



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENER EL GRADO  
ACADÉMICO DE BACHILLER EN ECONOMÍA**

**LA INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA  
VIAL, COMO UN FACTOR DE CRECIMIENTO  
ECONÓMICO EN LA REGIÓN AMAZONAS.**

**Autor: Estudiante Elferes Gomez Velaysosa**

**Asesor: Mg. Edinson Cueva Vega**

**CHACHAPOYAS - PERÚ**

**11 de Julio de 2019.**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por permitirme cumplir una meta más en mi vida.

A los docentes de la Escuela Profesional de Economía por impartir sus conocimientos.

Elferes Gomez

## **DEDICATORIA**

Para mis padres por su apoyo incondicional de siempre; quienes son el cimiento de la construcción de mi vida y a mis hermanos, quienes son el complemento del día a día en mi vida.

## **AUTORIDADES DE LA UNTRM**

Dr. Policarpio Chauca Valqui  
RECTOR

Dr. Miguel Ángel Barrena Gurbillón  
VICERRECTOR ACADÉMICO

Dra. Flor Teresa García Huamán  
VICERRECTORA DE INVESTIGACIÓN

Dr. Carlos Alberto Hinojosa Salazar  
DECANO DE LA FACEA

## VISTO BUENO DEL ASESOR DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Yo, **Edinson Cueva Vega**, identificado con DNI **40284032**, domiciliado en el Jr. Yanayacu S/N, docente de la escuela profesional de Economía en la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas.

Doy **Visto Bueno** al Trabajo de Investigación titulado “**La inversión pública en infraestructura vial, como un factor de crecimiento económico en la región Amazonas**”, elaborado por el estudiante de la Escuela Profesional de Economía **Elferes Gomez Velaysosa**, con la finalidad de obtener el Grado de Bachiller en Economía.

Por lo indicado doy fe y visto bueno.

Chachapoyas 11 de julio de 2019

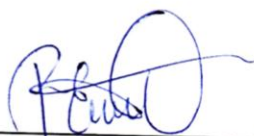


---

Mg. Edinson Cueva Vega

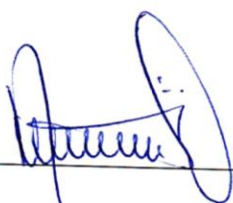
ASESOR

## JURADO EVALUADOR



---

Ing. Patricia Escobedo Ocampo  
PRESIDENTE



---

Dr. River Chávez Santos  
SECRETARIO



---

Mg. Rosa Ysabel Bazán Valque  
VOCAL



**ANEXO 1-G**

**DECLARACIÓN JURADA DE NO PLAGIO DE  
TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

Yo Elperes Gomez Velazosa  
identificado con DNI N° 44684018 estudiante de la Escuela Profesional de  
Economía  
de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas  
de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas.

**DECLARO BAJO JURAMENTO QUE:**

1. Soy autor del trabajo de investigación titulado: "La Inversión Pública en Infraestructura Vial como un factor de crecimiento económico en la región Amazonas"



que presento para obtener el Grado Académico de Bachiller en Economía

2. El Trabajo de Investigación no ha sido plagiado ni total ni parcialmente, y para su realización se han respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas.
3. El Trabajo de Investigación presentado no atenta contra derechos de terceros.
4. El Trabajo de Investigación presentado no ha sido publicado ni presentado anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
5. La información presentada es real y no ha sido falsificada, ni duplicada, ni copiada.

Por lo expuesto, mediante la presente asumo toda responsabilidad que pudiera derivarse por la autoría, originalidad y veracidad del contenido del Trabajo de Investigación, así como por los derechos sobre la obra y/o invención presentada. Asimismo, por la presente me comprometo a asumir además todas las cargas pecuniarias que pudieran derivarse para la UNTRM en favor de terceros por motivo de acciones, reclamaciones o conflictos derivados del incumplimiento de lo declarado o las que encuentren causa en el contenido del Trabajo de Investigación.

De identificarse fraude, piratería, plagio, falsificación o que el Trabajo de Investigación haya sido publicado anteriormente; asumo las consecuencias y sanciones civiles y penales que de mi acción se deriven.

Chachapoyas, 15 de Mayo de 2019

Firma del(a) aspirante



**ANEXO 1-L**

**ACTA DE EVALUACIÓN DE SUSTENTACIÓN DEL  
TRABAJO DE INVESTIGACIÓN**

En la ciudad de Chachapoyas, el día 12 de Julio del año 2019, siendo las 11.00 horas, el aspirante Elber Jony Velazquez defiende en sesión pública el Trabajo de Investigación titulado:

Infraestructura vial, como un factor de crecimiento económico en la Región Amazonas

para obtener el Grado Académico de Bachiller en Economía a ser otorgado por la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas, ante el Jurado Evaluador, constituido por:

Presidente : Patricio Escobedo Campo  
Secretario : Ricardo Chávez Santos  
Vocal : Rosa Yvonne Baza Velquez



Procedió el aspirante a hacer la exposición de la Introducción, Cuerpo del Trabajo de Investigación y Conclusiones, haciendo especial mención de sus aportaciones originales. Terminada la defensa del Trabajo de Investigación presentado, los miembros del Jurado Evaluador pasaron a exponer su opinión sobre el mismo, formulando cuantas cuestiones y objeciones consideraran oportunas, las cuales fueron contestadas por el aspirante.

Tras la intervención de los miembros del Jurado Evaluador y las oportunas respuestas del aspirante, el Presidente abre un turno de intervenciones para los presentes en el acto, a fin de que formulen las cuestiones u objeciones que consideren pertinentes.

Seguidamente, a puerta cerrada, el Jurado Evaluador determinó la calificación global concedida al Trabajo de Investigación, en términos de:

Aprobado (  )      Desaprobado (  )

Otorgada la calificación, el Secretario del Jurado Evaluador lee la presente Acta en sesión pública. A continuación se levanta la sesión.

Siendo las 12.00 horas del mismo día, el Jurado Evaluador concluye el acto de sustentación del Trabajo de Investigación.

[Signature]  
SECRETARIO

[Signature]  
VOCAL

[Signature]  
PRESIDENTE

OBSERVACIONES: .....



## INDICE GENERAL

AGRADECIMIENTO .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
AUTORIDADES DE LA UNTRM .....	v
VISTO BUENO DEL ASESOR DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....	vi
JURADO EVALUADOR.....	vii
DECLARACIÓN JURADA DE NO PLAGIO .....	viii
ACTA DE EVALUACIÓN DE SUSTENTACIÓN.....	ix
INDICE DE TABLAS .....	xi
RESÚMEN.....	xii
ABSTRACT.....	xiii
I. INTRODUCCIÓN.....	14
II. CUERPO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN .....	15
2.1 Antecedentes.....	15
III. CONCLUSIONES .....	23
IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	24

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Ejecución del gasto en infraestructura vial .....	21
Tabla 2 Proyectos de infraestructura vial ejecutados por gobiernos locales y regional, año 2018.....	21

## RESÚMEN

En la presente investigación, inversión pública en infraestructura vial, como un factor de crecimiento económico en la región Amazonas, se trata de describir el efecto que produce la infraestructura vial en el crecimiento económico. Para ello, se hace una reciente exploración de trabajos de investigación relacionados con el tema y se analizó las principales experiencias en las regiones del país. Este trabajo de investigación se basó bajo un enfoque cualitativo. Los resultados de los estudios y antecedentes de diversos autores analizados, señalaron un impacto positivo significativo de la inversión pública en infraestructura vial sobre el crecimiento económico, mientras que otros identificaron impactos no determinantes o incluso encontraron resultados no significativos; en la región Amazonas la inversión pública en infraestructura vial señaló una mínima incidencia directa sobre el PBI regional. En base a las evidencias concluimos que las inversiones en infraestructura vial impulsan el crecimiento económico, dinamizando la economía y elevando la competitividad de las regiones.

**PALABRAS CLAVES:** Infraestructura vial, economía regional, crecimiento económico.

## **ABSTRACT**

In the present investigation, public investment in road infrastructure, as a factor of economic growth in the Amazon region, is to describe the effect produced by road infrastructure on economic growth. For this, a recent exploration of research works related to the subject is made and the main experiences in the regions of the country were analyzed. This research work was based on a qualitative approach. The results of the studies and background of several authors analyzed, indicated a significant positive impact of public investment in road infrastructure on economic growth, while others identified non-determinant impacts or even found non-significant results; In the Amazonas region, public investment in road infrastructure indicated a minimal direct impact on regional GDP. Based on the evidence, we conclude that investments in road infrastructure boost economic growth, boosting the economy and increasing the competitiveness of the regions.

**KEY WORDS:** Road infrastructure, regional economy, economic growth.

## I. INTRODUCCIÓN

Esta investigación describe la situación que guarda la inversión pública en infraestructura vial en las regiones del Perú, considerando un factor importante que impulsa el crecimiento económico, la característica propia de esta investigación solo permite analizar los resultados acerca de qué; si a un incremento de la inversión pública en infraestructura vial, esto conlleva a incrementar la productividad; al haberse ejecutado más proyectos y construido más carreteras para llegar a mas lugares.

Esta investigación trata de contribuir un conocimiento de la situación y efectos de la infraestructura vial en el crecimiento económico regional; lo cual va a servir de referencia a estudios posteriores en el tema de inversión pública en infraestructura vial y crecimiento económico regional, para que de esta manera se priorice una política de gasto más oportuna e invertir en este sector y también conocer la importancia de la inversión pública en infraestructura vial, favoreciendo al aumento de la productividad, que va de la mano con el desarrollo mismo de la población en las regiones, en sectores prioritarios como el transporte.

En nuestra región Amazonas donde se tiene un gran desarrollo de actividades primarias y la mayor parte del transporte se realiza por tierra, la falta de desarrollo de infraestructura vial se ubica como uno de las principales limitantes para mejorar los indicadores productivos y competitivos, que impactan sobre el desarrollo económico de la región.

Es así que, la existencia de más y mejor infraestructura vial, se traducirá necesariamente en una disminución de costos de transporte, y se logrará por ello mejorar la productividad y por lo tanto hacerse extensivo en la competitividad de la región (aumento del Producto Bruto Interno).

## II. CUERPO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

### 2.1 Antecedentes

Según, Zurita, Amboya y Barba (2016), en su artículo “Infraestructura vial y crecimiento económico: Caso Parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, provincia de Morona Santiago, Ecuador”, docentes de Economía de la Universidad Nacional de Chimborazo - Riobamba, Ecuador, establecieron como objetivo determinar el nivel de influencia de infraestructura vial sobre el crecimiento económico de las parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro entre los años 2011 y 2014, el tipo de investigación fue cuantitativa-correlacional, en base a los datos del INEC y censo agrario 2010, se utilizó como instrumento de medición un modelo econométrico. De acuerdo con los resultados, los parámetros correspondientes a inversión en insumos agrícolas e infraestructura vial, medida a través de los kilómetros de vías asfaltadas indican una influencia directa en la productividad de las parroquias, sin embargo, el factor de mayor peso en la productividad es la inversión en insumos agrícolas y no la infraestructura vial como se había determinado inicialmente, en base a estudios similares. Para el caso de las parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, la infraestructura vial pública, ha contribuido a complementar su nivel de vida, con una mejora en la reducción de los tiempos de desplazamiento y costos de transporte. Concluyeron, a pesar de que la infraestructura vial no tiene efecto directo en la producción, tuvo una influencia positiva en el crecimiento económico de las parroquias Sevilla y San Isidro, a través del estímulo a la inversión privada en capital y la mayor eficiencia en costos gracias al acceso a servicios públicos con mayor calidad y de costos más competitivos.

También, Ramirez (2015), en su tesis “Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: un análisis al caso Colombia, 1993-2014”, para obtener el grado de Magister en Ingeniería Administrativa, en la Universidad de Medellín Colombia, estableció como objetivo evaluar el impacto de la inversión en infraestructura en el desarrollo económico de Colombia, la investigación fue de tipo cuantitativo-corelacional. Los resultados pueden explicarse que el 84,5% del PIB se atribuye a la asociación lineal con el valor acumulado de inversión en transporte con participación privada. La interrelación que existe entre las variables PBI e inversión en infraestructura de transportes con participación del capital privado, presenta una relación directa creciente, dado que, si se incrementa el valor acumulado de la

inversión, asimismo lo hace el valor del PIB. Es posible afirmar que un incremento en la inversión en transporte, con recursos privados, tiene relación directa sobre el incremento en el PIB mediante una correlación positiva del 63.3 por ciento. Concluyó que al analizar los índices de calidad en infraestructura vial y desarrollo económico en el período 2006-2014, Colombia mejoró el índice de calidad vial en 1,5 por ciento y el PIB se incrementó en un 42,34 por ciento. Las asociaciones público-privadas son mecanismos de contratación eficientes para el desarrollo de infraestructura vial, identificando la concesión mixta con aportes del concesionario y del Estado.

Así como, Palacios (2018), en su tesis “Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016”, para obtener el Título de Economista, en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú, estableció como objetivo determinar el efecto de la inversión pública en infraestructura vial influye en el crecimiento del PBI en el Perú durante el periodo 2000-2016, el método utilizado fue el científico con los procedimientos deductivo e inductivo, con base de datos del INEI, BCRP, utilizó un modelo econométrico. Obtuvo como resultados que, estadísticamente se ha podido probar que la inversión pública en infraestructura vial ha contribuido positiva y significativamente sobre el crecimiento de la economía peruana, ante un incremento del 1 por ciento de inversión pública en infraestructura vial, la tasa de crecimiento económico incrementó en 0.7 por ciento. Concluyó que, el sistema de transporte vial es un generador inmediato de movimiento económico, lo que origina casi siempre índices positivos de crecimiento económico sostenido en el país, con lo que se reflejan mejoras directas en la reducción de tiempos de transporte para el trabajo, comercio cualquiera fuese su naturaleza, al reducir los costos de los productos que se comercializan. El crecimiento económico se da al favorecer la incorporación de nuevos sectores públicos al incrementar y multiplicar un crecimiento y un desarrollo económico sostenibles, debido a la inversión pública en infraestructura vial.

Según, Sanchez y Ochoa (2014), en su tesis “La inversión pública en infraestructura vial en el crecimiento económico de la macro región centro 2001-2012”, para obtener el Título de Economista, en la Universidad Nacional del Centro del Perú, establecieron como objetivo determinar el efecto de la inversión pública en infraestructura vial en el crecimiento económico de la macro región centro 2001-2012, el tipo de investigación

fue cuantitativa, explicativa, correlacional, el estudio tomó la información de ocho departamentos, utilizó la técnica análisis documental. Obteniendo como resultados que; existe una correlación fuerte y relación directa en los departamentos de Apurímac, Ayacucho, Huancavelica, Ica y Huánuco. En tanto para los departamentos de Junín, Ancash una correlación moderada y una relación directa entre el PBI per cápita y la inversión pública per cápita en infraestructura vial; y para el departamento de Pasco una correlación débil. En cuanto a los resultados global a nivel de la macro región centro, mostraron una relación directa entre el PBI per cápita y la inversión pública en infraestructura vial, el cual explica en un 72,3 por ciento la inversión pública en infraestructura vial al PBI per cápita, asimismo, un incremento del 10 por ciento la inversión pública per cápita en infraestructura vial genera un aumento de 1.2 por ciento en el PBI per cápita. Concluyeron que; la inversión en infraestructura vial en la macro región centro muestra un efecto positivo y una relación directa con el crecimiento económico en el periodo de estudio. La situación de la infraestructura vial en los departamentos que conforman la macro región centro presentan una gran desigualdad en los niveles de infraestructura vial, explicado por la designación presupuestal y por la priorización del sector transporte.

En el mismo orden de idea, Reyna (2016), en su tesis “La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico en la región La Libertad 2005-2012”, para obtener el Título de Economista, en la Universidad Nacional del Trujillo, estableció como objetivo analizar la inversión en infraestructura vial a fin de determinar su grado de incidencia en el crecimiento económico de la región La Libertad 2005-2012, el tipo de investigación del presente estudio fue cuantitativa, no experimental, la muestra utilizada fue las inversiones ejecutadas en los años de estudio, se utilizó un modelo econométrico lineal. El resultado del modelo econométrico lineal planteado analizó las variables de las series de tiempo, mostraron que el aumento de las inversiones en infraestructura vial en 1 punto porcentual, esto producirá un aumento del PBI de la región Libertad en 6.09 por ciento. Se concluyó que el efecto de las inversiones en infraestructura vial incidió positivamente en el crecimiento económico de la región La Libertad y será favorable siempre y cuando: se dinamice las exportaciones de aquellos productos que son intensivos en la mano de obra, como es el caso de las agroexportaciones y además se procure que los productos a exportar sean los generadores de valor agregado.



En tal sentido, Vidal (2018), en su tesis “Un enfoque de la complementariedad de las inversiones privadas y públicas en las concesiones de carreteras y su impacto en la economía peruana”, para obtener el grado académico de Magister en Economía, en la Pontificia Universidad Católica del Perú, estableció como objetivo analizar la relación de complementariedad entre inversión privada y pública en las infraestructuras viales sobre el crecimiento económico del Perú, la investigación fue de tipo cuantitativa – cualitativa, datos de panel. Los resultados mostraron que el capital privado tiene un efecto más a largo plazo que las inversiones del sector público, pero que éstas últimas al parecer tienen un mayor impacto que las primeras. Esto puede ser explicado por las constantes inversiones que realiza el estado no solamente en grandes megaproyectos, sino también atendiendo a medianos y pequeños proyectos viales que, si bien no tiene una gran cobertura, si tienen un gran alcance a nivel de la sociedad misma. Concluyó que, la actividad económica es afectada de manera positiva no solamente por el gasto público sino también por el efecto multiplicador que genera el grado de aporte de esta variable dentro de las inversiones en infraestructura vial y también se pueden observar que hay una conexión entre redes viales, gasto del gobierno y la actividad económica.

Así mismo, Machado y Toma (2017), en su artículo “Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú”, en la Pontificia Universidad Católica del Perú, establecieron como objetivo investigar el aporte de la inversión pública en infraestructura de transportes y comunicaciones sobre el crecimiento económico de las regiones del Perú, la investigación fue de tipo cuantitativa-correlacional, datos de panel para las 24 regiones del Perú. Obtuvieron como resultados que, en los efectos directos, la inversión en transportes tiene coeficientes estadísticamente significativos y positivos. Así, a un incremento de 1 por ciento en la inversión en transportes en la región  $i$  lleva a un incremento promedio de 0,025 por ciento sobre el producto de esa región. En cuanto a los efectos indirectos la inversión en comunicaciones genera incrementos estadísticamente significativos sobre el producto de las regiones. De este modo, incrementos en las 24 regiones de 1 por ciento en estas variables, llevan a aumentos en el producto regional con promedios de 0,050 por ciento y 0,008 por ciento, respectivamente. Concluyeron que, se encuentra un aporte positivo de la inversión en infraestructura de transportes y comunicaciones sobre el PBI regional. En el enfoque espacial se observa el efecto dominante en la inversión en transportes es el directo, mientras que en la inversión en comunicaciones

domina el efecto indirecto.

Según, Arpi (2015), en su investigación “Perú, 2004-2013: Inversión pública en infraestructura, crecimiento y desarrollo regional”, en la Universidad Nacional del Altiplano Puno, estableció como objetivo identificar la tendencia y concentración de la inversión pública en infraestructura y determinar su impacto en el crecimiento regional, la investigación de tipo cuantitativa de diseño correlacional- explicativo, utilizó un modelo econométrico. Obteniendo como resultados por cada 1 por ciento de incremento de la inversión pública en infraestructura de transportes, la tasa de crecimiento del Valor Agregado Bruto (VAB) regional per cápita se incrementa en 0,000143 puntos base, es decir, por cada millón de soles adicional de inversión en transporte, el ingreso regional por persona se incrementa en 143 soles. Y por cada 1 por ciento de incremento de la inversión privada en los distintos tipos de infraestructura, excepto en comunicaciones, la tasa de crecimiento del VAB regional se incrementa entre 0,00032 y 0,001231 puntos base. Concluyó que el impacto de la inversión pública en infraestructura de transporte y saneamiento es positivo estadísticamente significativo sobre el crecimiento económico regional y la inversión privada en infraestructura tiene un impacto positivo en el crecimiento regional y es complementaria con la inversión pública en infraestructura en las regiones del país.

Así como, Carlos (2017), en su tesis “Gasto público en inversión y su incidencia en el crecimiento económico de La Libertad 2000-2015”, para obtener el Título de Economista, en la Universidad Nacional del Trujillo, estableció como objetivo analizar gasto público en inversión y su incidencia en el crecimiento económico de La Libertad 2000-2015, el tipo de investigación fue cuantitativa, explicativo, la muestra utilizada fue las series de gasto en inversión y crecimiento económico en la región, periodo 2000-2015, se utilizó un modelo econométrico múltiple. Obtuvo como resultados que el gasto público en inversión durante el periodo de estudio es creciente dando mayor importancia a sectores como transporte, agropecuaria, saneamiento, educación y energía, estas variables explican en 91.2 por ciento el crecimiento económico de la Región. La inversión pública en energía, educación muestran no tener una incidencia sobre el crecimiento económico de la región. La inversión en los demás sectores si inciden en el crecimiento económico de la región como transportes, que ante una variación de 1 por ciento en el gasto publico invertido, el crecimiento económico de la

región aumentaría en 6,79 soles en promedio. Concluyó que, el gasto público en inversión ha tenido una incidencia de manera positiva en el crecimiento económico de la región La Libertad durante el periodo 2000-2015, por el destino de la inversión pública en el sector transporte, agropecuaria.

Por su parte, Rojas (2016) en su tesis “La inversión pública local como medio en la reducción de la pobreza en la provincia de Condorcanqui, región Amazonas, entre los años 2007- 2014”, para obtener el Título de Magister en Gestión Pública, en la Pontificia Universidad Católica del Perú, estableció como objetivo analizar el gasto público local del gobierno provincial de Condorcanqui en el periodo del 2007 al 2014, la investigación fue cuantitativa-cualitativa, con una muestra veinticinco funcionarios de la provincia, utilizó como instrumento de medición la entrevista. Obtuvo como resultados que, la tendencia del gasto de inversión desde el año 2007 fue incrementándose, en el 2010 la inversión en el sector transportes fue de S/ 812 104. En el periodo 2011- 2014 del gasto de inversiones el (57.65 por ciento) lo destinaron al gasto en saneamiento con una inversión de S/ 15 535 862, transporte S/ 8 545 321, educación S/ 8 261 911. Ambas gestiones priorizaron la función del gasto en sector de saneamiento, educación, transporte, que son los más significativos. Concluyó que, la pobreza en la región Amazonas ha tenido una disminución relativa en la provincia de Condorcanqui, en el año 2009 muestra una tasa de pobreza de 83.3 por ciento; en el año 2013, según Endes, aparece con 69.9 por ciento. La ejecución del gasto presupuestal no ha sido eficiente, porque se constató que dejó de ejecutar un promedio de 28.5 por ciento de su presupuesto en el periodo 2007-2014.

Según, el MEF (2018), en su portal institucional “Consulta de ejecución del gasto”, en el año 2018 en la región Amazonas se logró ejecutar el 64.7 por ciento del PIM por parte del gobierno regional y los gobiernos locales han ejecutado el 67 por ciento de su PIM asignado para proyectos viales, con un monto de S/ 96, 418,163 y S/ 117,546,204 millones de soles perteneciente a los gobiernos locales y regional respectivamente.

Tabla 1 *Ejecución del gasto en infraestructura vial, región Amazonas año 2018*

AÑO	Gobierno	PIM	Ejecución		Avance %
			Devengado	Girado	
2018	Local	143,152,013	96,418,163	96,381,728	67.0
	Regional	181,605,556	117,546,204	117,546,204	64.7
TOTAL		324,757,569	213,964,367	213,927,932	65.5

Fuente: Consulta Amigable SIAF-MEF. Elaboración propia

En este año se ha realizado importantes obras de infraestructura vial en las diferentes provincias de la región Amazonas, entre las principales se detallan a continuación:

Tabla 2 *Proyectos de infraestructura vial ejecutados por gobiernos locales y regional, año 2018*

Provincias	Proyecto	Deveng.
Bagua	Mejoramiento de vías dep. (Bagua) - La Peca; (dv. Bagua Grande) - Jose Olaya - (pto. naranjitos); (dv.S.M. de Porras) - (Lonya Grande), prov. Bagua y Utcubamba - Amazonas	19,272,555
	Mejoramiento de los servicios de transitabilidad vehicular de la Av. Mariano Melgar c-04, c-05 y c-06 en la localidad de Bagua.	1,026,140
Bongará	Camino vecinal con mantenimiento vial	1,117,240
	Construcción de pavimento, veredas y bermas en la Av. Sacsahuaman, Morgan, San Carlos, Zumaran, Jr. Trigoso Reyna, Rod.de Mendoza.	342,761
Chachapoyas	Construcción de la carretera La Jalca – Nueva Esperanza, distrito de La Jalca - Chachapoyas - Amazonas	10,201,497
	Mejoramiento y rehabilitación de la vía vecinal cruce de Maino Calpilon Tolpin -, distrito de San Isidro de Maino.	3,306,184
Condorcanqui	Mejoramiento de la transitabilidad peatonal en los barrios del Bosque y Nueva Unión del distrito de Nieva.	374,958
Luya	Mejoramiento de la carretera Caclic-Luya-Lamud, región Amazonas	27,939,455
	Mejoramiento del camino vecinal desde la localidad de Ocalli del distrito de Ocumal.	5,271,055
Rod. Mendoza	Construcción de carretera vecinal El Libano - la Colpa - Javrulot - Caravelli – Nuevo Progreso en el distrito de Omia, provincia de Rodríguez de Mendoza - Amazonas	4,702,832
	Mejoramiento y rehabilitación del camino vecinal: Limabamba - Loja - Pindicucho - Pallca - Viste alegre - Shocol, distrito de Limabamba.	11,054,415
Utcubamba	Mejoramiento del camino vecinal tramos: cruce Aserradero - San Martín, San Martín - Duelac- Miraflores, San Martín - San Luis - Dunia Grande - Rieguillo - Porvenir - Nuevo Motupe – Miraflores, distrito de Jamalca.	16,300,432

Fuente: Consulta Amigable SIAF-MEF. Elaboración propia

En el año 2018, se ejecutó treinta y nueve proyectos viales ejecutados por el gobierno regional, y ciento treinta y dos proyectos ejecutados por parte de los gobiernos locales. Al ejecutarse estos importantes proyectos de infraestructura vial en la región Amazonas hasta el año 2018 se ha llegado a construir un total de 2462 km de la red vial ejecutado tanto por los gobiernos locales y regional.

Es un poco contradictorio al hablar de proyectos viales ejecutados en la región Amazonas a los cuales se asignó mayor presupuesto en el año 2018, (47.4 por ciento) del total del gasto de capital, pero; que a su vez repercute en una mínima incidencia del aporte directo al PBI regional, esto podría ser explicado por los recursos mínimos asignados para el mantenimiento de carreteras por el gobierno central. A lo contrario del sector agrícola es uno de los sectores que más aporta al PBI regional (33 por ciento) y tiene una menor prioridad de gasto presupuestal (6.3 por ciento), por parte del gobierno. (MEF, 2018, pág. 53)

Por lo tanto, los proyectos viales ejecutados aportan indirectamente al crecimiento económico regional, ya que por medio de ellos se dinamiza la economía regional llegando a más lugares o población agrícola, incrementando la productividad de la misma.

### III. CONCLUSIONES

- ✓ Según autores como Machado (2017), Arpi (2015) concluyeron que la inversión pública en infraestructura vial, destinada para la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de carreteras, en la mayoría de las regiones, muestra una tendencia creciente impactando positivamente sobre el crecimiento económico en las regiones del Perú.
  
- ✓ Así como Carlos (2017), concluyó que la inversión en el sector transportes si incide en el crecimiento económico de la región La Libertad, a diferencia de la inversión pública en energía, educación muestran no tener una incidencia sobre el crecimiento económico de la región. En cambio, Zurita, Amboya y Barba (2016), señalo que a pesar de que la infraestructura vial no tuvo efecto directo en la producción, si influyó positiva en el crecimiento económico de las parroquias Sevilla y San Isidro.
  
- ✓ Es mínimo el aporte directo de la infraestructura vial en el crecimiento de la región Amazonas; pero es fundamental ya que la construcción de vías fortalece la cadena productiva y toma una importancia significativa para el impulso del crecimiento económico en la región, especialmente al llegar hasta las poblaciones agrícolas de las diferentes provincias, que es uno de los sectores que más aporta al PBI (33 por ciento) de nuestra región, llegando a beneficiar a la población, incrementando la productividad.

#### IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arpi, R. (2015). *Perú, 2004-2013: Inversión pública en infraestructura, crecimiento y desarrollo regional*. Recuperado de [https://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/inversion\\_publica\\_en\\_infraestructura\\_crecimiento\\_y\\_desarrollo\\_regional\\_arpi\\_una.pdf](https://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/inversion_publica_en_infraestructura_crecimiento_y_desarrollo_regional_arpi_una.pdf)
- Carlos, I. (2017). *Gasto público en inversión y su incidencia en el crecimiento económico de La Libertad 2000-2015*. Recuperado de [http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/9363/carlosrodriguez\\_iris.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/9363/carlosrodriguez_iris.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Machado, R., & Toma, H. (2017). *Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú*. *Economía*, XL(79), 9-46. Recuperado de [revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/download/19271/19416](http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/download/19271/19416)
- MEF. (2018). *¿En que gasta el estado?* Lima. Recuperado de [https://www.mef.gob.pe/contenidos/comunicado/ley\\_presupuesto\\_2018.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/comunicado/ley_presupuesto_2018.pdf)
- MEF. (2018). *Consulta de Ejecución del Gasto*. Recuperado de <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx?y=2018&ap=Proyecto>
- Palacios, C. (23 de mayo de 2018). *Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016*. Recuperado de <http://repositorio.ulima.edu.pe/handle/ulima/7278>
- Ramirez, A. (2015). *Iversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: un análisis al caso Colombia 1993-2014*. Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/51281/1/8163694.2015.pdf>
- Reyna, J. (2016). *La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico en la Región La Libertad 2005-2012*. Recuperado de [http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5154/parimangoreyna\\_jo\\_hn.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5154/parimangoreyna_jo_hn.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Rojas, L. (2016). *La inversión pública local como medio en la reducción de la pobreza en la provincia de Condorcanqui, región Amazonas, entre los años 2007- 2014*. Recuperado de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/12951/>
- Sanchez, J., & Ochoa, R. (2014). *La inversión pública en infraestructura vial en el crecimiento económico de la macro región centro 2001-2011*. Recuperado, de <http://repositorio.uncp.edu.pe/handle/UNCP/1526>
- Vidal, R. (2018). *Un enfoque de la complementariedad de las inversiones privadas y*

*públicas en las concesiones de carreteras y su impacto en la economía peruana.*  
Recuperado de 2019, de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/12623>

Zurita, M., Amboya, R., & Barba, E. (25 de Marzo de 2016). *Infraestructura Vial y Crecimiento Económico: Caso Parroquias Sevilla Don Bosco y San Isidro, Provincia de Morona Santiago, Ecuador. Revista de Investigación Altoandina, 18(1), 83-92.* Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5763176>