*Situación económica familiar, respecto a 03 años atrás.*

| Pregunta 05  | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|--------------|---------------------|------------|
| Mejor        | 33                  | 60         |
| Igual        | 22                  | 40         |
| Peor         | 0                   | 0          |
| <b>Total</b> | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia.



*Figura 5. Situación económica familiar, respecto a 03 años atrás.*

Fuente: Elaboración propia

En la tabla 8 y figura 5 se muestra que el 60% de los encuestados mencionan que su situación económica es mejor comparado con su economía de hace 3 años y el 40% de encuestados consideran que su situación es igual que hace 3 años.

De otra parte la dinamización de la economía local es sin lugar a dudas la mayor expectativa que se espera alcanzar en el proyecto, se estima que aproximadamente 60% del total de los ingresos que perciban las microempresas (incluidos los pagos a los trabajadores) se gastaran localmente mejorando la distribución de ingresos

vía el consumo. Otro dato que demuestra el impacto económico de este tipo de proyectos es el flujo de recursos que genera a través del ahorro-inversión o consumo, flujo que muchas veces supera el presupuesto de los propios municipios distritales involucrados (IPES, 1996).

Los caminos rurales juegan un papel crucial en el desarrollo económico y social de la sociedad. Su rol es trascendental, permitiendo el acceso y la movilidad a los vecinos de las comunidades alejadas (Monge & Ramírez, 2013).

**f. Expectativa de su situación económica familiar dentro de 12 meses.**

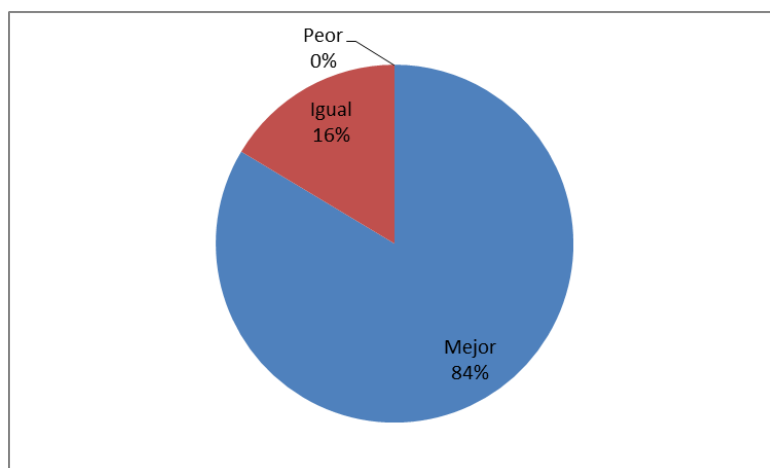
Los pobladores que habitan en las zonas aledañas tienen expectativas de mejorar su situación económica en los próximos 12 meses, tal como se muestra en la tabla 9.

**Tabla 9**

*Expectativas de su situación económica familiar en el futuro*

| <b>Pregunta 06</b> | <b>Frecuencia absoluta</b> | <b>Porcentaje</b> |
|--------------------|----------------------------|-------------------|
| Mejor              | 46                         | 84                |
| Igual              | 9                          | 16                |
| Peor               | 0                          | 0                 |
| <b>Total</b>       | <b>55</b>                  | <b>100</b>        |

*Fuente:* Elaboración propia



*Figura 6.* Expectativas de su situación económica familiar en el futuro.

(Fuente: Elaboración propia).

La Tabla 9 y el figura 6 muestran que 84% de los encuestados tienen esperanzas de que su situación económica familiar mejore y el 16% de los encuestados cree que su situación económica será igual.

**g. Ingresos de la microempresa en los últimos 2 años**

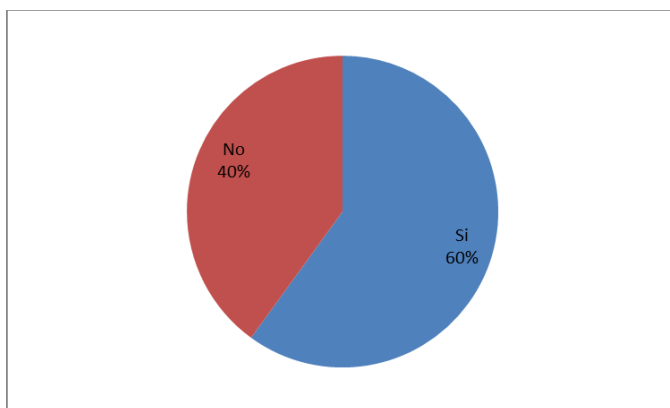
En la tabla 10 se muestra el porcentaje de los pobladores que generan sus ingresos a partir del trabajo que realizan en las microempresas.

**Tabla 10**

*Generación de ingresos en los últimos 2 años*

| <b>Pregunta 07</b> | <b>Frecuencia absoluta</b> | <b>Porcentaje</b> |
|--------------------|----------------------------|-------------------|
| Si                 | 33                         | 60                |
| No                 | 22                         | 40                |
| <b>Total</b>       | <b>55</b>                  | <b>100</b>        |

Fuente: Elaboración propia



*Figura 7. Tenían ingresos los dos últimos años del trabajo realizado en la microempresa. (Fuente: Elaboración propia).*

En la tabla 10 y figura 7 se observa que el 60% de los encuestados mencionan que tuvieron ingresos en los dos últimos años a partir de trabajos que realizaron en la microempresa y el 40% de los encuestados afirma no haber tenido ingresos de la microempresa en los últimos dos años.

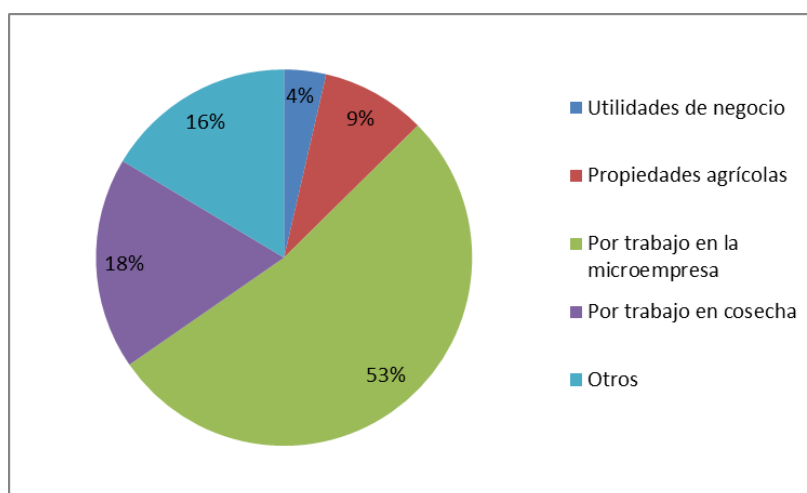
**h. Fuentes de ingresos**

En las zonas aledañas en las que se realizan los trabajos de mantenimiento rutinario de caminos vecinales, también se realizan otros tipos de actividades que generan ingresos a los pobladores, los resultados se muestran en la tabla 11.

**Tabla 11***Ocupaciones que generan ingresos a los trabajadores de la microempresa.*

| <b>Pregunta 08</b>             | <b>Frecuencia absoluta</b> | <b>Porcentaje</b> |
|--------------------------------|----------------------------|-------------------|
| Utilidades de negocio          | 2                          | 4                 |
| Propiedades agrícolas          | 5                          | 9                 |
| Por trabajo en la microempresa | 29                         | 53                |
| Por trabajo en cosecha         | 10                         | 18                |
| Otros                          | 9                          | 16                |
| <b>Total</b>                   | <b>55</b>                  | <b>100</b>        |

Fuente: Elaboración propia

*Figura 8. Ocupaciones que generan ingresos a los trabajadores. (Fuente: Elaboración propia).*

La tabla 11 y figura 8 muestra que el 53% de los encuestados generan sus ingresos a partir de su trabajo en la microempresa, el 18% por trabajar en cosecha. El 9% genera sus ingresos del trabajo en sus propiedades agrícolas, el 4% de sus pequeños negocios y el 16% de otras actividades ocupaciones.

Los resultados de esta experiencia han permitido generar 45 puestos de trabajo directo e indirecto, así como reducir los costos del mantenimiento en 100 % respecto al sistema de administración directa y en 40 % respecto a las empresas privadas tradicionales. Este proyecto ha sido ejecutado gracias al apoyo financiero de la institución Catholic Relief Service: CRS/PERÚ y el auspicio del Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras SINMAC/MTC (IPES, 1996).



De La Cruz & Quispe (2002) menciona que al 31 de diciembre del 2000 se habían constituido 416 Microempresas rurales de Mantenimiento Vial de poco más de 11,000 km de caminos; generando aproximadamente 4,800 puestos de trabajo permanente (socios de microempresas) y 32,233 puestos de trabajos eventuales (mediante ejecución de obras de rehabilitación vial, mantenimiento periódico y otras formas de trabajo).

#### i. Número de personas que aportan con ingresos económicos al hogar

Normalmente en los hogares existen ingresos del jefe de familia y de otros miembros que aportan para cubrir las necesidades básicas, sin embargo en algunos casos solo aporta el jefe del hogar, tal como se muestra 12.

**Tabla 12**

*Personas que aportan ingresos económicos al hogar*

| Pregunta 09       | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|-------------------|---------------------|------------|
| Solo usted aporta | 47                  | 86         |
| 2 - 3 personas    | 8                   | 15         |
| 4 - 5 personas    | 0                   | 0          |
| <b>Total</b>      | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia

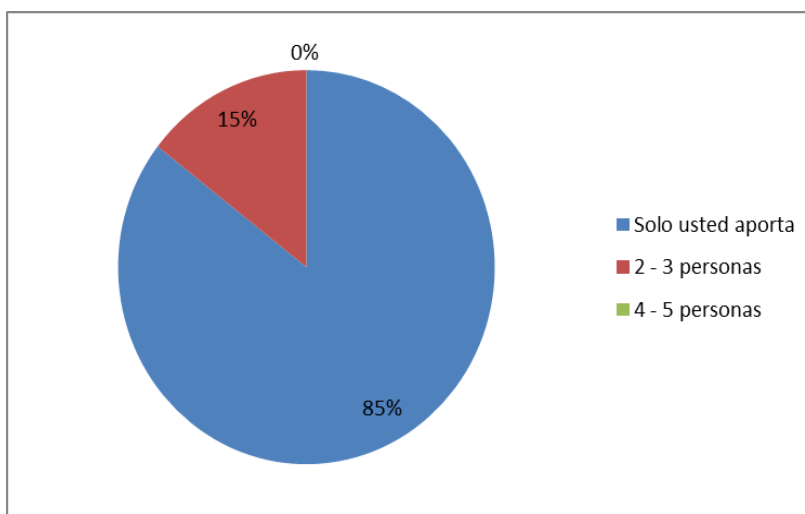


Figura 9. Personas que aportan ingresos al hogar. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 12 y figura 9 se observa que 85% de los encuestados mencionan que sólo los jefes de hogar son los que generan ingresos económicos para sus familias

y el 15% de los encuestados afirman que son 2 a 3 personas los que aportan a los ingresos de la familia.

### 3.1.4. Explicar el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales.

Los ingresos económicos ayudan a incrementar el nivel de vida que hace que la población sienta satisfacción o insatisfacción, tal como se muestra en la tabla 13.

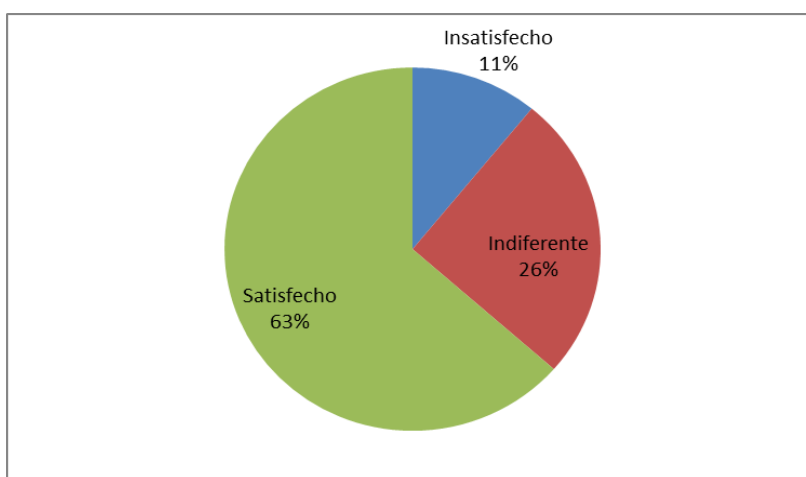
#### j. Nivel de satisfacción general de vivir con lo que le rodea actualmente

**Tabla 13**

*Satisfacción respecto al entorno en que vive*

| Pregunta 10  | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|--------------|---------------------|------------|
| Insatisfecho | 6                   | 11         |
| Indiferente  | 14                  | 26         |
| Satisfecho   | 35                  | 63         |
| <b>Total</b> | <b>55</b>           | <b>100</b> |

*Fuente:* Elaboración propia



*Figura 10.* Satisfacción respecto al entorno en que vive. (*Fuente:* Elaboración propia).

La tabla 13 y figura 10 se observa que el 63% de los encuestados afirman estar satisfechos de habitar en el medio que los rodea, el 26% se muestra indiferente y el 11% habita allí por necesidad debido a que no está satisfecho con su entorno.

**k. De la siguiente lista, ¿cuáles cree que son los tres problemas más importantes que afectan la calidad de vida en el tramo donde vive?**

En toda comunidad o población existen diversos factores que provocan descontento de sus habitantes, en la tabla 14 se muestran los principales problemas que afectan la calidad de vida de los habitantes del tramo de mantenimiento rutinarios de caminos vecinales en la provincia de Bellavista.

**Tabla 14**

*Problemas que afectan la calidad de vida*

| Pregunta 11                              | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|--|---------------------|------------|
| Falta de locales de salud                | 25                  | 16         |
| La contaminación ambiental               | 34                  | 21         |
| El transporte público                    | 13                  | 8          |
| Acumulación de basura                    | 14                  | 9          |
| Mantenimiento de las pistas              | 16                  | 10         |
| La falta de trabajo                      | 23                  | 14         |
| La falta de agua potable y luz eléctrica | 36                  | 22         |
| <b>Total</b>                             | <b>161</b>          | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia.

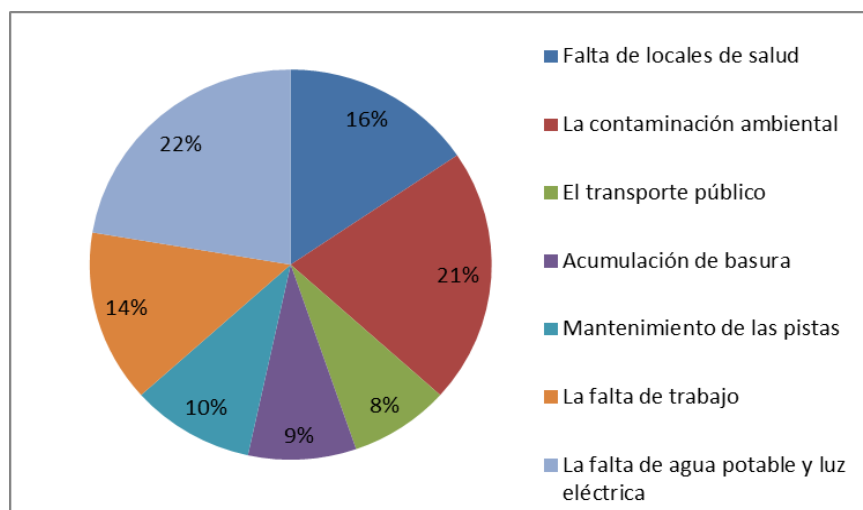


Figura 11. Problemas que afectan la calidad de vida. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 14 y figura 11 se muestra que el 22% de los encuestados consideran que la falta de agua potable y luz eléctrica es el problema que más afecta su calidad de vida, seguido del 21% de encuestados creen es la contaminación ambiental, el 16% considera que afecta su calidad de vida la falta de locales de

salud, el 14% no tienen buena calidad de vida por falta de trabajo, el 10% creen que falta mejorar las pistas para mejorar la calidad de vida de sus pobladores.

### **I. Percepción acerca de la evolución de la pobreza en su distrito con respecto al año 2015.**

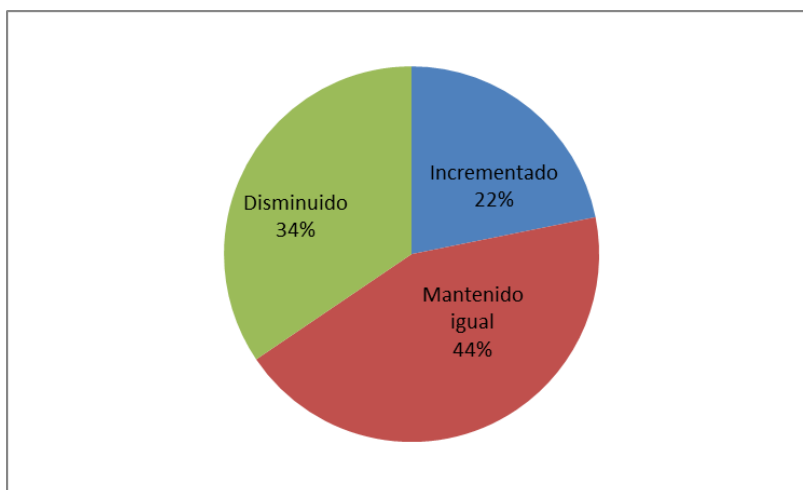
La percepción de los trabajadores de las microempresas de mantenimiento rutinario de caminos vecinales, respecto a la evolución de la pobreza en su distrito se muestra en la tabla 15.

**Tabla 15**

#### *Evolución de la pobreza en su distrito con respecto al año 2015*

| <b>Pregunta 12</b> | <b>Frecuencia absoluta</b> | <b>Porcentaje</b> |
|--------------------|----------------------------|-------------------|
| Incrementado       | 12                         | 22                |
| Mantenido igual    | 24                         | 44                |
| Disminuido         | 19                         | 34                |
| <b>Total</b>       | <b>55</b>                  | <b>100</b>        |

Fuente: Elaboración propia.



*Figura 12.* Evolución de la pobreza en su distrito con respecto al año 2015. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 15 y figura 12 se observa que el 44% de los encuestados considera que la evolución de la pobreza se ha mantenido igual, el 34% considera que ha disminuido la pobreza y el 22% de encuestados que la pobreza se ha incrementado.

La microempresa en países como el Paraguay, está asociado a bajos niveles de capitalización y productividad de los factores de producción y por ende a reducidos niveles de ingresos. Cuanto más pobre es el hogar mayor es la probabilidad que sus miembros se encuentren laborando en microempresas. Se constata que casi las tres cuartas partes de los jefes de hogar de los dos deciles más pobres trabajan en microempresas, mientras que solo uno de cada dos laboran en este tipo de establecimientos en los dos deciles más altos. (Robles, 1998).

**m. Principales problemas que enfrenta la atención de salud en el tramo donde del mantenimiento de caminos vecinales.**

La atención en salud es uno de los factores con mayores dificultades en las zonas rurales, especialmente por la falta de profesionales, tal como se muestran los resultados en la tabla 16.

**Tabla 16**

*Problemas relacionados a la atención de salud cerca de su vivienda*

| <b>Pregunta 13</b>   | <b>Frecuencia absoluta</b> | <b>Porcentaje</b> |
|--|----------------------------|-------------------|
| La calidad del servicio: Atienden mal: tratan mal a los pacientes                    | 2                          | 4                 |
| La falta de recursos humanos: Pocos doctores o personal de salud                     | 32                         | 58                |
| Falta de centros de salud (como hospitales, postas, etc.) e infraestructura adecuada | 18                         | 33                |
| La falta de medicamentos   | 3                          | 5                 |
| Otros  | 0                          | 0                 |
| <b>Total</b>   | <b>55</b>                  | <b>100</b>        |

*Fuente:* Elaboración propia.

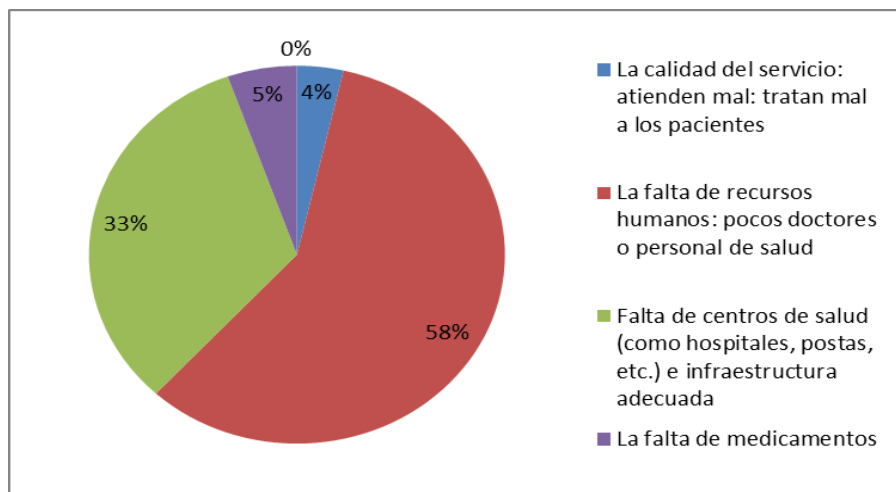


Figura 13. Problemas relacionados a la atención de salud. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 16 y figura 13 se observa que el 58% de los encuestados mencionan que el principal problema que enfrenta la atención de salud en el tramo donde usted vive, es por la falta de recursos humanos, el 33% de encuestados considera que los problemas en salud son a causa de la falta de centros de salud e infraestructura adecuada, el 5% atribuye el problema a la falta de medicamentos y el 4% al servicio de mala calidad a los pacientes.

**n. Satisfacción respecto a la educación que reciben los niños y jóvenes en el tramo del mantenimiento del camino vecinal.**

Uno de los anhelos de los padres es que sus hijos reciban una buena educación, siendo complicado para las zonas rurales porque muchas de ellas no tienen acceso a la tecnología. En el cuadro 17 se muestra el nivel de satisfacción de los pobladores encuestados para esta investigación.

**Tabla 17**

*Satisfacción con la educación que reciben los niños y jóvenes*

| Pregunta 14    | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|----------------|---------------------|------------|
| Muy satisfecho | 2                   | 4          |
| Satisfecho     | 34                  | 62         |
| Insatisfecho   | 39                  | 34         |
| <b>Total</b>   | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia.

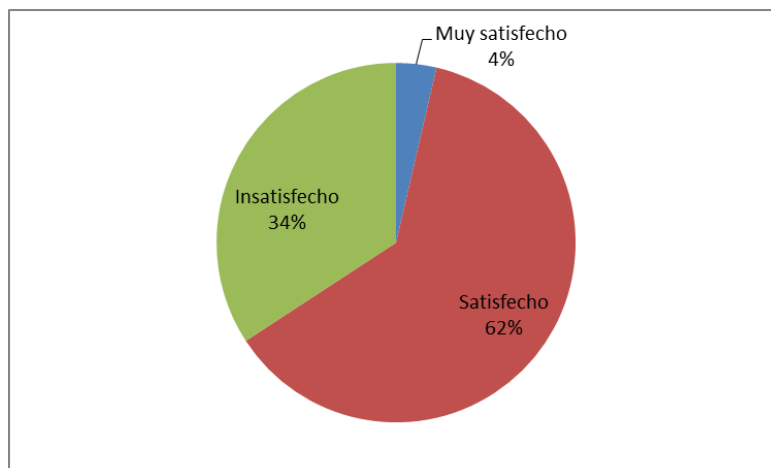


Figura 14. Satisfacción con la educación que reciben los niños y jóvenes.  
(Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 17 y figura 14 se observa que el 62% de los encuestados mencionan estar satisfechos con la educación que reciben los niños y jóvenes de la provincia Bellavista, el 34% de encuestados está insatisfecho con la educación que reciben sus hijos y sólo el 4% está muy satisfecho de la educación que reciben los niños y jóvenes.

#### o. Problemas principales que enfrenta la educación del distrito.

En la tabla 18 se menciona los diferentes factores problemáticos en la educación de los niños y jóvenes que habitan el tramo de mantenimiento rutinario de caminos vecinales de los distritos de la provincia de Bellavista.

**Tabla 18**

*Principal problema que enfrenta la educación en su distrito*

| Pregunta 15   | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|---|---------------------|------------|
| La mala calidad de los docentes o profesores                | 17                  | 31         |
| La deshonesto gestión y dirección de los centros educativos | 13                  | 24         |
| Los contenidos desactualizados que se ofrecen en los cursos | 2                   | 3          |
| La falta de locales e infraestructura adecuados             | 23                  | 42         |
| <b>Total</b>  | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia.

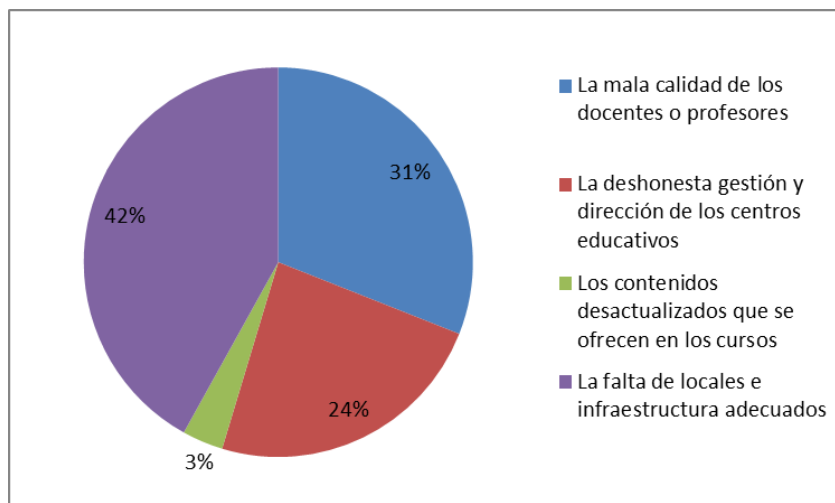


Figura 15. Principal problema que enfrenta la educación en su distrito. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 18 y figura 15, se muestra que el 42% de los encuestados que el principal problema de la educación es la falta de locales e infraestructura adecuada seguido del 31% de encuestados que atribuyen el problema a la mala calidad de los docentes o profesores.

**p. Nivel de instrucción del participante en las microempresas.**

Las microempresas están conformadas por trabajadores de diferentes con diferentes nivel de instrucción académica, el resultado se muestra en la tabla 19.

**Tabla 19**

*Nivel de instrucción de jefe del hogar*

| Pregunta 16                            | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|--|---------------------|------------|
| Educación Primaria                     | 36                  | 65         |
| Educación Secundaria                   | 17                  | 31         |
| Centro de Formación Técnica completa   | 1                   | 2          |
| Centro de Formación Técnica Incompleta | 1                   | 2          |
| Educación Universitaria Completa       | 0                   | 0          |
| Educación Universitaria Incompleta     | 0                   | 0          |
| <b>Total</b>                           | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia.



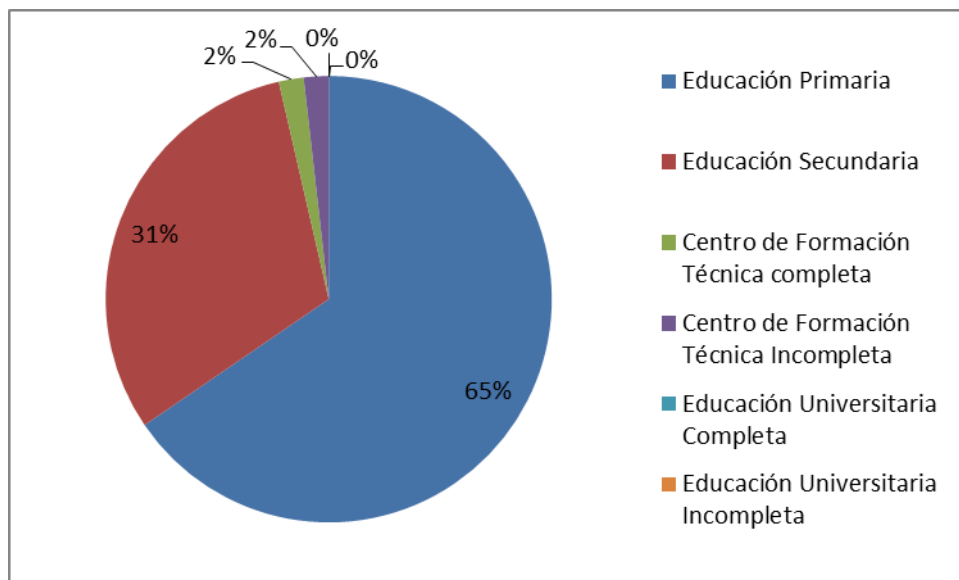


Figura 16. Nivel de instrucción de jefe del hogar. (Fuente: Elaboración propia).

En la tabla 19 y figura 16 se observa que el 65% de la población encuestada tiene educación primaria, el 31% de los encuestados mencionan haber estudiado educación secundaria y el 4% de los encuestados tienen otros estudios superiores.

**q. Calidad de vida actual en comparación con la calidad de vida de hace 03 años.**

El ingreso de las microempresas a las zonas rurales con los proyectos de mantenimiento rutinario de caminos vecinales ha generado el incremento de la calidad de vida de sus pobladores, tal como se muestra en la tabla 20.

**Tabla 20**

*Calidad de vida respecto a hace 3 años*

| Pregunta 17  | Frecuencia absoluta | Porcentaje |
|--------------|---------------------|------------|
| Mejor        | 29                  | 53         |
| Igual        | 20                  | 36         |
| Peor         | 6                   | 11         |
| <b>Total</b> | <b>55</b>           | <b>100</b> |

Fuente: Elaboración propia.

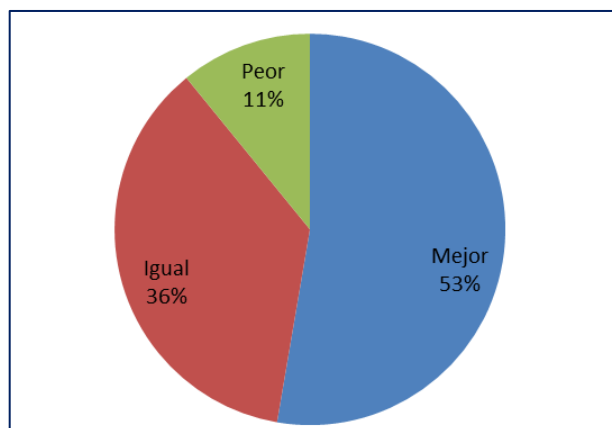


Figura 17. Calidad de vida respecto a hace 3 años.  
(Fuente: Elaboración propia).

La tabla 20 y el figura 17 muestra que el 53% de los encuestados mencionan tener una mejor calidad de vida en comparación con la calidad de vida de hace 03 años, el 36% de los encuestados creen que su calidad de vida se mantiene igual y 11% de los encuestados considera que ha empeorado su calidad de vida.

**r. Satisfacción general con los principales aspectos que influyen en la calidad de vida de la población en el tramo donde vive.**

En la tabla 21 se muestran los aspectos más relevantes en la calidad de vida de los pobladores en la zona de mantenimiento rutinarios de caminos vecinales de la provincia de Bellavista.

**Tabla 21**

***Satisfacción con aspectos que influyen en la calidad de vida***

| Pregunta 18   | Porcentaje       |                 |                  |
|---|------------------|-----------------|------------------|
|   | Satisfecho       | Indiferente     | Insatisfecho     |
| Los servicios educativos con que cuenta el tramo donde vive | 17 (23)          | 7 (10)          | 16 (22)          |
| Las oportunidades de empleo o de trabajo para la gente      | 24 (33)          | 7 (10)          | 9 (12)           |
| Los servicios de salud que existen en su distrito           | 10 (14)          | 11 (15)         | 19 (26)          |
| Viviendas dignas para vivir                                 | 15 (21)          | 14 (20)         | 10 (14)          |
| Servicios básicos (luz, agua, desagüe)                      | 12 (16)          | 9 (13)          | 19 (26)          |
| Ingreso familiar  | 22 (31)          | 9 (13)          | 8 (11)           |
| <b>Total</b>  | <b>100 (138)</b> | <b>100 (81)</b> | <b>100 (111)</b> |

Fuente: Elaboración propia.

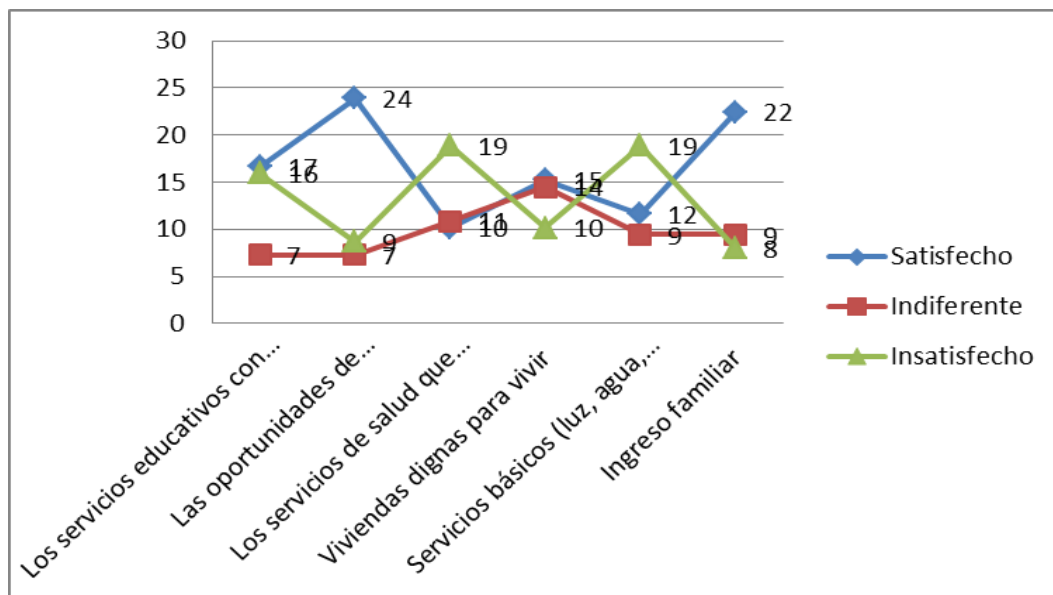


Figura 18. Satisfacción con aspectos que influyen en la calidad de vida. (Fuente: Elaboración propia).

La tabla 21 y el figura 18 muestran que la mayor satisfacción (24%) de los encuestados está relacionada con las oportunidades de empleo o de trabajo para la gente, seguido del 22% de encuestados que están satisfecho porque consideran que tienen ingresos familiares.

El pago que la entidad responsable del camino hace a las microempresas, permite inyectar dinero en áreas que suelen ser las menos atendidas. Las microempresas de mantenimiento generan capacidad empresarial en poblaciones carentes de este recurso y se han reportado casos en los cuales las utilidades percibidas por las microempresas de mantenimiento, han permitido el surgimiento de proyectos productivos que responden a necesidades de las comunidades, todo lo cual repercute positivamente en el desarrollo local (Menéndez, 2003).

**s. Aspectos más relevantes en los que la microempresa de Mantenimiento Rutinario ha influido para su mejora.**

Las oportunidades laborales y el mejoramiento rutinario de los caminos vecinales realizado por las microempresas, ha influido en la mejora de los servicios básicos de las comunidades involucradas, los resultados se observan en la tabla 22.

**Tabla 22.**

*Aspectos más relevantes que la microempresa de Mantenimiento Rutinario ha influido para su mejora*

| <b>Pregunta 19</b>                    | <b>Frecuencia absoluta</b> | <b>Porcentaje</b> |
|---------------------------------------|----------------------------|-------------------|
| Educación                             | 7                          | 5                 |
| Salud                                 | 6                          | 4                 |
| Vivienda                              | 6                          | 4                 |
| Disminución de la Pobreza             | 41                         | 27                |
| Implementación de luz, agua y desagüe | 6                          | 4                 |
| Oportunidades de desarrollo           | 46                         | 30                |
| Ingreso Familiar                      | 41                         | 27                |
| <b>Total</b>                          | <b>153</b>                 | <b>100</b>        |

*Fuente:* Elaboración propia.

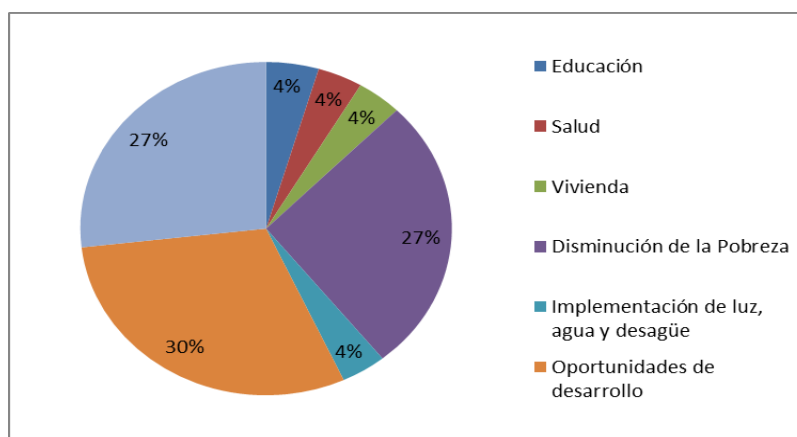


Figura 19. Aspectos más relevantes que la microempresa ha influido para su mejora. (*Fuente:* Elaboración propia).

En la tabla 22 y figura 19 se observa que el 30% de encuestados considera como aspecto relevante de las microempresas la oportunidad de desarrollo que ofrecen, y el 27% de los encuestados valora las facilidades que dan a la educación de sus hijos.

Becerra (2014) afirma que el 82% de los encuestados del Tramo: Virú - Mayazgo – Carabamba son trabajadores de la Microempresa MCHP, el 10% solo son pobladores de la zona, mientras el 8% son socios de la Microempresa MCHP.

Las acciones que desarrolla el Programa (dotación de infraestructura vial pública, generación de microempresas viales que a su vez generan proyectos productivos de desarrollo local, fortalecimiento de instituciones locales rurales, etc.) no sólo generan empleo y mejoran la información entre los agentes de la zona, sino también reducen costos de transacción, dinamizan mercados de trabajo en particular y mercados rurales en general, generan capacidades y por ende contribuyen al desarrollo rural. Sin embargo, como se dijo anteriormente, no es suficiente la infraestructura vial para superar la pobreza y menos para el desarrollo rural, es necesario el desarrollo del capital social, institucional, infraestructura básica, tecnología, etc.(De la cruz & Quispe, 2002)

## **1.2. Discusión**

Los resultados de la investigación demuestran que el Estado en el año 2016 – 2017 invirtió 1 187 112 soles en el mantenimiento de caminos vecinales en los distritos de la provincia de Bellavista, el monto de inversión es el mismo para cada año. La inversión del Estado permite que los caminos en condiciones regulares o malas sean mejorados, en otros países también se realizan inversiones para mejorar su infraestructura vial. Así, Bravo & Zhumi (2012) menciona que en las sub-cuencas de los ríos San Francisco y Rircay cuya longitud total de caminos vecinales es de L=212,45 de los cuales L=202,26 KM 95,20% se encuentra en mal y regular estado lo que equivale al 95,20%, con un costo por rehabilitación de caminos vecinales de \$. 9 971,05 dólares por kilómetro (vía Pucara – Puculcay).

En relación con el segundo objetivo que pretende medir el nivel de empleo de la población beneficiaria del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la provincia de Bellavista, se encontró que el 55% de la población estaba trabajando en la microempresas en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. Según el INEI (2007) el 38,12% de la población de la provincia de Bellavista trabajan eventualmente como peón, vendedor ambulante o no trabaja por no conseguir un puesto laboral. El 52,6% de la población viven en hogares con al menos una necesidad básica insatisfecha, considerándose los siguientes indicadores: Vivienda, físicamente inadecuada, vivienda asignada, vivienda sin servicio higiénico, niños que no asisten a la escuela y alta

dependencia económica (MPB, 2011). Es necesario destacar el incremento abrupto y desordenado de la población debido principalmente a la migración de las zonas altas aledañas a la provincia (Bellavista en un 39,2%) que han generado altos índices de pobreza, que sobreviven con una economía de autoconsumo, el ingreso promedio de la población según INEI- 2007 es de 301,2 Soles mensual.

En el tercer objetivo se analizó el nivel de ingreso familiar de la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. El ingreso familiar es la base para que las familias tengan calidad de vida, por ello es necesario que sus ingresos estén en constante crecimiento debido a que las necesidades cambian y se incrementan a diario, ya sea por la dinámica de los mercados o porque la familia se incrementa o tiene nuevas necesidades como los estudios de sus hijos, puesto que las aspiraciones de superación son naturales en cada ser humano. El 60% de los encuestados mencionan que su situación económica es mejor comparado con su economía de hace 3 años, el 53% de los encuestados generan sus ingresos a partir de su trabajo en la microempresa

El cuarto objetivo explica el nivel de vida alcanzado por la población beneficiaria que labora en el mantenimiento rutinario de caminos vecinales. El 63% de los encuestados afirman estar satisfechos de habitar en el medio que los rodea, el 34% considera que ha disminuido la pobreza. Sin embargo el 22% están descontentos con la falta de agua potable y luz eléctrica que es el problema que más afecta su calidad de vida. Las acciones que desarrolla el Programa (dotación de infraestructura vial pública, generación de microempresas viales que a su vez generan proyectos productivos de desarrollo local, fortalecimiento de instituciones locales rurales, etc.) no sólo generan empleo y mejoran la información entre los agentes de la zona, sino también reducen costos de transacción, dinamizan mercados de trabajo en particular y mercados rurales en general, generan capacidades y por ende contribuyen al desarrollo rural. Sin embargo, como se dijo anteriormente, no es suficiente la infraestructura vial para superar la pobreza y menos para el desarrollo rural, es necesario el desarrollo del capital social, institucional, infraestructura básica, tecnología, etc.(De la cruz & Quispe, 2002). Considerando los resultados y análisis realizados, se acepta la hipótesis alternativa y se concluye que existe influencia económica del mantenimiento rutinario de caminos vecinales en la población beneficiaria de la provincia de Bellavista, 2016 - 2017.

## CONCLUSIONES

1. En la provincia de Bellavista existe 142,52Km de caminos vecinales en mantenimiento rutinario, para lo cual se utiliza 1 187 113 soles anualmente, financiado por el Estado.
2. En cuanto al nivel de empleo, el 55% de los encuestados mencionan que son trabajadores de las microempresas en el mantenimiento de los caminos vecinales, el 29% es socio de la microempresa y el 16% no tiene ninguna relación con la microempresa que realizan mantenimiento de caminos vecinales.
3. El 56% de los encuestados mencionan que sus ingresos no cubren sus necesidades básicas para la subsistencia familiar y el 44% menciona que sus ingresos si les alcanza para cubrir sus necesidades básicas. Sin embargo, el 60% de los encuestados mencionan que su situación económica es mejor comparado con su economía de hace 3 años.
4. El 53% de los encuestados mencionan tener una mejor calidad de vida en comparación con la calidad de vida de hace 03 años, el 36% de los encuestados creen que su calidad de vida se mantiene igual y 11% de los encuestados considera que ha empeorado su calidad de vida.

## RECOMENDACIONES

1. Los resultados demuestran que las microempresas son bien aceptadas y valoradas, se recomienda utilizar este modelo para que el Estado invierta en trabajos de mantenimiento de infraestructura educativa.
2. Investigar el nivel de impacto en la calidad de vida de los deficientes servicios básicos que tiene la población en zona rural.
3. El Estado debe promover más microempresas que brinden otros tipos de servicio con la finalidad de proveer de recursos económicos a las zonas rurales y mejorar su calidad de vida.
4. Investigar el impacto que produciría la inclusión de la mujer en las microempresas dedicadas al mantenimiento rutinario de caminos vecinales.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acuña, Z. (2011). *Desarrollo económico regional y local*. Lima.
- Adriana, L. (2013). Ingresos económicos y satisfacción de necesidades básicas : caso de familias vulnerables vinculadas a proyectos de atención, *18(2)*, 173–190.
- Alanya, G., & Huamaní, J. L. (2014). *Inversión pública en infraestructura vial y su influencia en la actividad económica de los sectores productivos en la Provincia de Huamanga: 2009 - 2013. Tesis*.
- Albornoz, R. (2010). *Plan vial provincial participativo de Bellavista 2009 - 2019*.
- Amat, C., & Vásquez, J. (2007). Perú : Características Socio económicas de los Hogares. *Centro de Investigación y Desarrollo - INEI*.
- Barba, F. A. (2002). *Rehabilitación de los caminos rurales , su evaluación económica*. Instituto Tecnológico de la Construcción.
- Becerra, A. (2014). “*La conformación de microempresas de mantenimiento vial rutinario como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida de la población de los distritos de chao y virú.*” Universidad Nacional de Trujillo.
- Bravo, P., & Zhumi, F. (2012). *Elaboración de una propuesta de gestión vial en las subcuencas de los rios San Francisco y Rircay en el marco del desarrollo económico territorial*. (pp. 1 – 199). Ecuador.
- Bravo, R. (2000). *Condiciones de vida y desigualdad social*.
- CEPAL, C. E. P. A. L. Y. E. C. (2004). *Infraestructura, Transporte e Integración: La relación con el desarrollo productivo y la competitividad Regional. Boletín*.
- De La Cruz, M., & Quispe, E. (2002). *Plan Estrategico del Programa de Caminos Rurales*.
- De la cruz, M., & Quispe, E. (2002). *Plan estratégico del programa de caminos rurales*. Lima - Perú.
- DGCF, D. G. de C. y F. (2006). *Manual técnico de mantenimiento rutinario para la red vial departamental no pavimentada*. Perú.
- Gentile-Blackwell, A. (1999). De la economía agrícola a los servicios sociales: la influencia de los caminos rurales en Marruecos. *OED Précis*, 119, 13.
- INEI, I. N. de estadística e I. 2007. (2007). *Censo nacional XI de población y VI de vivienda*.
- IPES, I. de P. de la E. S. (1996). Proyecto: “Promoción de microempresas de mantenimiento vial” ( PROMOVÍAS ). Lima.

- Menéndez, J. (2003). *Mantenimiento rutinario de caminos con microempresas - Manual técnico* (pp. 1 – 83).
- Menéndez, J. R. (2003). *Mantenimiento rutinario de caminos con microempresas - Manual técnico*. Lima.
- MMPB, M. de la mujer y poblaciones vulnerables. (2014). PERÚ : Población y desarrollo. *Cuadernos sobre poblaciones vulnerables*, 15, 1–43.
- Monge, J., & Ramírez, A. (2013). Mejores prácticas para el mantenimiento de caminos rurales en naciones en vías de desarrollo. *Boletín Técnico*, 4(42), 1–6.
- MPB, M. P. de B. (2011). Plan Operativo Institucional, 1–77.
- MTC, M. de T. y C. (2017). *Manual de Carreteras Mantenimiento o Conservación Vial*.
- MTC, M. de T. y C.-P. D. (2017). *Intervenciones en la Región San Martín*. Lima.
- MTC, P. descentralizado – R. S. M. (2017). Presupuesto Inicial de Apertura.
- Núñez, S., & Luque, G. (2007). Informe de zonas críticas de la Región San Martín. *Dirección de geología ambiental y riesgo geológico*, 1– 62.
- Ospina, G. (2016). El papel de las vías secundarias y los caminos vecinales en el desarrollo de Colombia. *Revista de Ingeniería*, 44, 20–27.
- Pait, S., & Yeng, J. (1997). *Estudio de resultados en programas de mantenimiento vial*. Lima.
- Robles, M. (1998). Determinación del ingreso familiar. Encuesta integrada de hogares 1997-1998.
- Rodríguez, R. A. (2011). *Modelo de Gestión de Conservación Vial para reducir los costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular en los Caminos Rurales de las Poblaciones de Riobamba, San Luis, Punín, Flores, Cebadas de la Provincia de Chimborazo. Tesis*. UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO.
- Ruiz, G. (2012). La importancia de la infraestructura en la sociedad.
- Salomón, E., & González, M. (2003). *Mantenimiento rutinario de caminos con microempresas - Manual de promoción*. Lima.
- Vásquez, A. y Bendejú, L. (2008). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú* (Setiembre.). Lima.
- Watson, M. (2009). *Desarrollo de una metodología de evaluación de caminos vecinales para la conservación vial ( MOPT )*. INSTITUTO TECNOLÓGICO DE COSTA RICA.

## **ANEXOS**

**ANEXO N° 1. Encuesta:****INFLUENCIA ECONÓMICA DEL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS VECINALES EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DE LA PROVINCIA DE BELLAVISTA, 2016 - 2017.**

Instrucciones

Sírvase responder a las siguientes preguntas y marque con una X la alternativa de su preferencia.

**I. Nivel de empleo**

1. Tiene conocimiento del trabajo que realizan las microempresas en el camino vecinal donde usted vive:

- a) Si
- b) No

2. ¿Qué tipo de ocupación tiene usted. en la microempresa?

- a. Socio de la microempresa
- b. Solo un poblador de la zona
- c. Trabajador de la microempresa

3. De la lista, marque el aspecto mejor valorado del servicio que brinda las microempresas:

- a. Oportunidad de trabajo
- b. Mejor transitabilidad de los caminos
- c. Mayor acceso a las necesidades básicas
- d. Igualdad de género
- e. Participación de los pobladores del tramo

4. ¿El pago que realiza la municipalidad cubre necesidades básicas de su familia?

- a. Si
- b. No

**II. Ingreso Familiar**

5. ¿Cómo se encuentra su situación económica familiar, respecto hace 03 años atrás?

- a. Mejor
- b. Igual
- c. Peor

6. ¿Cómo cree que está la situación económica de usted y su familia dentro de 12 meses?

- a. Mejorará
- b. Permanecerá igual
- c. Empeorará

7. En los últimos 2 años, ¿recibió ingresos?:

a. Si

b. No

8. Qué tipo de ingreso:

a. Utilidades de negocio

b. Propiedades agrícolas

c. Por trabajo en la microempresa

d. Por trabajo en cosecha

e. Otros. Especifique.....

9. ¿Cuántas personas aportan, de manera regular, ingresos al hogar?

a. Solo usted aporta

b. 2-3 personas

c. 4-5 personas

### **III. Calidad de vida**

10. Nivel de satisfacción general de vivir con lo que le rodea actualmente

a. Insatisfecho

b. Indiferente

c. Satisfecho

11. De la siguiente lista, ¿cuáles cree que son los tres problemas más importantes que afectan la calidad de vida en el tramo donde vive?

a. Falta de locales de salud

b. La contaminación ambiental

c. El transporte público

d. Acumulación de basura

e. Mantenimiento de las pistas

f. La falta de trabajo

g. La falta de agua potable y luz eléctrica

12. ¿Cuál es su Percepción acerca de la evolución de la pobreza en su distrito con respecto al año 2015?

a. Incrementado

b. Mantenido igual

c. Disminuido

13. De la siguiente lista, ¿cuál diría que es el principal problema que enfrenta la atención de salud en el tramo donde usted vive?

- a. La calidad del servicio: atienden mal: tratan mal a los pacientes
- b. La falta de recursos humanos: pocos doctores o personal de salud
- c. Falta de centros de salud (como hospitales, postas, etc.) e infraestructura adecuada
- d. La falta de medicamentos
- e. Otro

14. En general, ¿qué tan satisfecho está usted con la educación que reciben los niños y jóvenes de su hogar?

- a. Muy satisfecho
- b. Satisfecho
- c. Insatisfecho

15. De la siguiente lista, ¿cuál diría usted que es el principal problema que enfrenta la educación en su distrito?

- La mala calidad de los docentes o profesores
- La deshonesto gestión y dirección de los centros educativos
- Los contenidos desactualizados que se ofrecen en los cursos
- La falta de locales e infraestructura adecuados

16. ¿A qué nivel de instrucción corresponde?

- a. Educación Primaria
- b. Educación Secundaria
- c. Centro de Formación Técnica completa
- d. Centro de Formación Técnica Incompleta
- e. Educación Universitaria Completa
- f. Educación Universitaria Incompleta

17. En general, comparando con la situación de hace 03 años, ¿diría usted que la calidad de vida en el camino vecinal donde vive es...?

- a. Mucho mejor
- b. Es igual
- c. Mucho peor

18. ¿cómo califica en general su nivel de satisfacción con los siguientes aspectos que influyen en la calidad de vida en el tramo donde vive?

¿Se siente satisfecho, le es indiferente, insatisfecho o no opina?

|   | Satisfecho | Indiferente | Insatisfecho |
|---|------------|-------------|--------------|
| Los servicios educativos con que cuenta el tramo donde vive |            |             |              |
| Las oportunidades de empleo o de trabajo para la gente      |            |             |              |
| Los servicios de salud que existen en su distrito           |            |             |              |
| Viviendas dignas para vivir                                 |            |             |              |
| Servicios básicos (luz, agua, desagüe)                      |            |             |              |
| Ingreso familiar  |            |             |              |

19. Indique 03 de los aspectos más relevantes que la microempresa de Mantenimiento Rutinario ha mejorado el camino vecinal donde usted vive:

- a. En Educación
- b. En Salud
- c. En Vivienda
- d. Disminución de la Pobreza
- e. Implementación de luz, agua y desagüe
- f. Oportunidades de desarrollo
- g. Ingreso Familiar

20. Especifique, según su experiencia vivida ¿De qué manera ha beneficiado la microempresa de Mantenimiento Rutinario del camino vecinal donde usted vive, según los siguientes aspectos:

- a. En educación,.....
- b. En Salud,.....
- c. En vivienda,.....
- d. Pobreza,.....
- e. Necesidades Básicas,.....
- f. Oportunidades de desarrollo, .....
- g. Ingreso Familiar,.....