



**UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS**  
**Y CONTABLES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**TESIS**

---

**“ANÁLISIS ECONÓMICO-SOCIAL DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA  
DEL SUR DEL PERÚ, TRAMO TRES EN LA CIUDAD DE PUERTO  
MALDONADO Y EL DISTRITO LAS PIEDRAS, 2011 – 2017”**

---

**Presentado por:**

Bach. Andrea Emperatriz Chávez  
Soto

Para optar al Título Profesional de  
Economista

**Asesora:**

Dra. Benedicta Soledad Urrutia  
Mellado

**CUSCO-PERÚ**

**2019**



## PRESENTACIÓN

Señor Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco.

En cumplimiento del Reglamento de Títulos y Grados de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Andina del Cusco. Presento el siguiente trabajo de investigación titulado “ANÁLISIS ECONÓMICO-SOCIAL DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA DEL SUR DEL PERÚ, TRAMO TRES EN LA CIUDAD DE PUERTO MALDONADO Y EL DISTRITO LAS PIEDRAS, 2011 – 2017”, con la finalidad de optar al Título Profesional de Economista, considerando la importancia del estudio para analizar como la Carretera Interoceánica Sur del Perú, tramo tres, ha intervenido en los diferentes aspectos económicos, sociales, como en la calidad de vida de la población, en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, a razón de que la infraestructura social es un factor determinante para el crecimiento y desarrollo económico de un departamento, región y/o país.



## AGRADECIMIENTO

*Agradecer a la Universidad Andina del Cusco, mi casa de estudio universitario, por brindarme enseñanzas y formación profesional, con ética y valores, para el desenvolvimiento laboral.*

*Agradecer a los docentes de la Escuela Profesional de Economía por inculcarme valores y transmitirme sus conocimientos durante la etapa de mi formación como profesional.*

*A mi asesora Dra. Soledad Benedicta Urrutia Mellado, por acompañarme y guiarme en este camino de arduo trabajo, durante la etapa de aprendizaje y elaboración de la investigación. Asimismo, a mis dictaminantes por las críticas constructivas y permanentes al desarrollo de mi investigación.*

*A mi familia, por las enseñanzas de la vida, apoyo psicológico, emocional y económico que me brindaron durante el desarrollo de mi trabajo de investigación*

*A todos los autores economistas de libros e investigadores, que me inspiran seguir indagando y querer descubrir el mundo y solucionar los problemas económicos y sociales.*

*Y finalmente a Dios, que me permite seguir apreciando, investigando y analizando todo lo que me da la vida.*



## DEDICATORIA

*A Dios, por ser el motor y motivo de todo lo que hago y me permite hacer.*

*A mi familia, por estar siempre conmigo, apoyándome, guiándome en cualquier dificultad que he*

*A la perseverancia demostrada, por seguir investigando, luchando y trabajando día a día por lo que quiero y deseo.*

*A la vida, a las personas, a los animales, y al amor, porque me permite apreciar día a día todo lo que existe.*

Andrea Emperatriz Chávez Soto



## ÍNDICE

PRESENTACIÓN .....	ii
AGRADECIMIENTO .....	iii
DEDICATORIA .....	iv
ÍNDICE.....	v
ÍNDICE DE TABLAS .....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS .....	xiii
RESUMEN .....	xvi
ABSTRACT.....	xviii
CAPÍTULO I                      INTRODUCCIÓN .....	20
1.1. Planteamiento del problema .....	20
1.2. Formulación del problema.....	24
1.2.1. Problema General .....	24
1.2.2. Problemas Específicos .....	24
1.3. Objetivos de Investigación .....	25
1.3.1. Objetivo General.....	25
1.3.2. Objetivos Específicos .....	25
1.4. Justificación de la Investigación.....	26
1.4.1. Relevancia Social.....	26
1.4.2. Implicancias Prácticas.....	26
1.4.3. Valor Teórico .....	27
1.4.4. Utilidad Metodológica .....	27
1.4.5. Viabilidad o Factibilidad .....	27
1.5. Delimitación de la Investigación .....	27
1.5.1. Delimitación Temporal .....	27
1.5.2. Delimitación Espacial .....	28
1.5.3. Delimitación Conceptual .....	28
CAPÍTULO II                      MARCO TEÓRICO.....	29
2.1. Antecedentes de la Investigación .....	29
2.1.1. Antecedentes Internacionales.....	29
2.1.2. Antecedentes Nacionales .....	33
2.1.3. Antecedentes Locales .....	36
2.2. Bases Teóricas .....	38



2.3.	Marco Conceptual.....	43
2.4.	Formulación de Hipótesis.....	46
2.4.1.	Hipótesis General.....	46
2.4.2.	Hipótesis Específicas.....	46
2.5.	Variables.....	47
2.5.1.	Variables.....	47
2.5.2.	Conceptualización de variables.....	47
2.5.3.	Operacionalización de variables.....	48
CAPÍTULO III MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.....		49
3.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	49
3.2.	Enfoque de Investigación.....	49
3.3.	Diseño de Investigación.....	49
3.4.	Alcance de Investigación.....	49
3.5.	Población y muestra de la investigación.....	50
3.5.1.	Población.....	50
3.5.2.	Muestra.....	50
3.6.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	52
3.6.1.	Técnicas.....	52
3.6.2.	Instrumentos.....	53
3.7.	PROCESAMIENTO DE DATOS.....	53
CAPÍTULO IV ANÁLISIS DEL ENTORNO: CIUDAD DE PUERTO MALDONADO Y EL DISTRITO LAS PIEDRAS.....		54
4.1.	UBICACIÓN Y ACCESO.....	54
4.1.1.	Ciudad de Puerto Maldonado.....	54
4.1.2.	Distrito Las Piedras.....	55
4.2.	Aspectos Económicos.....	57
4.2.1.	Ciudad de Puerto Maldonado.....	57
4.2.1.1.	Población Económicamente Activa-PEA, Ocupada.....	57
4.2.1.2.	Sectores Económicos.....	60
4.2.1.2.1.	Sector Secundario.....	61
4.2.1.2.2.	Sector Terciario.....	63
4.2.1.3.	Dinámica Económica.....	65
4.2.2.	Distrito Las Piedras.....	66
4.2.2.1.	Población Económicamente Activa – PEA, Ocupada.....	66



4.2.2.2.	Sectores Económicos.....	71
4.2.2.2.1.	Sector Primario .....	72
4.2.2.2.2.	Sector Secundario .....	81
4.2.2.2.3.	Sector Terciario .....	82
4.2.2.3.	Infraestructura Económica .....	85
4.2.2.4.	Dinámica Económica .....	86
4.2.2.4.1.	Articulación vial y relaciones funcionales entre Centros Poblados .....	86
4.3.	Aspectos Sociales .....	87
4.3.1.	Ciudad de Puerto Maldonado.....	87
4.3.1.1.	Población y urbanización .....	87
4.3.1.2.	Vivienda y saneamiento .....	87
4.3.1.3.	Educación.....	91
4.3.1.4.	Salud.....	93
4.3.1.5.	Otros indicadores sociales.....	96
4.3.2.	Distrito Las Piedras.....	98
4.3.2.1.	Población y urbanización .....	98
4.3.2.2.	Vivienda y saneamiento .....	100
4.3.2.3.	Educación.....	104
4.3.2.4.	Salud.....	106
4.3.2.5.	Otros Indicadores Sociales .....	108
4.4.	Aspectos Culturales .....	110
4.4.1.	Ciudad de Puerto Maldonado.....	110
4.4.2.	Distrito Las Piedras.....	111
CAPÍTULO V ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....		115
5.1.	Puerto Maldonado .....	116
5.2.	Distrito las piedras .....	143
CAPÍTULO VI PRUEBAS ESTADÍSTICAS DE LA INVESTIGACIÓN .....		168
6.1.	Pruebas de Normalidad.....	168
6.1.1.	Puerto Maldonado.....	168
6.1.2.	Distrito Las Piedras.....	170
6.2.	Pruebas de Hipótesis.....	171
6.2.1.	Prueba de la Hipótesis 1.....	172
6.2.1.1.	Puerto Maldonado .....	172



6.2.1.2.	Distrito Las Piedras .....	174
6.2.2.	Prueba de la hipótesis 2 .....	176
6.2.2.1.	Puerto Maldonado .....	176
6.2.2.2.	Distrito Las Piedras .....	178
6.2.3.	Prueba de la Hipótesis 3.....	180
6.2.3.1.	Puerto Maldonado .....	180
6.2.3.2.	Distrito Las Piedras .....	182
CAPÍTULO VII DISCUSIÓN.....		185
7.1.	Descripción de los hallazgos más relevantes y significativos .....	185
7.2.	Limitaciones del estudio.....	186
7.3.	Comparación crítica con la literatura existente .....	187
7.4.	Implicancias del estudio .....	189
CONCLUSIONES.....		190
RECOMENDACIONES .....		194
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....		196
APÉNDICE .....		201
APÉNDICE A: Matriz de Consistencia.....		201
APÉNDICE B: Matriz de Instrumento para la recolección de datos.....		203
APÉNDICE C: Matriz de Resultados y Conclusiones .....		204
APÉNDICE D: Encuesta .....		207
APÉNDICE E: Imágenes de trabajo de campo .....		214





## ÍNDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1</i>	<i>Conceptualización de variables</i>	47
<i>Tabla 2</i>	<i>Operacionalización de variables</i>	48
<i>Tabla 3</i>	<i>Técnicas e Instrumentos de recolección de datos</i>	52
<i>Tabla 4</i>	<i>Coordenadas de Ubicación de la Provincia de Tambopata, Distrito Las Piedras</i>	56
<i>Tabla 5</i>	<i>PEA Ocupada de la ciudad de Puerto Maldonado por Sectores, Años 2011 y 2017</i>	58
<i>Tabla 6</i>	<i>Número total de locales por sectores económicos en la ciudad de Puerto Maldonado, desde el año 2011 hasta el 2017</i>	61
<i>Tabla 7</i>	<i>Distrito Las Piedras: PEA Ocupada por Sectores, Años 2011 y 2017</i>	67
<i>Tabla 8</i>	<i>Número total de locales en el distrito Las Piedras, por sectores económicos, desde el año 2011 al 2017</i>	71
<i>Tabla 9</i>	<i>Distrito Las Piedras: Total de HAS sembradas de los principales cultivos, Año 2011 hasta el 2017</i>	74
<i>Tabla 10</i>	<i>Distrito Las Piedras: total de producción de los principales cultivos (en toneladas), Año 2011 hasta 2017</i>	75
<i>Tabla 11</i>	<i>Distrito Las Piedras: Total de ingresos por ha, según precios en chacra de los principales cultivos, Año 2011 hasta 2017</i>	76
<i>Tabla 12</i>	<i>Distrito Las Piedras: Extracción de pescado (en kg) por tipo, Año 2011 hasta 2017</i>	79
<i>Tabla 13</i>	<i>Distrito Las Piedras: Ingreso total (en soles) por tipo, Año 2011 hasta 2017</i>	80
<i>Tabla 14</i>	<i>Ciudad de Puerto Maldonado: Población que cuenta y no cuenta con el servicio de agua potable (en porcentajes), Años 2011, 2013, 2016 y 2017</i>	89
<i>Tabla 15</i>	<i>Población que cuenta y no cuenta con el servicio de desagüe y alcantarillado (en porcentajes), Años 2011, 2016 y 2017</i>	89
<i>Tabla 16</i>	<i>Población que cuenta y no cuenta con el servicio de electricidad (en porcentajes), Año 2011 y 2017</i>	90
<i>Tabla 17</i>	<i>Puerto Maldonado: Total de Matriculas del Sistema Educativo, Año 2011 hasta el 2017</i>	91
<i>Tabla 18</i>	<i>Puerto Maldonado: Total de Instituciones Educativas</i>	92
<i>Tabla 19</i>	<i>Puerto Maldonado: establecimientos de salud, Año 2011</i>	95
<i>Tabla 20</i>	<i>Puerto Maldonado: Número total de establecimientos de salud y de personas atendidas, Año 2017</i>	95
<i>Tabla 21</i>	<i>Distrito de Tambopata: Índice de Desarrollo Humano, Año 2009</i>	96
<i>Tabla 22</i>	<i>Puerto Maldonado: programas sociales y total de beneficiarios, Año 2013</i>	98
<i>Tabla 23</i>	<i>Las Piedras: Población con Servicios Básicos, Años 2007 y 2017</i>	103
<i>Tabla 24</i>	<i>Distrito Las Piedras: Total de matriculas por año</i>	105
<i>Tabla 25</i>	<i>Distrito Las Piedras: Instituciones Educativas Públicas y Privadas en sus diferentes modalidades y niveles, Año 2011 hasta el 2017</i>	106
<i>Tabla 26</i>	<i>Número total de establecimientos de salud y de personas atendidas en el distrito Las Piedras, Años, 2011 y 2017</i>	107
<i>Tabla 27</i>	<i>Las Piedras: Programas Sociales, Año 2017</i>	109
<i>Tabla 28</i>	<i>Encuestados según Distrito de Procedencia, Año 2019</i>	116
<i>Tabla 29</i>	<i>Puerto Maldonado: Encuestados según género</i>	117
<i>Tabla 30</i>	<i>Puerto Maldonado: Encuestados según Estado Civil</i>	118
<i>Tabla 31</i>	<i>Puerto Maldonado: Número de encuestados con empleo actualmente</i>	119
<i>Tabla 32</i>	<i>Puerto Maldonado: Número de encuestados con empleo en el año 2011</i>	120
<i>Tabla 33</i>	<i>Puerto Maldonado: Encuestados según dependencia laboral actualmente</i>	121



<i>Tabla 34 Puerto Maldonado: Número de empleos de los encuestados .....</i>	<i>122</i>
<i>Tabla 35 Puerto Maldonado: Encuestados según sector de empleo .....</i>	<i>123</i>
<i>Tabla 36 Puerto Maldonado: Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2018 .....</i>	<i>124</i>
<i>Tabla 37 Puerto Maldonado: Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2011 .....</i>	<i>126</i>
<i>Tabla 38 Puerto Maldonado: Ingresos mensuales familiares (Estadísticos Descriptivos), Año 2018 .....</i>	<i>127</i>
<i>Tabla 39 Puerto Maldonado: Ingreso Mensual Familiar (Estadísticos Descriptivos), Año 2011 .....</i>	<i>128</i>
<i>Tabla 40 Puerto Maldonado: Encuestados según Gasto mensual familiar, Año 2018</i>	<i>129</i>
<i>Tabla 41 Puerto Maldonado: Encuestados según Gasto mensual familiar, Año 2011</i>	<i>130</i>
<i>Tabla 42 Puerto Maldonado: Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas .....</i>	<i>132</i>
<i>Tabla 43 Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que transportan sus productos, insumos y/o se trasladan a recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica tramo tres.....</i>	<i>133</i>
<i>Tabla 44 Puerto Maldonado: Encuestados según Nivel de Educación .....</i>	<i>134</i>
<i>Tabla 45 Puerto Maldonado: Encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo.....</i>	<i>135</i>
<i>Tabla 46 Puerto Maldonado: Encuestados con Seguro de Salud.....</i>	<i>136</i>
<i>Tabla 47 Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud .....</i>	<i>137</i>
<i>Tabla 48 Puerto Maldonado: Número de encuestados según material de vivienda, Año 2018.....</i>	<i>138</i>
<i>Tabla 49 Puerto Maldonado: Encuestados según material de la vivienda desde el año 2011 .....</i>	<i>139</i>
<i>Tabla 50 Puerto Maldonado: Encuestados según material de vivienda, Año 2011 ....</i>	<i>140</i>
<i>Tabla 51 Puerto Maldonado: Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica.....</i>	<i>141</i>
<i>Tabla 52 Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos.....</i>	<i>141</i>
<i>Tabla 53 Puerto Maldonado: Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar.....</i>	<i>142</i>
<i>Tabla 54 Distrito Las Piedras: Encuestados según género .....</i>	<i>144</i>
<i>Tabla 55 Distrito Las Piedras: Encuestados según Estado Civil .....</i>	<i>145</i>
<i>Tabla 56 Distrito Las Piedras: Número de encuestados con empleo actualmente.....</i>	<i>146</i>
<i>Tabla 57 Distrito Las Piedras: Número de encuestados con empleo en el año 2011..</i>	<i>147</i>
<i>Tabla 58 Distrito Las Piedras: Encuestados empleados según dependencia laboral .</i>	<i>148</i>
<i>Tabla 59 Distrito Las Piedras: Número de empleos de los encuestados .....</i>	<i>149</i>
<i>Tabla 60 Distrito Las Piedras: Encuestados según sector de empleo .....</i>	<i>149</i>
<i>Tabla 61 Distrito Las Piedras: Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2018 .....</i>	<i>150</i>
<i>Tabla 62 Distrito Las Piedras: Encuestados según ingreso mensual familiar, Año 2011 .....</i>	<i>152</i>
<i>Tabla 63 Distrito Las Piedras: Ingresos mensuales familiares (Estadísticos descriptivos), Año 2018.....</i>	<i>153</i>
<i>Tabla 64 Distrito Las Piedras: Ingresos mensuales familiares (Estadísticos descriptivos), Año 2011 .....</i>	<i>153</i>



*Tabla 65 Distrito Las Piedras: Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2018* ..... 154

*Tabla 66 Distrito Las Piedras: Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2011* ..... 155

*Tabla 67 Distrito Las Piedras: Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas* ..... 156

*Tabla 68 Distrito Las Piedras: Número de beneficiarios (trabajadores independientes) que transportan sus productos insumos y/o se desplazan para recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica* ..... 157

*Tabla 69 Distrito Las Piedras: Encuestados según nivel de Educación*..... 158

*Tabla 70 Distrito Las Piedras: Número de encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo* ..... 159

*Tabla 71 Distrito Las Piedras: Número de encuestados con Seguro de Salud*..... 160

*Tabla 72 Distrito Las Piedras: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud* ..... 161

*Tabla 73 Distrito Las Piedras: Número de encuestados según material de la vivienda actual* ..... 162

*Tabla 74 Distrito Las Piedras: Encuestados según material de vivienda desde el año 2011* ..... 163

*Tabla 75 Distrito Las Piedras: Encuestados según material de vivienda, Año 2011* ... 164

*Tabla 76 Distrito Las Piedras: Número de encuestados favorecidos por la carretera Interoceánica*..... 165

*Tabla 77 Distrito Las Piedras: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos*..... 166

*Tabla 78 Distrito Las Piedras: Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar*..... 167

*Tabla 79 Puerto Maldonado: Pruebas de Normalidad*..... 169

*Tabla 80 Distrito Las Piedras: Pruebas de Normalidad* ..... 170

*Tabla 81 Interpretación del coeficiente de correlación* ..... 171

*Tabla 82 Puerto Maldonado: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 172

*Tabla 83 Puerto Maldonado: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*..... 173

*Tabla 84 Distrito Las Piedras: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 175

*Tabla 85 Distrito Las Piedras: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 175

*Tabla 86 Puerto Maldonado: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 177

*Tabla 87 Puerto Maldonado: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*..... 177

*Tabla 88 Distrito Las Piedras: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 179

*Tabla 89 Distrito Las Piedras: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 179

*Tabla 90 Puerto Maldonado: Correlación de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)* ..... 181

*Tabla 91 Puerto Maldonado: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*..... 181



*Tabla 92 Distrito Las Piedras: Correlaciones de muestras emparejadas ( t student para muestras relacionadas) ..... 183*  
*Tabla 93 Distrito Las Piedras: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas) ..... 183*  
*Tabla 94 Comparación crítica con las teorías existentes ..... 187*



## ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1. Mapa de la ciudad de Puerto Maldonado.....</i>	55
<i>Figura 2. Mapa de Ubicación del Distrito Las Piedras.....</i>	56
<i>Figura 3. PEA ocupada, Años 2011 y 2017 .....</i>	58
<i>Figura 4. PEA Ocupada por Sectores, Años 2011 y 2017 .....</i>	59
<i>Figura 5. Número total de locales por sectores económicos, desde el año 2011 hasta el 2017.....</i>	61
<i>Figura 6. Número total de locales del sector secundario en la ciudad de Puerto Maldonado, desde el año 2011 hasta el 2017 .....</i>	63
<i>Figura 7. Número de locales en el sector terciario en la ciudad de Puerto Maldonado, desde el año 2011 hasta el 2017.....</i>	65
<i>Figura 8. Total PEA Ocupada, Años 2011 y 2017.....</i>	67
<i>Figura 9. PEA Ocupada por Sectores (porcentaje), Años 2011 y 2017 .....</i>	69
<i>Figura 10. Número total de locales en el distrito Las Piedras, desde el año 2011 al 2013 .....</i>	71
<i>Figura 11. Número total de locales del sector primario, Año 2011 hasta 2017.....</i>	73
<i>Figura 12. Total de HAS sembradas de los principales cultivos, Año 2011 hasta el 2017 .....</i>	74
<i>Figura 13. Total de producción de los principales cultivos (en toneladas), Año 2011 hasta el 2017.....</i>	75
<i>Figura 14. Total de ingresos por ha según precios en chacra de los principales cultivos, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	76
<i>Figura 15. Extracción de pescado (en kg) por tipo, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	79
<i>Figura 16. Ingreso total (en soles) por tipo, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	80
<i>Figura 17. Número total de locales en el sector secundario, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	82
<i>Figura 18. Distrito Las Piedras: Número total de locales del sector terciario, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	83
<i>Figura 19. Población de la ciudad de Puerto Maldonado, con servicio y sin servicio de agua potable (en porcentajes), Años 2011, 2013, 2016 y 2017 .....</i>	89
<i>Figura 20. Población de la ciudad de Puerto Maldonado, con servicio y sin servicio de desagüe y alcantarillado (en porcentajes), Años 2011, 2016 y 2017.....</i>	90
<i>Figura 21. Población de la ciudad de Puerto Maldonado c/n y s/n servicio de electricidad (en porcentajes), Años 2011 y 2017 .....</i>	91
<i>Figura 22. Total de matrículas del Sistema Educativo, Año 2011 hasta 2017.....</i>	92
<i>Figura 23. Total de Instituciones Educativas, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	92
<i>Figura 24. Número total de atendidos, Años 2011 y 2017.....</i>	96
<i>Figura 25. Las Piedras: Evolución de la población por área de residencia, Años 1993, 2007 y 2018 (en porcentaje).....</i>	99
<i>Figura 26. Las Piedras: Material predominante de las paredes, Años 2007 y 2017 ..</i>	101
<i>Figura 27. Las Piedras: Material predominante de los pisos, Años 2007 y 2017.....</i>	101
<i>Figura 28. Las Piedras: Nivel de escolaridad, según principales centros poblados, Años 2007 y 2017 (en porcentaje).....</i>	104
<i>Figura 29. Distrito Las Piedras: total de matrículas por año .....</i>	105
<i>Figura 30. Total de Instituciones Educativas, Año 2011 hasta 2017 .....</i>	106
<i>Figura 31. Encuestados según género (en porcentajes) .....</i>	117
<i>Figura 32. Encuestados según Estado Civil (en porcentajes).....</i>	118
<i>Figura 33. Número de encuestados con empleo actualmente (en porcentajes).....</i>	119
<i>Figura 34. Número de encuestados con empleo en el Año 2011 (en porcentajes) .....</i>	120
<i>Figura 35. Encuestados según dependencia laboral actualmente (en porcentajes)....</i>	121



<i>Figura 36. Número de empleos de los encuestados (en porcentajes)</i> .....	122
<i>Figura 37. Encuestados según sector de empleo (en porcentajes)</i> .....	123
<i>Figura 38. Encuestados según Ingreso Mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)</i> .....	125
<i>Figura 39. Encuestados según Ingreso Mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)</i>	126
<i>Figura 40. Encuestados según Gasto Mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)..</i>	129
<i>Figura 41. Encuestados según Gasto Mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)..</i>	130
<i>Figura 42. Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas (en porcentajes).....</i>	132
<i>Figura 43. Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que transportan sus productos, insumos y/o se trasladan a recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica tramo tres (en porcentajes).....</i>	133
<i>Figura 44. Encuestados según Nivel de Educación (en porcentajes)</i> .....	134
<i>Figura 45. Encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo (en porcentajes).....</i>	135
<i>Figura 46. Encuestados con Seguro de Salud (en porcentajes).....</i>	136
<i>Figura 47. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud (en porcentajes)</i> .....	137
<i>Figura 48. Número de encuestados según material de la vivienda, Año 2018 (en porcentajes)</i> .....	138
<i>Figura 49. Encuestados según permanencia del material de la vivienda desde el año 2011 (en porcentajes)</i> .....	139
<i>Figura 50. Encuestados según material de vivienda, Año 2011 (en porcentajes)</i> .....	140
<i>Figura 51. Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica (en porcentajes)</i> .....	141
<i>Figura 52. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos (en porcentajes).....</i>	142
<i>Figura 53. Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar (en porcentajes)</i> .....	142
<i>Figura 54. Encuestados según género (en porcentajes)</i> .....	144
<i>Figura 55. Encuestados según Estado Civil (en porcentajes).....</i>	145
<i>Figura 56. Número de encuestados con empleo actualmente (en porcentajes).....</i>	146
<i>Figura 57. Número de encuestados con empleo en el año 2011 (en porcentajes).....</i>	147
<i>Figura 58. Encuestados empleados según dependencia laboral (en porcentajes)</i> .....	148
<i>Figura 59. Número de empleos de los encuestados (en porcentajes)</i> .....	149
<i>Figura 60. Encuestados según sector de empleo (en porcentajes)</i> .....	150
<i>Figura 61. Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)</i>	151
<i>Figura 62. Encuestados según ingreso mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)</i>	152
<i>Figura 63. Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)...</i>	154
<i>Figura 64. Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)...</i>	155
<i>Figura 65. Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas (en porcentajes).....</i>	156
<i>Figura 66. Número de beneficiarios (trabajadores independientes) que transportan sus productos insumos y/o se desplazan para recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica (en porcentajes).....</i>	157
<i>Figura 67. Encuestados según nivel de Educación (en porcentajes).....</i>	158
<i>Figura 68. Número de encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo (en porcentaje)</i> .....	159
<i>Figura 69. Número de encuestados con Seguro de Salud (en porcentajes).....</i>	160



<i>Figura 70. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud (en porcentajes).....</i>	<i>161</i>
<i>Figura 71. Número de encuestados según material de la vivienda actual (en porcentajes).....</i>	<i>162</i>
<i>Figura 72. Encuestados según permanencia del material de vivienda desde el año 2011 (en porcentajes).....</i>	<i>163</i>
<i>Figura 73. Distrito Las Piedras: Encuestados según material de vivienda, Año 2011 (en porcentajes).....</i>	<i>164</i>
<i>Figura 74. Número de encuestados favorecidos por la carretera Interoceánica (en porcentajes).....</i>	<i>165</i>
<i>Figura 75. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos (en porcentajes).....</i>	<i>166</i>
<i>Figura 76. Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar (en porcentajes).....</i>	<i>167</i>
<i>Figura 77. Puerto Maldonado: Dispersión de las Actividades Económicas, Años 2011-2017.....</i>	<i>174</i>
<i>Figura 78. Distrito Las Piedras: Dispersión de las Actividades Económicas, Años 2011-2017.....</i>	<i>176</i>
<i>Figura 79. Puerto Maldonado: Dispersión de PEA Ocupada, Años 2011-2017.....</i>	<i>178</i>
<i>Figura 80. Distrito Las Piedras: Dispersión de la PEA Ocupada, Años 2011-2017..</i>	<i>180</i>
<i>Figura 81. Puerto Maldonado: Dispersión del Ingreso Familiar, Años 2011-2017 ...</i>	<i>182</i>
<i>Figura 82. Distrito Las Piedras: Dispersión del Ingreso Familiar, Años 2011-2017.</i>	<i>184</i>



## RESUMEN

La investigación se desarrolló en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, con el fin de analizar cómo la presencia de la Carretera Interoceánica Sur del tramo tres, ha beneficiado en el desarrollo económico – social, pues se usó la prueba t student para casos relacionados, con el fin de comprobar las hipótesis específicas y cumplir con los objetivos planteados, tal es que se tuvo en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras un incremento de las actividades económicas significativamente, con P valor = 0.021 y 0.037, con una correlación de las variables de 0.742 y 0.797, respectivamente, cabe mencionar que también se indica en la investigación, un crecimiento de 618% y 912% de las actividades económicas, respectivamente en el período de estudio. El incremento del empleo de la población fue significativo tanto para Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, con 19% para el 2017, y teniendo un P valor = 0.000 en ambos lugares y con una correlación de 0.982 y 0.991, para Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, respectivamente. Por otro lado, en el ingreso se tuvo una diferencia significativa después de la presencia de la Carretera Interoceánica en estos dos lugares, en el período 2011/2017 incrementó 12,3% para Puerto Maldonado y 74,7% en el distrito Las Piedras. Asimismo se tuvo un P valor = 0.000 para Puerto Maldonado, y el distrito Las Piedras de 0.006, y una correlación de las variables de 0.995 y 0.844, respectivamente.

Gran parte de la población ha tenido incentivos al emprendimiento, pues han presenciado mayores beneficios con la presencia de la Carretera Interoceánica, como en el costo y tiempo de transporte, diversificación de sus mercados, mejor equipamiento y mayores insumos, y por ende incremento de sus ingresos. Además, se describe y analiza la mejora en el ámbito social, pues, la calidad de vida de los pobladores ha cambiado beneficiosamente, en el acceso a los diferentes servicios básicos y públicos, después de





la construcción de esta vía, además que ha permitido mejorar las infraestructuras de las viviendas, instituciones públicos y privados, pues se ve que en el período de estudio, la ciudad de Puerto Maldonado, incrementó en un 25% el servicio de agua, 30% en servicio de desagüe y alcantarillado, 4% de electricidad, y el número de Instituciones Educativas en un 54%, también se muestra que el 44.8% de la población encuestada el mejoró el material de sus viviendas. En el distrito Las Piedras, se ha incrementado la cobertura del servicio de agua en un 49.4%, servicio de alcantarillado y desagüe en un 4.44% y electricidad en un 38.9%, también, se tuvo un incremento del número de Instituciones Educativas de 33% para el período de estudio, y una reducción de la tasa de analfabetismo en 1.37%. Además, se obtuvo un aumento del 72.75% de atendidos, y de la población encuestada, el 40% mejoró el material de sus viviendas. Por otro lado, la metodología usada en la investigación cuenta con un tipo correlacional-descriptiva, con un enfoque cuantitativo, y diseño no experimental y longitudinal.

**Palabras Clave:** Desarrollo Económico-Social, empleo, ingreso, Actividades Económicas, y Carretera Interoceánica Sur tramo tres



## ABSTRACT

The research was developed in the city of Puerto Maldonado, and the district Las Piedras, in order to analyze how the presence of the Interoceanic Highway South of section three, has benefited in the economic development – social, because it was used the test t-student for related cases, in order to test the specific hypotheses and meet the objectives, such is to be had in the city of Puerto Maldonado and the district Las Piedras in an increase of the economic activities significantly, with P value = 0.021 and 0.037, with a correlation of the variables of 0.742 and 0.797, respectively, it is worth mentioning that is also indicated in the research, a growth of 618% and 912% of the economic activities, respectively in the study period. The increase of employment of the population was significant both for Puerto Maldonado and the district The Stones, with 19% for 2017, and having a P value = 0.000 in both places and with a correlation of 0.982 and 0.991, to Puerto Maldonado, and the district Las Piedras, respectively. On the other hand, income had a significant difference after the presence of the Interoceanic Highway in these two places, in the period 2011/2017 increased by 12.3% to Puerto Maldonado and 74,7% in the district of Las Piedras. It also had a P-value = 0.000 for Puerto Maldonado, and the district to Las Piedras of 0.006, and a correlation of the variables of 0.995 and 0.844, respectively.

A large part of the population has had incentives to entrepreneurship, as they have witnessed the most benefits with the presence of the Interoceanic Highway, as well as in the cost and time of transport, the diversification of their markets, better equipment and higher inputs, and hence increase their income. In addition, it describes and analyzes the improvement in the social field, therefore, the quality of life of the villagers has changed beneficially, in the access to the different basic services and the public, after the construction of this road, in addition that has allowed to improve the



infrastructure of the homes, institutions, public and private, as it is seen that in the period of the study, the city of Puerto Maldonado, increased 25% in the water service, 30% in service, drain and sewer, 4% of electricity, and the number of Educational Institutions by 54%, also shows that 44.8% of the survey population, the improved material of their homes. In the district Las Piedras, has increased the coverage of water service in a 49.4%, sewer service and drain in a 4.44% and electricity by 38.9%, also, there was an increase in the number of Educational Institutions from 33% for the study period, and a reduction of the illiteracy rate to 1.37%. In addition, we obtained an increase of 72.75% of cared for, and of the surveyed population, 40% improved on the material of their homes. On the other hand, the methodology used in the research account with a type of correlational-descriptive, with a quantitative approach, and design a non-experimental and longitudinal.

**Key Words: Economic and Social Development, employment. Income, Economic Activities and The South Interoceanic Highway of Section Three.**



## CAPÍTULO I

### INTRODUCCIÓN

#### 1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La economía de un país realiza gastos públicos que son necesarios para poder solventar las necesidades que tienen sus ciudadanos, estos gastos públicos se invierte en diferentes sectores como educación, salud, infraestructura vial, etc.

Según Lachler y Aschauer (1998) dicen que existen muchas investigaciones relacionadas entre las variaciones en el stock de capital y su impacto en la economía, por otro lado, estas investigaciones se han enfocado en dar importancia a la infraestructura pública dentro de la capacidad productiva en el sector privado. Una de los trabajos de investigaciones de Aschauer fue la de Estados Unidos, que muestra la relación directa.

El Banco Mundial (2014) nos indica que las inversiones en transporte ha permitido un comercio más eficiente y un mejor desarrollo humano, puesto que facilita la movilidad urbana, y por otro lado que existe la probabilidad de disminuir la pobreza, debido a que el sector rural, que en su mayoría es el que presenta mayor pobreza, tenga la facilidad de tener acceso a los servicios, en todo momento y condiciones, y también permite a este sector ser partícipe del desarrollo intersectorial.

La inversión adecuada en infraestructura de transporte es sumamente crucial en la economía de un país, debido a que facilita la inmigración, permitiendo la posibilidad de tener un mayor y mejor capital humano, por otro lado, reduce el tiempo y el costo de transporte de insumos o productos comercializados, y en muchas ocasiones mejora e incrementa las exportaciones. También impulsa el movimiento continuo de muchos sectores como el turismo, comercio, agricultura, ganadería, etc. Además, le permite a la



población a poder tener mejor calidad de vida, acceso a los diferentes servicios públicos y privados como saneamiento, transporte, educación, empleo, salud, entre otros.

El Banco Mundial (2014) desde el 2002, ha respaldado proyectos de construcción o rehabilitación en infraestructura de transporte de más de 260 000 kilómetros, estos proyectos se han dado en países como Nigeria, México, Armenia, Brasil, Senegal, lo cual los resultados han respondido de manera satisfactoria para cada país, ya que se ha logrado incrementar el empleo en obras de construcción, reducir los tiempos de viajes y la emisiones de carbono y muertes en las rutas viales.

Urazán, Escobar y Moncada (2017) nos dicen que en América Latina y el Caribe existen ciertas limitantes en la superficie territorial y demográfica, sin embargo, la red de carretera ha presentado una alta relación estadística con la economía.

Según los datos estadísticos del Banco Interamericano de Desarrollo (2018), en los últimos cinco años, ha financiado 45 proyectos, con un monto total 5.77 B de dólares, lo cual ha prestado principalmente en carreteras principales con 1680.205, en conectividad de las redes de transporte 1235.2, en seguridad vial 500, y entre otros.

Pablo Sanguinetti, director de Investigación de la Corporación Andina de Fomento (GESTIÓN) afirmó que el Perú es uno de los países el cual está liderando en el mejoramiento de infraestructura, lo cual permite un crecimiento económico por medio de la competitividad y productividad.

La economía en el Perú ha presentado relaciones directas con la infraestructura, un análisis de estudio realizado por Urrunaga y Aparicio (2012) muestra esta relación directa que hubo entre la producción y la infraestructura básicamente en electricidad, telecomunicaciones y carreteras.



El Gobierno Nacional del Perú con fines de cumplir sus objetivos, se asigna el presupuesto para cada año fiscal. Según el Ministerio de Economía y Finanzas (2006, 2011 y 2015) en el año fiscal 2006, el presupuesto aprobado fue de S/. 1'818'373,545, en el 2011 fue de S/. 88'460'619,913, y en el 2015 fue de S/.130'621'290,913.

Algunos departamentos del Perú se encontraron en situaciones económicas insostenibles y que repercuten en sus indicadores económicos y la calidad de vida de sus pobladores, como es la pobreza, educación, salud, acceso a servicios públicos y privados, desempleo, PBI, tales son el caso de Ayacucho, Huancavelica y entre otros.

Madre de Dios ha presentado grandes cambios desde la apertura de la Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo tres, que se culminó su construcción a fines del año 2011, y se tuvo acceso a inicios del 2012. El impacto que ha generado esta carretera en el departamento ha sido más en el aspecto positivo en lo económico y social. Según los datos del INEI (2017) y del Instituto Peruano de Economía (2011, 2016), en el sector educativo, el año 2010 se presentó un total de 37,621 alumnos matriculados en el sistema educativo público y privado, en el 2011 creció en un 0.7% y en el 2015 subió a un 15%; y el número de instituciones educativas públicos y privados en el 2010 fueron de 467 instituciones, y teniendo un incremento el 2015 del 9.5%. Por otro lado, la tasa de analfabetismo en el año 2010 fue de 4.5%, en el 2011 de 4.1%, y en el 2015 de 3.8%, los gastos per cápita en educación en el 2007 fue de S/.556.8, en el 2011 creció en un 38%, y en el 2015 en un 376%. En el Sector Salud, la desnutrición crónica en el año 2007 fue de 16.1%, el 2011 de 7.5%, y el 2015 de 6.1%; la población asegurada en el 2009 fue de 35% del total de población, el 2011 de 38% del total de población, y en el 2015 el 70% del total de población. La cobertura de agua y desagüe, en el 2007 fue de 74.7% y 33.7% respectivamente, en el 2011 fue de 72.5% y 39.2% respectivamente, y en el año 2015 fue de 85.3% y 35.7% respectivamente. En cobertura eléctrica en el 2007



fue de 68.3%, el 2011 fue de 88.4%, el 2015 fue de 91%. La PEA ocupada en el 2011 fue de 69 mil personas, y el 2015 creció en un 15%. La esperanza de vida al nacer en el 2007 fue de 71 años, el 2011 de 71,7 años, y en el 2015 de 72.8 años.

Según el Consejo Nacional de la Competitividad (2013) los resultados de ICR (Índice de Competitividad Regional) 2011/2012, Madre de Dios estuvo en el puesto 12 con 0.43 puntos, y según los datos del Instituto Peruano de Economía (2016) para el 2015, el departamento de Madre de Dios tuvo el puesto 6 con 5.6 de puntos.

Las actividades económicas con más impacto fue el sector servicios. En el sector turismo, Madre de Dios contó con un total de arribos de flujo nacional y extranjero en los establecimientos de hospedaje en el 2010 de 213, 483 personas; el 2011 creció en un 30% y en el 2015 incremento en un 40%. En las actividades de comercio se tuvo en el 2007 de 167, 858 soles teniendo un crecimiento de 64% para el 2015. En la actividad de transporte y almacenamiento se tuvo en el año 2007 un total de 65,157, teniendo un crecimiento del 55% en el 2015. En la actividad correo y mensajería, y restaurantes en el 2007 se tuvo 42, 482 soles, en el 2011 creció en un 21% y para el 2015 en un 25%. En telecomunicaciones y otros servicios de información se tuvo en el 2007 un monto 16, 837 soles, incrementando esta cifra en el 2015 en un 150%. Por otro lado, el sector financiero, de la Banca Múltiple tuvo en los depósitos un crecimiento desde el 2011 al 2015 de 42% y en créditos del 47% en el mismo período.

En lo referente a los indicadores sociales la pobreza fue en el 2007 de 12.7%, cifra que disminuyó para el 2015 al 7.1%, lo cual muestra que la carretera interoceánica ha contribuido a reducir la pobreza en forma relativa.

La ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, ubicados en la Provincia de Tambopata, ha presentado mayor impacto a diferencia de las demás



centros poblados y distritos de Madre de Dios, ya que Puerto Maldonado al ser capital departamental y provincial, ha presentado mayor urbanización que las demás zonas, y también el distrito Las Piedras, al ser una zona muy cercana a la ciudad de Puerto Maldonado y con mayor fluidez de conexión con ella, gracias al Puente Billinghamst o Puente Continental. De tal manera, estos lugares y sus habitantes han reflejado una mejor economía, con la presencia de la Carretera Interoceánica Sur del Perú, del tramo tres.

Las diferentes actividades económicas en estos dos lugares no era tan extendida como actualmente lo es; el acceso al trabajo era menor al actual, ya que ahora se puede observar que muchos sectores económicos han crecido, y gracias a ello el ingreso de sus pobladores ha mejorado, por lo que les ha permitido un mayor acceso a servicios básicos para la mejora de su calidad de vida.

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

### **1.2.1. PROBLEMA GENERAL**

¿Cuál ha sido el desarrollo económico-social generado por la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017?

### **1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS**

- ¿De qué manera la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, incide en las actividades económicas de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017?





- ¿En qué medida la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, ha impactado en el empleo de la población de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017?
- ¿Cómo la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres ha generado mejora en los ingresos de los habitantes de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017?

### **1.3. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN**

#### **1.3.1. OBJETIVO GENERAL**

Analizar cuál ha sido el desarrollo económico-social generado por la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.

#### **1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Determinar de qué manera la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, incide en las actividades económicas de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.
- Evaluar en qué medida la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, ha impactado en el empleo de la población de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.
- Examinar cómo la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, ha generado mejora en los ingresos de los habitantes de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.



## **1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.4.1. RELEVANCIA SOCIAL**

El presente trabajo de investigación analiza el desarrollo económico-social en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras de la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo 3. La construcción y operatividad de esta carretera ha sido muy importante para el departamento de Madre de Dios, especialmente para los dos lugares mencionados, pues no solo ha generado el acceso e impulso de muchas actividades económicas, sino también favoreció a la población, mejorando su empleo e ingreso, y por ende, su calidad de vida.

### **1.4.2. IMPLICANCIAS PRÁCTICAS**

El fin práctico de este trabajo, no solo permite desarrollarlo basándolo en teorías o antecedentes, sino también poder analizar sus variables de estudio a través de los datos estadísticos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística e Informática, el Gobierno Regional de Madre de Dios, las municipalidad provincial de Tambopata y distrital de Las Piedras, IIRSA Sur y la encuesta; de tal manera, implica un mejor análisis económico-social e incentivo al GOREMAD en la inversión pública para ciertos sectores o actividades económicas, y de esta manera, poder generar mayores beneficios sociales, los cuales son relevantes no solo para la Provincia de Tambopata sino también para el departamento de Madre de Dios.

Las variables e indicadores de estudio, las cuales son: actividades económicas, empleo e ingresos, se tomó en consideración, ya que nos explica la relación directa entre la variable dependiente “desarrollo económico-social”, con un aporte positivo que se ha generado mediante Carretera Interoceánica Sur del tramo tres”. Cabe considerar que el tramo tres permitió una interconexión entre Puno y Cusco, con Madre de Dios.



### **1.4.3. VALOR TEÓRICO**

La investigación realizada permite fortalecer teorías de crecimiento y desarrollo económico, relacionados con el sector de infraestructura, especialmente de transporte; por otro lado, impulsa a investigadores a realizar trabajos relacionados al tema y contribuir con información actualizada y detalladas en otros sectores.

### **1.4.4. UTILIDAD METODOLÓGICA**

Según Sampieri (2014), este trabajo está desarrollado a través del método hipotético deductivo, lo que permite el análisis de sus variables e indicadores de estudios como, Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo 3, el desarrollo económico y social, actividades económicas, el empleo e ingresos; por lo que se plantea la hipótesis, a través de una teoría e idea inicial, la cual impulsa a realizar la investigación a través de fuentes primarias (encuesta) y secundarias, y analizar los datos obtenidos.

### **1.4.5. VIABILIDAD O FACTIBILIDAD**

El presente trabajo es viable ya que se cuenta con recursos humanos, logístico, informativos para realizarlo, como información de fuentes confiables, personas especializadas para llevarlo a cabo con eficiencia, y financiamiento. Por otro lado, el acceso a datos no es limitado, ya que se puede obtener datos de instituciones públicas, y poder realizar encuestas a los ciudadanos de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.

## **1.5. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.5.1. DELIMITACIÓN TEMPORAL**

La delimitación temporal de la investigación está determinada desde el año 2011 al 2017, ya que el acceso a la Carretera Interoceánica Sur del Perú se empezó en el 2012, pero para el análisis implica un antes y después, por lo que se toma en cuenta el



año 2011, ya que en ese año la carretera no estaba concluida ni había transitabilidad en ella, y ya en el año 2017 se tuvo acceso. Por otro lado, los datos obtenidos por el Instituto Nacional de Estadística e Informática, el Gobierno Regional de Madre de Dios, las diferentes municipalidades distritales y provinciales, IIRSA Sur y la encuesta realizada permiten que el trabajo sea factible para estos dos años (2011 y 2017).

### **1.5.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL**

La Carretera Interoceánica Sur del Perú no solo ha sido construido en el departamento de Madre de Dios, también ha incluido a otros departamentos y/o zonas del Perú, como Cusco, Puno, Arequipa e Ica.

En el Departamento de Madre de Dios, la zona urbana es la que más se ha visto impactada por esta construcción, la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras están intersectados e interconectados con el Puente Billinghamurst. Por lo tanto, es determinante abarcar el estudio en estas dos zonas, considerando la carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo 3, perteneciente al departamento de Madre de Dios.

Dentro de la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo 3, el lugar de estudio empieza en el km 425 (ciudad de Puerto Maldonado) y culmina en el km 520 aproximadamente (distrito Las Piedras).

### **1.5.3. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL**

La delimitación conceptual se ha basado en antecedentes internacionales, nacionales y locales, que van de acorde con la relación de infraestructura de transporte y sociales. Tal es el caso, de las relaciones de estas dos variables, Carretera Interoceánica Sur tramo 3, y el desarrollo económico-social, por lo que se ha considerado teorías de la calidad de vida y bienestar social.



## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

##### 2.1.1. ANTECEDENTES INTERNACIONALES

**“Que incidencia tiene la ausencia de infraestructura en el Crecimiento Económico de un país”** (Bejarano, 2016)

Presenta información relevante sobre investigaciones y documentos entre la relación de infraestructura pública y privada, y el crecimiento económico; en las cuales se confirma una relación directa entre ambas variables. Por otro lado, analiza la situación de Colombia en los últimos años, lo cual también se presentó una relación positiva y directa en la infraestructura, especialmente en el incremento en los kilómetros de carreteras, que conllevaría a un aumento en el PBI y al crecimiento en la economía. Donde se presencia que en los últimos años, Colombia no estuvo invirtiendo en infraestructura vial, más sólo en mejoras en aeropuertos y puertos, y comparan ante otros países que han invertido en ello como Brasil, y su economía se ha visto beneficiada, pues a Colombia es ausente como 45 mil kilómetros de construcción de carreteras. Asimismo resalta que es necesario un incremento del gasto público e incentivo por parte del sector privado en infraestructura, por la globalización y acuerdos a los que está implicado este país.

**“La inversión en infraestructura carretera y su impacto en el Crecimiento Económico”** (Privado, 2007)

Realiza un estudio de la economía de México, la cual mediante esta publicación analiza como la inversión en infraestructura de carretera incide en el crecimiento económico, por lo tanto recalca el abastecimiento de redes en infraestructura de



servicios y física, la cual permite conexión entre territorio nacional, y poder generar desarrollo en la actividad productiva, pudiendo de esta manera tener un nivel de competitividad alto. También, menciona que el sector público y privado es importante para poder desarrollar la infraestructura en carreteras.

En el año 2004, en México, la red carretera tuvo una extensión de 352 mil kilómetros, y sus carreteras en mayor capacidad y mejores condiciones en transporte se direccionan al centro del país, y se concentra gran porcentaje de actividades económicas.

El 2006, la inversión pública en construcción tenía el 3.7% del PBI anual, de su participación, pero el 2007 ascendió la inversión en 23.55%, donde 52.25% se destinó a infraestructuras de carreteras, el 18.81% a caminos rurales y carreteras alimentadoras, 28.61% a la conservación y mantenimiento de estas infraestructuras. Asimismo, México presentó un crecimiento en su economía nacional, e impulso a una mayor dinamización el sector de construcción.

**“Relación entre la Red Nacional de carreteras y el Desarrollo Económico Nacional. Caso América Latina y El Caribe” (Urazán, Escobar, & Moncada, 2017)**

Realiza el estudio de los diferentes países que conforman América Latina y el Caribe, específicamente se trabaja a través de un modelo econométrico mediante una regresión múltiple, pues se plantea una hipótesis, teniendo como variable independiente, el kilometraje de la red vial primaria, y variable única y dependiente, el crecimiento económico (PBI), lo cual se puede observar que los dos países que cuentan con mayor kilometraje en carreteras primarias, Brasil (2.4 veces más que México) y México (1.27 veces más que Argentina), presentan el crecimiento del PIB más alto que los otros países, pues Brasil supera 2 veces a México, y México 2.48 veces a Argentina, en el PBI, corroborando de esta manera, la correlación entre estas dos variables. Por otro



lado, se encuentra una falencia en la extensión territorial y demográfica, pues generarían limitaciones para la extensión de la red vial. Y a la vez, también se analiza la relación entre el Producto Bruto Interno y el sector exportador.

**“Impactos Sociales y Económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el "Eix Transversal De Catalunya" y la carretera Mex120 en México”** (Obregón Biosca, 2008)

Realiza un análisis y una comparación de ambos ejes, antes y después de ambos Proyectos; por su parte, Obregón menciona que para un desarrollo económico y social, las carreteras son cruciales, ya que da beneficios a la población, además que genera cambios demográficos, económicos y sociales, especialmente en la ordenación territorial, en las actividades económicas, y en el acceso a servicios básicos y al empleo. Tal es el caso que en este estudio se muestra y corrobora que sí hubo cambios positivos en ambas situaciones, lo que se ha reflejado un beneficio social y económico, especialmente en los sectores económicos como servicios, comercial e industrial, pues se incrementó entre el período de 1996/2002, el sector industrial en un 5%, en servicios en un 19% de establecimientos, pero en el sector comercial se redujo en 1%; además, un efecto positivo al incremento de nuevos puestos de trabajos, pues tuvo un aumento en el período de estudio de 78,702 a 98,665 empleados. Por otro lado, se observa que el PBI incrementó en 19%, asimismo la renta familiar en el período de estudio se dio en 18.9%. También hubo mayor acceso en servicios básicos, pues en la construcción de vivienda se incrementó en 303%, en la expansión de centros educativos se tuvo un incremento de 10.3%. Y permitió reducir la emigración de la región serrana.

Por otro lado, se ha observado que las ciudades centrales son las que más impacto han tenido, y a la vez mayor posibilidad de desarrollo, sin embargo en las zonas



rurales o cercanas a la vía, se ha visto considerablemente un impacto positivo, particularmente en sus principales actividades.

**“Infraestructura en América Latina y el Caribe: Acontecimientos recientes y desafíos principales”** (Fay & Morrison, 2007)

Informan y analizan sobre la infraestructura vial en América Latina y el Caribe, en los últimos 15 años, no solo se analiza la problemática en que enfrentan los gobiernos frente al sector privado con responsabilidad de financiamiento y gestión de la infraestructura, sino también presentan cuatro mensajes claves que no debe dejar de lado el gobierno, como gastar más en infraestructura y proteger a usuarios que no tienen las posibilidades de pagar peajes, pues se considera que deben gastar entre el 3% y 6% de su PBI en infraestructura; gastar mejor y que las inversiones estén orientadas a mejorar y aumentar la productividad y competitividad del país, y desarrollar mejores diseños de las concesiones que eviten que los gobiernos asuman más riesgos y gastos, también, que el Estado debería invertir en recursos complementarios que velen por un bienestar social, especialmente de los pobres, y por último diseñar nuevos proyectos públicos de infraestructura, con mecanismos que permitan la reducción de riesgos.

Los países de América Latina y el Caribe han descuidado sus inversiones en infraestructura productiva como carreteras, electricidad y telecomunicaciones, pues redujo a más del 3% del PBI en 1988. Se tiene que 58 millones de latinoamericanos carecen de agua potable y 137 millones de saneamiento adecuado, pues la ausencia de la inversión en infraestructura a limitado el crecimiento económico y la lucha contra la pobreza. Si se invertiría en infraestructura, se tendría un crecimiento del PBI per cápita de 4%, se reduciría la desigualdad a un 10% a 20%





### 2.1.2. ANTECEDENTES NACIONALES

**“Infraestructura y Crecimiento Económico en el Perú”** (Urrunaga & Aparicio, 2012)

Explica la relevancia de la infraestructura en el crecimiento económico, de tal manera recopila información de 24 regiones del Perú de los años 1980 al 2009 y realizan una estimación econométrica en la relación de ambas variables, por lo que se confirma que la inversión en infraestructura de servicios públicos, es necesario para el producto regional.

En este estudio se realiza dos modelos de estimación para ver la incidencia de las diferentes infraestructuras (electricidad, telecomunicaciones, transportes) y la PEA con capital humano, en el producto per cápita. Se observa en los modelos realizados, el primero denominado “modelos en niveles” y el segundo “modelos en diferencias”, donde se tiene un efecto positivo y significativo en el producto per cápita ante la inversión en infraestructura, donde la inversión en infraestructura de transporte es significativa en un 0.0395 y 0.0921 hacia el producto per cápita, si bien es cierto, en el modelo también se muestran significativos la electricidad, telecomunicaciones, donde estos dos últimos presentan más significancia en el primer modelo de estimación, asimismo la PEA con capital humano (considerada en el segundo modelo) también es muy significativo, sin embargo, no se puede dejar de considerar al indicar “transportes” dentro del modelo de estimación, ya que también afecta al producto per cápita significativamente



**“Crecimiento Económico e Infraestructura de Transportes y Comunicaciones en el Perú”** (Machado & Toma, 2017)

Realiza estimaciones entre las relación en inversión en infraestructura de transportes y comunicaciones, y el crecimiento económico sobre los 24 departamentos del Perú entre el 2006 al 2014, considerando factores de producción como capital humano y físico, los cuales sus resultados presentaron que la inversiones en transporte tiene un efecto positivo en el PBI regional directamente, sin embargo en la inversión de comunicaciones el efecto en el PBI se da de manera indirecta. Cabe resaltar, que se realizó a través de un método de efectos fijos, por lo que se hizo dos estimaciones, una de los determinantes del PBI regional y otra del PBI regional por trabajador para los años de estudios, donde el primero presenta elasticidades positivas, pues un incremento de 1% de inversión en transporte, el PBI regional se incrementa en 0.02%, sin embargo en comunicaciones se incrementa en 0.003%. En el segundo caso, se observa también una elasticidad positiva para los demás indicadores, pero se ve que la inversión en un 1% en transportes por trabajador, genera un aumento del 0.02% del PBI por trabajador, pero, comunicaciones genera solamente un incremento de 0.002%.

**“IIRSA y el Desarrollo del Sur Peruano”** (CIUDADANA, 2010)

Analiza la importancia de la IIRSA (Iniciativa para la integración de la infraestructura regional sudamericana) en el Perú, pues esta iniciativa es muy necesaria para proyectos significativos que permitan el desarrollo del país a través de las articulaciones que existe entre los cuatros ejes: eje Andino, eje del Amazonas, eje Perú-Brasil-Bolivia, eje Interoceánico Central. De tal modo se menciona las ventajas que presentan los proyectos en el ámbito económico, ambiental, social y político, tales como la articulación con diferentes zonas del Perú y diferentes países, oportunidades para desarrollar y potencializar actividades económicas, especialmente el turismo,



hidrocarburos, y el comercio; fortalecer la equidad e inclusión social y territorial, y oportunidades para planeamientos que favorezca al cuidado ecológico y cultural, además, se propone lineamientos para la gestión sostenible por medio de la intervención de los gobiernos regionales del sur del Perú.

**“La Inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la región La Libertad: 2005-2012”** (Parimango Reyna, 2016)

Analiza ambas variables a través de la obtención de datos durante ese período de estudio, y la aplicación del modelo econométrico que se obtuvo, teniendo como resultado de la existencia de la relación entre ambas variables, pues, se observa que la región La Libertad, ha crecido su PBI; en el modelo se muestra que ante el incremento de la Red Vial Nacional en 1%, el PBI regional de esta zona crecería en 85%. Asimismo, resalta la importancia de las exportaciones para la dinamización de su economía, incluyendo un enfoque en sectores donde demande más mano de obra y se de mayor valor agregado.

**“Un enfoque de la complementariedad de la inversiones privadas y públicas en las concesiones de carreteras y su impacto en la economía peruana”** (Vidal, 2018)

Realiza un análisis de evidencia empírica del comportamiento de la región en la economía, y también evalúa cómo la participación y la complementariedad del Estado y del sector privado, es necesario para las inversiones viales, con el objetivo de beneficiar a la población. En este estudio la metodología se realiza a través de un modelo econométrico, donde se muestra cómo la actividad económica se ve afectada positivamente por las inversiones públicas y privadas, además la evidencia permite observar que existe una conexión directa, en relación a redes viales, entre las actividades económicas y la inversión del Estado. Además, nos muestra que el capital



privado cuenta con un efecto a largo plazo a comparación del sector público, sin embargo, éste último tiene un mayor impacto.

### **2.1.3. ANTECEDENTES LOCALES**

**“Diseño de la vía y mejoramiento hidráulico de obras de arte en la carretera Loero-Jorge Chávez, inicio en el km 7.5, distrito de Tambopata, región Madre de Dios”** (Saldaña Yáñez & Mera Monsalve, 2014)

Se observa un diagnóstico situacional que hay en la transitabilidad del camino vecinal y entrada a estas dos comunidades, por lo que el fin de esta tesis es que exista un adecuado acceso a los mercados regionales y locales, además de servicios básicos. De tal manera que esto permita el flujo eficiente de los productos agropecuarios, y que se pueda alcanzar la integración entre distritos, provincias, para el desarrollo socioeconómico de la localidad.

**“Carretera Interoceánica sur del Perú: retos e innovación”** (Bravo Orellana, 2013)

Se dedica en realizar una recopilación y análisis de todos los datos del Proyecto del Corredor Vial Interoceánico Sur, donde menciona la relevancia de este proyecto como una estrategia vial de integración entre los tres países directamente beneficiados, Perú, Bolivia y Brasil, por otro lado también a manera de estudio, reconoce que este proyecto significó retos importantes en el sector público en relación a la gerencia, gestión, financiamiento, entre otros. Y menciona los impactos ambientales, socioeconómicos que generó durante las diferentes etapas de este. Por otro lado, también habla acerca de la iniciación de este proyecto, lo que nos dice que el Corredor Vial Interoceánico Sur, fue promovido por el Estado Peruano, ya que implica a siete departamentos del Perú (Tacna, Moquegua, Arequipa, Cusco, Apurímac, Puno y Madre de Dios).

**“Estudio de caso sobre la carretera interoceánica en la Amazonía Sur del Perú”**

(Dourojeanni, 2006)

Analiza en ese entonces, previo a la construcción de la carretera, sobre los impactos que tendría este proyecto, en sus diferentes etapas, en la región, tanto sociales, ambientales, culturales y en los sectores económicos, más que todo agropecuario, minería, y a la vez en actividades informales. Y a su vez menciona la importancia de la elaboración, financiamiento y ejecución de programas de Desarrollo Regional que cubra las posibles problemáticas, por otro lado recalca que es necesario la interrelación del Gobierno, y el mecanismo de información con la que se maneja.

**“La Carretera Interoceánica: un repaso de su histórica construcción” (2012)**

Describe cómo se ha realizado este proyecto, que fue uno de los proyectos estratégicos más grande y ambicioso del Perú, conectando muchas regiones y países. En el año 2000, Fernando Henrique Cardoso, presidente Brasileño, convocó a un encuentro a los demás presidentes de América del Sur para el IIRSA (Integración de la Infraestructura Regional Suramérica) con el fin de desarrollar la infraestructura de energía, transporte y comunicación. El 25 de Agosto del 2003, el presidente en ese entonces, Alejandro Toledo suscribió diversos convenios de cooperación entre Perú-Brasil, y se consolida la Alianza Estratégica entre ambas naciones. Durante su gobierno, se declaró continuar con la Interoceánica del lado peruano, así como previamente Brasil lo hizo con su parte hasta la frontera del Perú. Por otro lado, Brasil prestó más de 410 millones de dólares; este tramo fue concesionado por 25 años. Odebrecht lideró los consorcios encargados para la construcción de la carretera. Posteriormente, y ya al cambio de Gobierno en el Perú, el presidente Alan García se presentó con problemas, especialmente porque la inversión superó en un 50%, y tuvo que buscar a nuevos constructores. El Perú recibió un préstamo de 200 millones de dólares por parte de



Banco de Desarrollo de América Latina para poder continuar con la obra. En el 2010, Alan García inauguró tramos y vías de este mega proyecto, y un año después, este proyecto de 5.404 kilómetros, había superado los 2.800 millones de dólares en el Perú.

## 2.2. BASES TEÓRICAS

### **Teoría del Crecimiento Endógeno** (Géral Destinobles, 2007)

La Teoría del Crecimiento Endógeno, es una de las teorías más trabajadas en el mundo actual, pues según a la literatura económica, desde 1985 se viene desarrollando las economías con una visión endógena, tal es el caso que para los endogenistas, el crecimiento en una economía viene de factores del mismos sistema, de tal manera se realiza la intervención del Estado, que permite estimular el crecimiento económico, y además enfatizar el progreso técnico a través de la inversión de los agentes económicos.

Esta teoría está implicada por cuatro factores que explican el proceso de crecimiento endógeno, los cuales son: capital físico, capital público de infraestructura, investigación y desarrollo, y capital humano.

Por otro lado, a diferencia de la visión exógena, los endogenistas contradicen el modelo de Solow. Lo cual, este indica que la ausencia del progreso técnico y el incremento de la población paraliza el crecimiento. Sin embargo, en la visión endógena consideran que la productividad del capital no decrece cuando el stock de capital aumenta.

La teoría del crecimiento endógeno, está basada a los trabajos de Paul Romer (1987: 1990) que menciona que el aumento de ingresos permite el crecimiento, Robert Lucas (1988), Roberto Barro (1990), Sergio Rebelo (1991), se basaron en los trabajos de Romer. Además, trabajos como Aghion y Howitt (1992) relaciona el incremento de inputs efectivamente usado con el crecimiento económico, por otro lado Coe y Helpman (1993) demuestra correlación entre investigación, desarrollo y productividad.



Esta teoría, permite explicar el presente trabajo de investigación, ya que se considera la intervención del Estado para el crecimiento económico, por lo que a su vez ha generado una mejor calidad de vida a los habitantes de la ciudad de Puerto Maldonado y del distrito Las Piedras. En tal caso se puede entender una inversión pública en uno de los factores ya mencionados en esta teoría, “el capital público en infraestructura”.

#### **Teoría de la Dependencia** (Reyes, 2009)

Esta teoría está relacionada y más enfocada a países de tercer mundo para su desarrollo económico, es decir, aquellos países que están en subdesarrollo y su economía depende de la exportación de materias primas, de productos agrícolas, y que presentan tasas altas de pobreza, analfabetismo, etc. La teoría de la dependencia considera elementos de la economía keynesianas y la neo-marxista, lo que compone aspectos fundamentales como: desarrollar una demanda interna efectiva, el sector industrial es fundamental para el desarrollo nacional, aumentar los ingresos de trabajadores para promover más demanda agregada, y generar un papel gubernamental efectivo para mejorar las condiciones y la calidad de vida de un país.

Por otro lado, esta teoría se enfoca en la investigación para el desarrollo de países del Tercer Mundo, utiliza una metodología de abstracción y se desarrolla en el proceso revolucionario, y se orienta a teorías polares.

#### **Teoría del Bienestar** (Nussbaum & Sen, 1996)

Actualmente, existe un diverso enfoque de la teoría del bienestar por diferentes autores, los cuales se basan especialmente en los ingresos de la población, sin embargo el enfoque que aplican Martha Nussbaum y Amartya Sen en su libro “La Calidad de Vida” es muy distinto a los clásicos, ya que ellos toman en consideración de cómo las personas perciben su prosperidad y calidad de vida. Uno de los primeros puntos en los



que consideran más adecuado es la equidad, es decir en donde el Estado pueda asegurar a más gente, una oportunidad con capacidades personales, una de ellas sería la nutrición del individuo, y que se encuentre libre de enfermedades, y la participación activa con su comunidad y la inclusión social, dentro de ellas se puede considerar la justicia entre géneros, especialmente el de la mujer, y que ellas puedan percibir educación, y puestos de trabajos.

### **El Óptimo de Pareto sobre Bienestar (Pareto, 1938)**

Wilfredo Pareto desarrolló el óptimo de Pareto a través de una secuencia de principios. El óptimo de Pareto es considerado que ante la variación de una situación afectaría a alguien sin perjudicar a la otra; Pareto considera que la racionalidad de sus individuos conducirá a encontrarse en situaciones de equilibrio, por otro lado, el criterio de este enfoque es mayormente individualista, porque considera el bienestar individual y no colectivo, y se basa en que cada persona busca su propio bienestar. Dentro de esta teoría se encuentra el enfoque económico del bienestar y el enfoque de las funciones de la utilidad. El primer enfoque trata sobre un bienestar basado a la riqueza, de tal modo que ésta pueda medir el grado de felicidad y por ende del bienestar; el segundo enfoque está relacionado con las necesidades humanas, medible por el grado de utilidad de los bienes y servicios.

### **La Teoría de los Polos de Desarrollo (Perroux, 1955)**

La Teoría de los Polos de desarrollo es una de las Teorías relacionadas a la economía regional con predominancia exógenas. Esta teoría fue iniciada por Francois Perroux, basándose de que “el desarrollo no se presenta simultáneamente en todas partes y a la vez surge en puntos o polos de desarrollo con intensidad variables, que se extienden por diferentes canales y genera distintos efectos finales en la economía en su conjunto”, además concibió que la localización en el desarrollo, es un proceso en que





las fuerzas inherentes contribuyen a conglomerar actividades y crecimiento económico, y generar desequilibrios entre regiones e industrias.

Perroux, en su teoría, no solo trato de explicar los cambios estructurales en la economía sino en los sistemas sociales e institucionales, y también, se ha enfocado en los problemas del desarrollo intrarregional e interregional.

Hermansen (1969) en su trabajo titulado “Polos y Centros de Desarrollo en el Desarrollo Nacional y Regional: Elementos de un marco teórico para un enfoque sintético” realiza una transcripción de la teoría de Perroux, con el fin de encontrar relaciones con otras teorías, como los procesos de localización y los procesos acumulado, además de sostener ciertas distinciones.

Hermansen, sostiene que “las aglomeraciones de actividades humanas se caracterizan por: localización relativa, tamaño y composición funcional; la red de servicios para movimientos de productos, personas, gente e información que conecta con las aglomeraciones; la distribución, y sostiene que a mayor grado de integración, mejora la organización espacial”. Por otro lado, en relación al proceso de desarrollo en una región, él considera cuatro aspectos o subprocesos, como un conjunto de vinculación dentro de un sistema de interacción e interdependencia (medio externo): subproceso económico, subproceso cultural, subproceso social y subproceso político-administrativo.

Hermansen considera que las políticas de polos de desarrollo es mejor considerarlas en un espacio geográfico para poder resolver problemas de desarrollo regional, inter e intrarregional. Por lo que introduce algunas distinciones para poder esclarecer las políticas, él considera necesario, primero “establecerse a distintos niveles según al sistema jerárquico de polos geográficos, segundo “distinguir entre lo activo y pasivo (iniciador y reforzador)”, y la última distinción es “la relación entre los polos de



desarrollo del espacio organizacional e industrial y los polos de desarrollo espacio geográfico”

Esta teoría permitió las políticas de polos de crecimiento, especialmente en un ámbito regional. Y por tal motivo, no se puede dejar de considerar dentro de este trabajo de investigación, ya que la construcción de la Carretera Interoceánica del Sur del Perú en el tramo tres, se ha desarrollado en el departamento de Madre de Dios que interactúan con otras zonas, siendo ubicación fronteriza, y en especial donde más impacto se ha generado fue en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, además se ha visto interrelación entre ambos, en los distintos ámbitos como políticos-administrativos, sociales, económicos, y culturales.

#### **La Teoría del Principal-Agente** (Gutierrez, Guzmán, & Jimenez, 2000)

En la Política Económica, la teoría del Principal-Agente se ha establecido recientemente, pues básicamente no nace en ella. Esta teoría relaciona al Estado (Agente) y a la población (Principal), lo que implica que los agentes adopten las mejores decisiones en los ingresos y gastos públicos, es decir, el principal busca incentivar al agente (gobernantes) a tomar la mejor decisión desde su punto de vista. Ya que los agentes serían aquellos para elegir las políticas fiscales con el objetivo que trabajen a favor de los intereses y beneficios de los principales.

El sistema está representado:

$a$  : Acción (*aumentar impuestos o emitir deuda*)

$X = X(a)$  : Producto o resultado final (gastos de inversión), que depende de la acción.

$C(a)$  : Costos de la acción (pagar impuestos o acumulación de deuda)

$S(x)$  : Incentivos retributivos del principal al agente (votar-reelegir)

*Función de utilidad del principal:*  $X-S(X)$

*Función de utilidad del agente:*  $S(X)-C(a)$

### 2.3. MARCO CONCEPTUAL

#### **Desarrollo Económico-Social** (Cajas Guijarro, 2019)

Según a la definición de desarrollo económico - social, el desarrollo económico permite un desarrollo social, entonces se entiende por la capacidad que tiene un país, zona, o región para generar riquezas y bienestar social, es decir, que necesita una relación y una continuidad entre el crecimiento económico o lo cuantitativo con los cambios cualitativos, como una disminución de pobreza, mejora en el empleo, incremento del ingreso, mejores condiciones de vida y capital humano, etc. Considerándose que después del desarrollo económico, llega el desarrollo social.

#### **Actividades Económicas** (Julian, Pérez Porto, & Merino, 2017)

Según a las definiciones de actividades económicas son el conjunto de acciones y/o procesos que realiza el hombre para producir bienes y/o servicios, mediante factores de producción con el fin de satisfacer necesidades. Las cuales están divididos en tres tipos de sectores: primarios, secundarios y terciarios.

#### **Empleo** (Neffa, Panigo, Pérez, & Persia, 2014)

El empleo es aquel trabajo realizado orientado a la producción de un bien o prestación de un servicio, con la finalidad de adquirir a cambio un ingreso, por parte del empleador o por uno mismo.

#### **Ingreso Familiar** (Ucha, 2014)

Es la cantidad de dinero que posee una familia en un tiempo determinado, es decir el importe que reciben todos los integrantes de la familia que trabajan, por haber participado en la producción de algún bien y/o la prestación de un servicio.

#### **Calidad de Vida** (Rodríguez Marín, García del Castillo, & Terol)

Es todo aquello que expresa una valoración subjetiva del grado en que se ha alcanzado la satisfacción vital de las condiciones necesarias de vida que requiere una



familia o persona, y el bienestar de ella, considerándose aspectos económicos, inicialmente empleo e ingresos, psicológicos y sociales, tales como la satisfacción y bienestar con relación a las condiciones de vida, que es el acceso a servicios básicos (educación, salud, saneamiento y seguridad).

**Capital Humano** (Navarro Abarzúa, 2005), (Boisier, 2002)

Según (Navarro Abarzúa)“corresponde al valor que generan las capacidades de las personas mediante la educación, la experiencia, la capacidad de conocer, de perfeccionarse, de tomar decisiones y de relacionarse con los demás.”

Por otro lado (Boisier) detalla más el concepto y nos dice que corresponde al stock de conocimientos y habilidades que tienen las personas y la capacidad para aplicarlos a los sistemas productivos.

**Carretera Interoceánica Sur del Perú Tramo Tres** (CIUDADANA, 2010)

Es la ruta de la carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, perteneciente al departamento de Madre de Dios con 410 kilómetros de distancia. Teniendo en cuenta que en el km 425 empieza la ciudad de Puerto Maldonado y en el km 520 aproximadamente, culmina el distrito Las Piedras.

**Kilómetros Construidos**

Es el kilometraje construido de la carretera interoceánica Sur del Perú del tramo tres, considerándose también los lugares de estudio (ciudad Puerto Maldonado y el Distrito Las Piedras)

**Densidad Vial** (Durango Agudelo)

La densidad vial, es un indicador de cantidad, que mide la proporción de kilómetros lineales de carretera por kilómetro cuadrado, este dato sirve para determinar el desarrollo de la infraestructura vial de un lugar y su accesibilidad. El objetivo es cuantificar el porcentaje de vías existentes por unidad de área, que mide la construcción



de vías de comunicación con respecto al espacio, además genera información tendiente a mejorar los niveles de movilidad y accesibilidad.

### **Porcentaje de la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo 3 en la ciudad de Puerto Maldonado hasta el distrito Las Piedras (OSITRAN)**

Considerando la información de OSITRAN, es el porcentaje que ocupa la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo 3, en la ciudad de Puerto Maldonado y en el distrito Las Piedras.

### **Infraestructura Vial (Vallverdu, 2019)**

Según a la definición de infraestructura vial, se entiende por el medio que permite la conectividad vía terrestre de la zona y/o país, del transporte de personas y cargas, permitiendo realizar actividades económicas, y por ende se genera una dinamización en su economía, y de sus desarrollos productivos, de forma que exista accesibilidad e interconectividad terrestre entre las zonas rurales, urbanas, y centros poblados,

### **Carretera (Ingeniería)**

Una carretera o ruta es una vía de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Existen diversos tipos de carreteras, aunque coloquialmente se usa el término carretera para definir a la carretera convencional que puede estar conectada, a través de accesos, a las propiedades colindantes, diferenciándolas de otro tipo de carreteras, las autovías y autopistas, que no pueden tener pasos y cruces al mismo nivel.

### **Inversión Pública**

La inversión pública es la utilización del dinero recaudado en impuestos, por parte de las entidades del gobierno, para reinvertirlo en beneficios dirigidos a la población que atiende, representada en obras, infraestructura, servicios,



desarrollo de proyectos productivos, incentivo en la creación y desarrollo de empresas, promoción de las actividades comerciales, generación de empleo, protección de derechos fundamentales, y mejoramiento de la calidad de vida en general. La inversión pública se encuentra regulada por leyes, normas y procedimientos, que le definen lo que es viable y lo que está prohibido, los responsables y montos autorizados, actividades permitidas y requisitos que deben cumplir (Jarque Lira, 2019).

#### **Integración Física (CIUDADANA, 2010).**

IIRSA define la integración física se concibe como la base del desarrollo territorial continental y una estrategia para enfrentar los desafíos de la globalización. Su realización comporta un desafío para los gobiernos en la planificación de un desarrollo territorial inclusivo, que afiance los procesos de integración interna sobre la base de una adecuada organización del territorio y que se sustente en el reconocimiento de las potencialidades locales y de la realidad geopolítica y geoeconómica del continente

## **2.4. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS**

### **2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL**

La Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres ha generado desarrollo económico-social en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.

### **2.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS**

- La Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, incrementó las actividades económicas de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.



- La Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, ha determinado el crecimiento de empleo de los pobladores de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.
- La Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, ha generado crecimiento en los ingresos de la población de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, 2011 al 2017.

**2.5. VARIABLES**

**2.5.1. VARIABLES**

- Variable Independiente: Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo tres.
- Variable Dependiente: Desarrollo Económico-Social

**2.5.2. CONCEPTUALIZACIÓN DE VARIABLES**

*Tabla 1*

*Conceptualización de variables*

VARIABLES		CONCEPTO
<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo tres (km 425 al km 520)	Es la ruta del tramo tres, la cual pertenece al departamento de Madre de Dios; y en los lugares de estudio las cuales son la ciudad de Puerto Maldonado desde el km 425 hasta culminar el distrito Las Piedras km 520 aprox.
<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b>	Desarrollo Económico-Social	Es la capacidad que tiene la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, para generar riquezas y bienestar social.

FUENTE: Elaboración propia



### 2.5.3. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

**Tabla 2**

*Operacionalización de variables*

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES
<b>Variable Dependiente</b>			
<b>Desarrollo Económico-Social</b>	Es la capacidad que tiene la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, para generar riquezas y bienestar social.	Es el número total de aquellas actividades que se realizan en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, que producen bienes y/o servicios, y los cuales han crecido después de la presencia de la Carretera Interoceánica tramo tres	<b>Número de Actividades Económicas en crecimiento</b>
		Es el número total de personas mayores de 14 años de Puerto Maldonado y del Distrito Las Piedras, laborando en sector público o privado.	<b>Población Económicamente Activa Ocupada (PEA ocupada)</b>
		Es el importe monetario en soles que perciben las familias de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.	<b>Nivel de Ingresos de la población</b>
<b>Variable Independiente</b>			
<b>Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo 3</b>	Es la ruta del tramo tres, la cual pertenece al departamento de Madre de Dios; y en los lugares de estudio las cuales son la ciudad de Puerto Maldonado hasta culminar el distrito Las Piedras	Es el kilometraje construido de la carretera interoceánica Sur del Perú del tramo tres donde inicia la ciudad de Puerto Maldonado y culmina el distrito Las Piedras.	<b>Kilómetros Construidos</b>
		Es el indicador que mide la proporción de kilómetros lineales de la carretera por kilómetro cuadrado.	<b>Densidad Vial</b>
		Es el porcentaje que ocupa la carretera interoceánica Sur del Perú del tramo 3, (Puerto Maldonado hasta el distrito Las Piedras)	<b>Porcentaje correspondiente de la carretera interoceánica Sur del Perú del tramo 3 (Puerto Maldonado hasta el Distrito Las Piedras)</b>

FUENTE: Elaboración propia





## CAPÍTULO III

### MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

#### 3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo es de tipo correlacional-descriptiva, por la correlación del desarrollo económico-social de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras en el año 2011 y en el año 2017 (antes y después), gracias a la construcción de la Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo tres (km 425 al km 520 aprox.) Y descriptivo, ya que el trabajo se basa a los diferentes indicadores que describirá nuestra variable dependiente, los cuales son: actividades económicas, empleo e ingresos.

#### 3.2. ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

La investigación presenta un enfoque cuantitativo, ya que se utilizan variables e indicadores que son medibles como las actividades económicas, empleo, e ingresos, y la Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo tres, considerándose datos microeconómicos y macroeconómicos de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.

#### 3.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Esta investigación presenta un diseño no experimental, ya que no se manipula alguna variable, solamente se observa y analiza el antes y después de culminada la Carretera Interoceánica Sur del Perú tramo tres; y longitudinal, porque el estudio implica el análisis del año 2011 y 2017.

#### 3.4. ALCANCE DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación permitirá analizar cuánto se ha visto influenciado la economía y la población de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras,



con la presencia de la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo tres, la cual se culminó su construcción a fines del 2011.

### 3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN

#### 3.5.1. POBLACIÓN

La población está constituida por el número total de hogares de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.

#### 3.5.2. MUESTRA

Según a los datos del INEI (2018), en el 2017, el distrito de Tambopata contó con 81, 925 habitantes, de los cuales 77, 221 habitantes pertenecen a la ciudad de Puerto Maldonado, de tal modo, se puede decir que la población de Puerto Maldonado representa casi el 94% del total de población del distrito de Tambopata.

La muestra considerada es por hogar, teniendo en cuenta los datos obtenidos por el INEI (2018), existe un total de número de hogares de 24,311 en el distrito de Tambopata, considerando lo anterior, es decir que los habitantes de Puerto Maldonado representa casi el 94% a nivel distrital, podemos deducir que Puerto Maldonado cuenta con un aproximado de 22, 852 hogares. Por otro lado, el distrito las Piedras cuenta con 3,606 hogares. Entonces se tomará en consideración un promedio de 26, 458 hogares.

La fórmula que determina el tamaño de la muestra es la muestra con población finita, pues se conoce el número total de hogares, considerado como el tamaño del universo. Por lo tanto, se tiene lo siguiente:

$$n = \frac{k^2 * p * (1 - p) * N}{(e^2 * (N - 1)) + K^2 * p * (1 - p)}$$
$$n = \frac{1.65^2 * 0.5 * 0.5 * 26, 458}{(0.10^2 * (26,458 - 1)) + 1.65^2 * 0.5 * 0.5}$$
$$n = 67.89 \cong 68 \text{ Hogares.}$$



Dado que:

$N$  = Tamaño de la población o universo

$K$  = constante que depende del nivel de confianza, considerándose un 90% de nivel de confianza.

$P$  = proporción de hogares que poseen la característica de estudio: 0.5

$1-p = q$  = proporción de hogares que no poseen esa característica: 0.5

$n$  = tamaño de muestra

$e$  = Error muestral deseado, en este caso es 0.10

La muestra presenta un error del 10%, por los diferentes criterios:

1. El número total de hogares de la ciudad de Puerto Maldonado, solo es un estimado.
2. Del total de número de hogares tanto en Puerto Maldonado como en Las Piedras, que nos presenta el INEI, no todos han vivido antes de la Carretera Interoceánica, pues muchas familias han migrado a estas zonas, después de la Carretera Interoceánica.
3. El acceso a la información por parte de las familias no siempre es aceptado.

Teniendo en cuenta que la población de la ciudad de Puerto Maldonado es mayor a la del distrito Las Piedras, entonces del total de la muestra, se considera para las encuestas, el 86% del tamaño de muestra para la ciudad de Puerto Maldonado, es decir 58 hogares a encuestar, y 14% para el distrito Las Piedras, es decir 10 hogares para encuestar. Cabe resaltar, solamente se encuesta a aquellos pobladores que viven antes del 2011, es por ello que previo a realizar la encuesta, se preguntará previamente si vive allí antes de la Carretera Interoceánica.



### 3.6. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

**Tabla 3**

*Técnicas e Instrumentos de recolección de datos*

TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Encuesta	<ul style="list-style-type: none"><li>• Cuestionario</li></ul>
Fuentes Secundarias	<ul style="list-style-type: none"><li>• Instituto Nacional de Estadística e Informática</li><li>• OSITRAN</li><li>• Instituto Vial Provincial</li><li>• IIRSA</li><li>• Municipalidades Provincial y Distrital</li><li>• Gobierno Regional de Madre de Dios</li><li>• Federaciones y Asociaciones</li></ul>

FUENTE: Elaboración propia

#### 3.6.1. TÉCNICAS

##### **Análisis de datos**

La investigación se realizará con los datos obtenidos de fuentes primarias y secundarias.

##### **Fuente Primaria**

- **Encuesta**

El presente trabajo requerirá una investigación más detallada en ambas zonas, por lo que es necesario realizar encuestas a los hogares de la ciudad de Puerto Maldonado y del distrito Las Piedras, especialmente aquellos que laboran con trabajos independientes. La encuesta se aplicará con preguntas cerradas y abiertas.



### **Fuentes Secundarias**

Los Kilómetros Construidos de la Carretera Interoceánica Sur del Perú del tramo 3, porcentaje de la carretera interoceánica en el territorio de Madre de Dios, y densidad vial, serán obtenidos por el OSITRAN, Instituto Vial Provincia e IIRSA.

Por otro lado el INEI, el Gobierno Regional, las municipalidades, provincial y distrital, y las diferentes asociaciones y federaciones para obtener información de líneas de base, especialmente para las actividades económicas.

### **3.6.2. INSTRUMENTOS**

#### **Cuestionario**

Se realizará un cuestionario de 41 preguntas cerradas y abiertas, dirigidas directamente a los hogares de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.

**BASE DE DATOS:** Se obtendrá información por medio de fuentes secundarias de: INEI, IVP, OSITRAN, IIRSA, GOREMAD, Municipalidad Provincial de Tambopata y Distrital de Las Piedras, y asociaciones y federaciones.

### **3.7. PROCESAMIENTO DE DATOS**

Excel para poder ordenar los datos obtenidos, y posteriormente realizar gráficas de correlación entre las variables mediante el Spss Statistics.



## CAPÍTULO IV

### ANÁLISIS DEL ENTORNO: CIUDAD DE PUERTO MALDONADO Y EL DISTRITO LAS PIEDRAS

#### 4.1. UBICACIÓN Y ACCESO

##### 4.1.1. CIUDAD DE PUERTO MALDONADO

La ciudad de Puerto Maldonado es la capital departamental de Madre de Dios, y la capital de la provincia de Tambopata, y antiguamente era llamada Amaru Mayo. Ésta fue fundada en 1902, teniendo como primer asentamiento a la actual comunidad de Pueblo Viejo.

Está ubicada en la Provincia y distrito de Tambopata, al sureste del Perú, en una meseta de 201 m.s.n.m., con intersección de los ríos de Madre de Dios y Tambopata, con un área de 1, 660.9 hectáreas.

Límites de la ciudad de Puerto Maldonado:

- Norte: Río Madre de Dios
- Sur: Río Tambopata
- Este: La llanura amazónica
- Oeste: Aeropuerto – Vía Interoceánica



FUENTE: Plan de Desarrollo Urbano Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata

*Figura 1. Mapa de la ciudad de Puerto Maldonado*

El acceso para la ciudad de Puerto Maldonado se da por vía aérea, terrestre y fluvial, pues el hecho de ser la capital departamental, permite que gran parte de medios de transportes se centralicen allí. Por vía aérea se puede llegar al Aeropuerto Internacional Padre Aldamiz, pues existen vuelos de Lima – Puerto Maldonado, y Cusco – Puerto Maldonado. Por vía terrestre, gracias a la Carretera Interoceánica y a la mejor infraestructura actual, se tiene acceso directo con Cusco, Puno y el distrito Las Piedras, y por ende, hasta Brasil y Bolivia, en menor tiempo a comparación de aproximadamente hace 8 años, es decir, antes de la construcción de la Carretera Interoceánica. Y por vía fluvial, cuando se ingresa por las zonas alejadas.

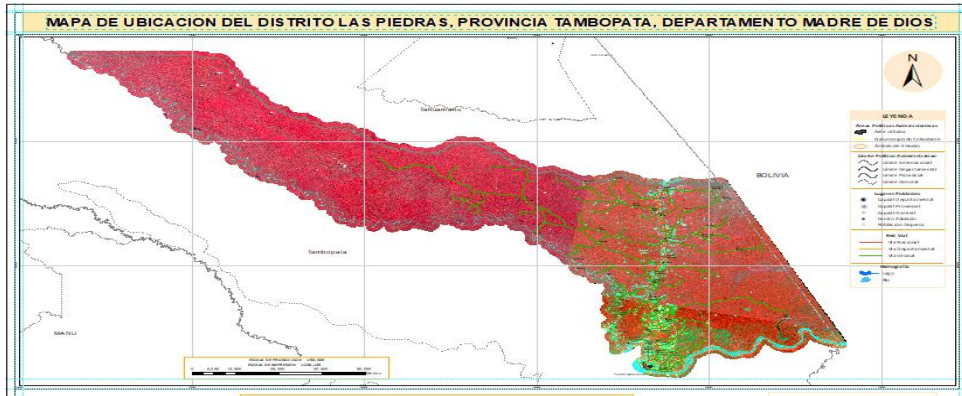
#### **4.1.2. DISTRITO LAS PIEDRAS**

El distrito de Las Piedras está ubicado en la Provincia de Tambopata del departamento de Madre de Dios, al norte de la ciudad de Puerto Maldonado y al Sur del distrito de Iñapari (Provincia de Tahuamanu).

Considerando desde el tramo 3 de la Carretera Interoceánica Sur del Perú, entrando desde Puerto Maldonado, el primer centro poblado es “El Triunfo”, y terminando la

Provincia de Tambopata y a su vez el distrito Las Piedras, se encuentra el centro poblado de “Mavila”.

El INEI (2018) ha considerado que el distrito Las Piedras cuenta con 75 centros Poblados, los cuáles y los más principales por su urbanización y mayor número de pobladores, son: el Triunfo, Planchón, Alegría y Mavila.



FUENTE: GOOGLE EARTH- ZEE 2018-Municipalidad Distrital de Las Piedras

**Figura 2. Mapa de Ubicación del Distrito Las Piedras**

**Tabla 4**

*Coordenadas de Ubicación de la Provincia de Tambopata, Distrito Las Piedras*

COORDENADAS	NORTE	SUR	OESTE	ESTE
UTM	338021 E,	487078 E,	309326 E,	537298 E,
(WGS 84 Zona 19S)	8744755N	8606864 N	8740399 N	8618162N
GEOGRAFICAS	-70.484E, -	-69.118E, -	-70.747 E, -	-68.656 E, -
	11.351N	12.602 N	11.389 N	12.499 N

FUENTE: ZEE 2018-Municipalidad Distrital de Las Piedras

El acceso a este distrito es por vía terrestre desde Puerto Maldonado, a través del Puente Billinghamurst. Antes de la construcción de la Carretera Interoceánica, del tramo 3, y por vía fluvial, solo para zonas lejanas.





## 4.2. ASPECTOS ECONÓMICOS

### 4.2.1. CIUDAD DE PUERTO MALDONADO

#### 4.2.1.1. *POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA-PEA, OCUPADA*

Según a los estudios realizados por el INEI y la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014), se presenta la PEA ocupada en la ciudad de Puerto Maldonado, en la tabla 5 y en la figura 3. La población de Puerto Maldonado se dedica a los sectores primario, secundario, terciario, y al sector público. Se presencia que a pesar de ser esta ciudad, una zona urbano, pues dentro de ella no existe chacras o espacios para producir, algunos de los pobladores laboran en actividades primarias, ya que cuentan con chacras en otras zonas, como en el distrito Las Piedras, o dentro del distrito de Tambopata, o en la provincia de Tahuamanu, y se dedican a ella para comercializar y/o transformar los cultivos y productos forestales, como arroz, papaya, maracuyá, copuazu, castaña, madera, yuca, palmito, otros.

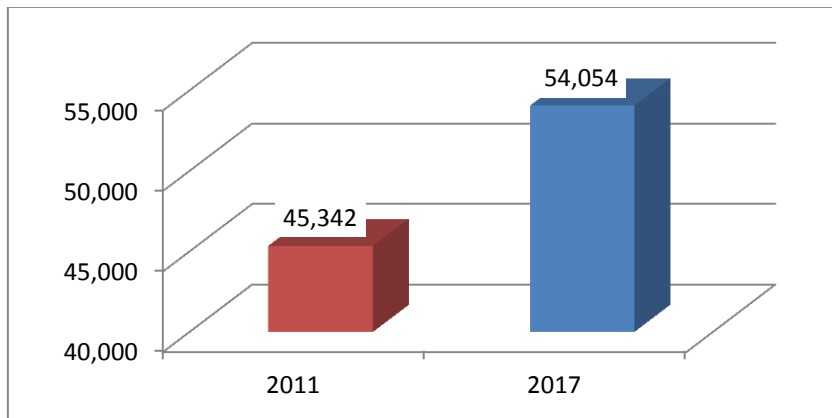
Sabiendo todo esto, en el año 2011, el sector terciario presentó mayor porcentaje en PEA ocupada, con un 63%, teniendo en cuenta que la actividad del comercio de bienes tiene más incidencia en ella, aunque no se puede negar que también existe un gran número de personas que brindan servicios, especialmente de alojamiento y comida. Seguidamente, se tiene al sector público, con 17%, después, al sector primario con un 15%, y por último, el sector secundario con un 5%, de la PEA Ocupada del año 2011. Sin embargo, en el año 2017, el sector terciario incrementó a 65%, el sector secundario a 8%, y el sector, pero en el sector primario disminuyó a 5%.

**Tabla 5**

*PEA Ocupada de la ciudad de Puerto Maldonado por Sectores, Años 2011 y 2017*

AÑOS	TOTAL/ ACTIVIDADES	SECTOR PRIVADO			SECTOR PÚBLICO
		PRIMARIO	SECUNDARIO	TERCIARIO	
2011	45,342	6,801	2,267	28,565	7,708
	100%	15%	5%	63%	17%
2017	54,054	2,703	4,324	35,135	11,892
	100%	5%	8%	65%	22%
VARIACIÓN %	19	- 60	90	23	54
(2011/2017)					

FUENTE: INEI y PDU de Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata

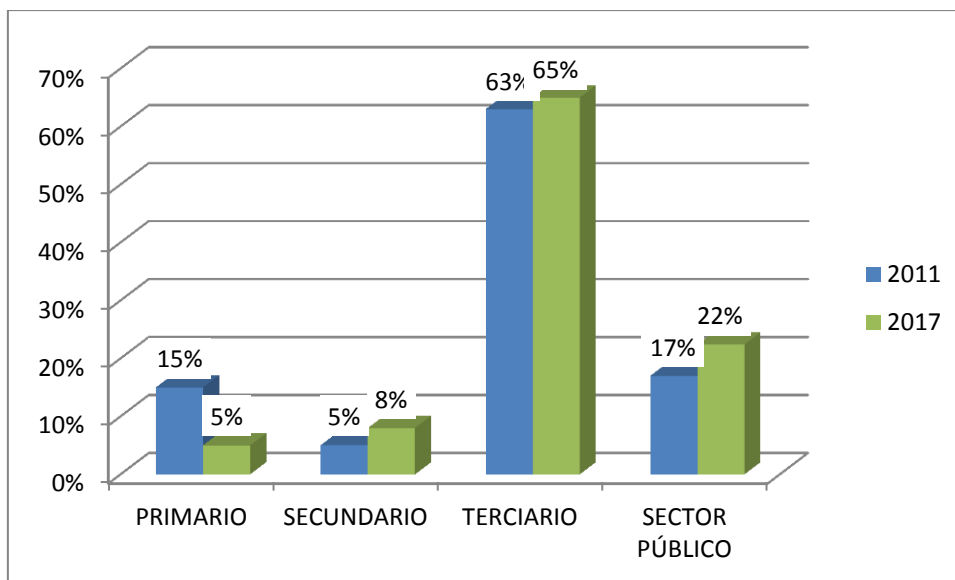


FUENTE: INEI y PDU de Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata

**Figura 3. PEA ocupada, Años 2011 y 2017**

En la figura 3, se compara el total de la PEA ocupada del año 2011 y 2017, el incremento de ella fue en un 19%, por lo tanto se ve que después de la Carretera Interoceánica, se percibió un aumento en la PEA Ocupada, pues gracias a esta infraestructura, los pobladores han tenido mayores oportunidades para estar empleados en los diferentes sectores económicos, tanto en el sector privado como en el público. El sector privado, es el que mayor abarca de la PEA ocupada, como se muestra en la tabla 5 y figura 4, el incremento de ella en los sectores secundario y terciario, y la disminución del sector primario, es debido a que esta infraestructura vial, les ha

brindado a muchos de los pobladores, tener y ver mayores oportunidades en los negocios, ya que se tiene las posibilidades de ingresar a otros rubros e incluso diversificar sus productos; por ejemplo algunos que se dedican a la actividad primaria, no solo vende sus productos como materia prima al mercado, sino también, en ciertos casos lo industrializan y después lo comercializan. Sin embargo, otros han vendido sus chacras, pues les resulta más fácil trabajar solamente en la ciudad sin mayor esfuerzo de estar viajando y dedicándose a varios rubros, pues se trabajan actualmente, en el sector secundario, terciario o en el sector público.



FUENTE: INEI y PDU de Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata

**Figura 4. PEA Ocupada por Sectores, Años 2011 y 2017**

Además, la ciudad de Puerto Maldonado, después de la presencia de la Carretera Interoceánica, ha sido beneficiada, pues existe un mayor ingreso de turistas nacionales y extranjeros, migración, y un mayor acceso a otros mercados, no solo a nivel departamental, sino también a otros lugares y países, como Cusco, Lima, Tacna, Arequipa, Brasil, Bolivia y otros, y es así que existe mayor demanda en servicios y comercio de bienes. Asimismo, la Carretera Interoceánica, les ha dado mejor y mayor



ingreso de maquinarias, equipos e insumos que permiten la transformación y el procesamiento de las materias primas.

El costo de transporte terrestre, la cual esa vía es la que actualmente usan los comerciantes para transportar sus productos e insumos, es menor a comparación del aéreo, el que anteriormente se daba con más frecuencia. Es por ello, que también les ha brindado muchos beneficios a estos pobladores, especialmente para reducir sus costos.

Por otro lado, el sector público ha brindado empleo al 22% de la PEA ocupada total, este sector también ha crecido, como se puede observar en la tabla 5 y figura 3, pues la presencia de la Carretera Interoceánica ha permitido el crecimiento urbano de la ciudad de Puerto Maldonado. Además, al ser esta ciudad capital departamental, muchas de las cosas, materiales, e instituciones públicas llegan y se centralizan allí, como el Gobierno Regional, la Municipalidad Provincial, el PNP, DIRCETUR, SUNARP, SUNAT, centros educativos y de salud, entre otros, esto ha generado empleo a muchos pobladores, especialmente aquellos que cuentan con estudios superiores.

#### **4.2.1.2. SECTORES ECONÓMICOS**

La ciudad de Puerto Maldonado cuenta con dos sectores económicos, el sector secundario y el terciario, pues al ser una zona urbana, no se desarrolla el sector primario. El sector secundario está conformado por las empresas dedicadas a la transformación y procesamiento de materias primas, y en el sector terciario encontramos a las empresas que se dedican al comercio de bienes y servicios. La tabla 6 y la figura 5, nos muestra el crecimiento que hubo del número total de locales en los sectores económicos de la ciudad de Puerto Maldonado, en el año 2011 hasta el 2017, pues aumento en un 618%, después de la presencia de la Carretera Interoceánica. Este incremento ha generado lógicamente una mayor competencia a los que se dedican a estos rubros, pero las oportunidades y beneficios que se da en estos sectores es mucho

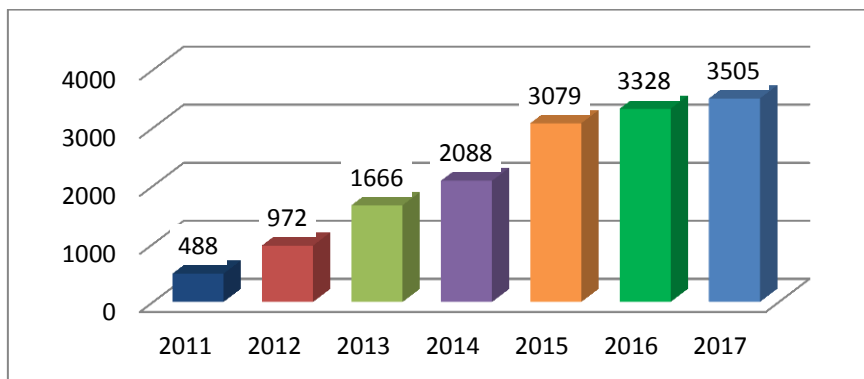
más relevante y positivo en el emprendimiento, ya que la demanda ha crecido y además las posibilidades de diversificar sus productos son múltiples para estos sectores, en los diferentes aspectos, como se menciona más adelante.

**Tabla 6**

*Número total de locales por sectores económicos en la ciudad de Puerto Maldonado, desde el año 2011 hasta el 2017*

ACTIVIDADES ECONÓMICAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Sector secundario	156	421	511	647	711	687	600	284
Sector terciario	332	551	1155	1441	2368	2641	2905	775
Total	488	972	1666	2088	3079	3328	3505	618

FUENTE: Municipalidad Provincial de Tambopata y el Gobierno Regional de Madre de Dios



FUENTE: Municipalidad Provincial de Tambopata y el Gobierno Regional de Madre de Dios

**Figura 5. Número total de locales por sectores económicos, desde el año 2011 hasta el 2017**

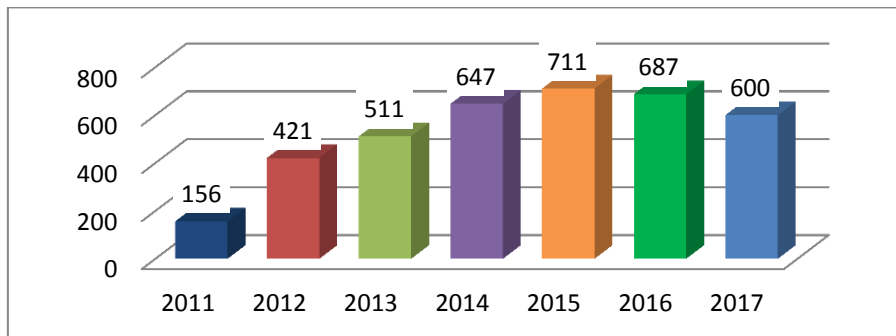
**4.2.1.2.1. SECTOR SECUNDARIO**

En la ciudad de Puerto Maldonado se concentra la mayoría de establecimientos de transformación, procesamiento y comercialización a nivel departamental, en relación a este sector, existen muchas MYPES dedicadas a esta actividad, como la industrialización de la castaña, agro alimentos, también los aserraderos, cepilladura de madera, industria metálica, de papelería, de panadería. Cabe mencionar que dentro de



este sector, también se desarrolla algunos productos del departamento, como pilado de arroz, harina de plátano y yuca, néctar y mermelada de frutas, elaboración de productos lácteos, conservación de carne, producción de alimentos balanceados para animales, artesanía, fabricación de muebles de madera, elaboración de joyas de oro, entre otras. Según a los estudios recopilados por la Municipalidad Provincial de Tambopata y el Gobierno Regional de Madre de Dios, se observa en la tabla 6 y figura 6, un incremento en 284.6%, de locales en el sector secundario del período 2011/2017, este sector se ha expandido mucho más, desde la construcción de la Carretera Interoceánica, pues antes, la gran parte de los locales que se dedicaban a la transformación, procesamiento de materias primarias, solamente era de agroindustria para alimentación a los animales, y unas pocas empresas procesadoras y transformadoras de castaña y madera. Sin embargo, después de la construcción de la Carretera Interoceánica, esta sector, no solo se ha beneficiado en adquirir a menor costos sus insumos y maquinarias, pues el costo de transporte actual es menor a comparación del 2011, ya que gran mayoría de ellos se transportan por vía terrestre y ya no por vía aérea, sino que también les ha permitido llegar a otros mercados ya sea localmente, como a nivel nacional, y en algunos casos, internacional. De esta manera, los trabajadores de esta actividad, han podido incrementar su demanda y por ende su producción. Por otro lado, las personas locales y turistas han empezado a valorar más los productos de la región, y actualmente es más frecuente que muchos restaurantes, lodges, hoteles turísticos, aprovechen de estos productos y ofrezcan, de esta manera se da mayores oportunidades y beneficios a los emprendedores en estos rubros. Además, esta actividad, no se beneficia sola, sino también el sector primario y terciario. Según la Municipalidad provincial de Tambopata (2014), en el año 2012, se alcanzó S/.66'464,416.00, y los que más aportaron a este

sector, fueron el procesamiento de castaña con 51% y aserrado y acepilladura de madera con 45%.



FUENTE: Municipalidad Provincial de Tambopata y el Gobierno Regional de Madre de Dios

**Figura 6. Número total de locales del sector secundario en la ciudad de Puerto Maldonado, desde el año 2011 hasta el 2017**

#### 4.2.1.2.2. **SECTOR TERCIARIO**

La actividad comercial en la ciudad de Puerto Maldonado es muy amplia y diversa, los principales bienes y/o servicios, relacionados con esta actividad son alimentos, bebidas, vestimenta, limpieza, fármacos, electrodomésticos, máquinas, vehículos, ferretería, agencias de viaje, servicios profesionales e inmobiliarios, y otros. Según la Municipalidad Provincial de Tambopata y el Gobierno Regional de Madre de Dios, en la tabla 6 y figura 7, muestra que en el año 2011, se tuvo un total de 332 locales y en el 2017 se incrementó a 2905, es decir creció en un 775%. Este crecimiento se debe a muchos factores, el principal y el más influyente, ha sido la presencia de la Carretera Interoceánica, que ha permitido dinamizar este sector, pues mucha de la población emprendedora ve grande beneficios a través de ella, ya que los insumos y/o productos, son traídos desde otros lugares, por vía terrestre, de tal manera, se puede entender que los negociantes han presenciado oportunidades en este sector por el incremento de población, de visitantes y de mercado que se puede acceder, a nivel nacional, pues en muchos casos, la infraestructura vial les ha permitido trasladar sus



productos e insumos. Por otro lado, la comercialización de la castaña y de la madera, tienden a estar asociadas con empresas especializadas en el acopio, procesamiento y su comercialización, y en algunos casos a la exportación, muchas de estas empresas están relacionados con productores de castaña del departamento. La exportación que se da por vía terrestre, es hacia Brasil y Bolivia, aunque a estos lugares es mínima, ya que también cuentan con madera y castaña.

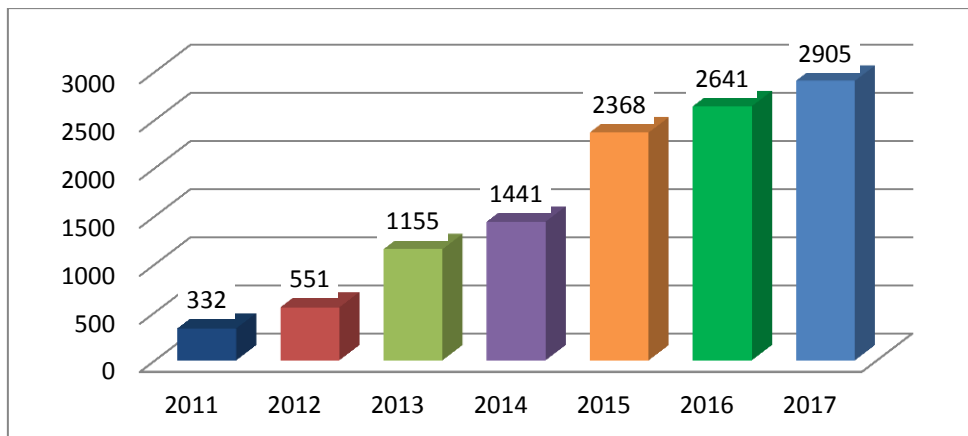
Por otro lado, en el aspecto de servicios, se considera los inmobiliarios y de alquileres, profesionales, técnicos y/o científicos, servicios de preparación de alimentos y bebidas, de alojamiento, y otros. La Carretera Interoceánica, ha brindado oportunidades no solamente a muchos profesionales, ya que les permite viajar a un menor costo y tener acceso a capacitaciones y a una mejor educación (pues muchos van a otras ciudades, como Lima, Cusco, Arequipa, entre otras, y después regresan a laborar a la ciudad), y así pueden llegar a brindar sus servicios a más personas, sino también a otros servicios como lodges, restaurantes, hoteles, agencias de viajes y de transporte de mensajería, Courier, entre otros; ya que el tránsito de vehículos pesados y ligeros que ingresan y salen de la Carretera Interoceánica Sur, tramo tres, es mayor a la que era anteriormente en la ciudad de Puerto Maldonado, por lo que se concluye lo mencionado anteriormente.

En relación a la actividad Financiera, se ha presenciado en la ciudad de Puerto Maldonado, un aumento entre el año 2011 al 2013, tanto los créditos directos y depósitos totales crecieron en un promedio de 84.6% y en un 88% respectivamente. Lo que indica, que no solamente las entidades financieras han visto posibilidades de ofrecer estos servicios en la zona, por la mejor posición de los ingresos de los pobladores y el incremento del emprendimiento, sino también, la población ha tenido la posibilidad de



tener acceso al crédito para invertir en los diferentes tipos de negocios, y poder mejorar la infraestructura de sus viviendas.

En la ciudad de Puerto Maldonado se puede encontrar 6 mercados que aprovisionan a la población, los cuales son: Tres de Mayo, La Feria Agropecuaria, Mercado Mishaja, Mercado Padre Aldamiz, Mercado Milagros, y el Mercado Modelo, en esta ciudad es muy notorio la actividad comercial, especialmente en las avenidas principales, como las avenidas Dos de Mayo, León Velarde, Tambopata, Madre de Dios y Fitzcarrald.



FUENTE: Municipalidad Provincial de Tambopata y el Gobierno Regional de Madre de Dios

**Figura 7. Número de locales en el sector terciario en la ciudad de Puerto Maldonado, desde el año 2011 hasta el 2017**

#### 4.2.1.3. DINÁMICA ECONÓMICA

La ciudad de Puerto Maldonado ha sido y es la base económica del departamento de Madre de Dios, pues al ser capital departamental, gran parte de esa economía, se centraliza en esta zona, la gran fluidez de personas y de sus actividades económicas, pues se sabe que casi el 70% de la población del departamento, radica en la ciudad de Puerto Maldonado

El proceso de transformación económica y social, empezó desde el boom de la shiringa, castaña y madera, conjuntamente con los cambios sociodemográficos que se



generan; esto se fortalece a partir de la construcción del Aeropuerto, de la Carretera Interoceánica y la promoción turística. Estos cambios, permitieron a la ciudad de Puerto Maldonado ser el centro urbano más dinámico, además que cuenta con mejor infraestructura en los servicios públicos y básicos. Por otro lado, también se ha generado la concentración de instituciones públicas y privadas, y gubernamentales.

#### **4.2.2. DISTRITO LAS PIEDRAS**

La economía del distrito Las Piedras está basada más que todo en actividades primarias como extracción de madera y castaña, agricultura, pesca y acuicultura, y otras como el comercio, transporte y ciertos servicios públicos. Por otro lado, la población no desempeña en gran escala la industria de los productos primarios, ya que cuenta con escasa tecnología.

##### **4.2.2.1. POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA – PEA, OCUPADA**

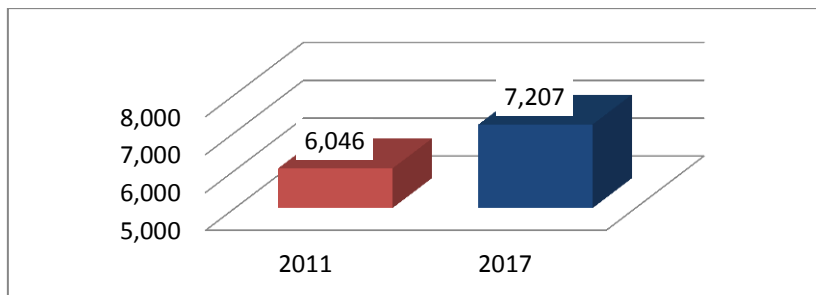
La Población económicamente activa ocupada en el distrito Las Piedras, se ha incrementado en el período 2011/2017; según al último estudio de la Municipalidad de Las Piedras (2018), que se muestra en la tabla 7 y figura 8. En el 2011, la PEA ocupada era de 6,046 personas, y más de la mitad se desempeñaba en el sector primario (55%), según a la figura 9. Para el año 2017, eso cambió, pues la PEA ocupada incrementó en 19%, es decir a 7207 personas que trabajan, de las cuáles casi la mitad aún trabajaba en actividades primarias (47%).

**Tabla 7**

*Distrito Las Piedras: PEA Ocupada por Sectores, Años 2011 y 2017*

AÑOS	TOTAL/ ACTIVIDADES	SECTOR PRIVADO			SECTOR PÚBLICO
		PRIMARIO	SECUNDARIO	TERCIARIO	
2011	6,046	3,325	544	2,176	181
	100%	55%	9%	36%	3%
2017	7,207	3,387	721	2,739	360
	100%	47%	10%	38%	5%
VARIACIÓN %	19	1.86	32.53	25.8	98.9
(2011/2017)					

FUENTE: ZEE 2018- Municipalidad de Las Piedras



FUENTE: ZEE 2018- Municipalidad de Las Piedras

**Figura 8. Total PEA Ocupada, Años 2011 y 2017**

En la figura 9, se muestra que el sector primario ha disminuido a 47% del total de trabajadores que se dedican a este sector, pues se debe a la presencia de la Carretera Interoceánica que ha generado incremento en los demás sectores, por lo que la gente está teniendo la tendencia de trabajar en el sector secundario y terciario, ya que esto no implica alejarse de sus familias, además, el incremento de instituciones públicas y gubernamentales en algunas zonas urbanas del distrito Las Piedras, ha brindado trabajo a sus pobladores en el sector público, pues se observa un crecimiento de 3% a 5%, en el período 2011/2017.

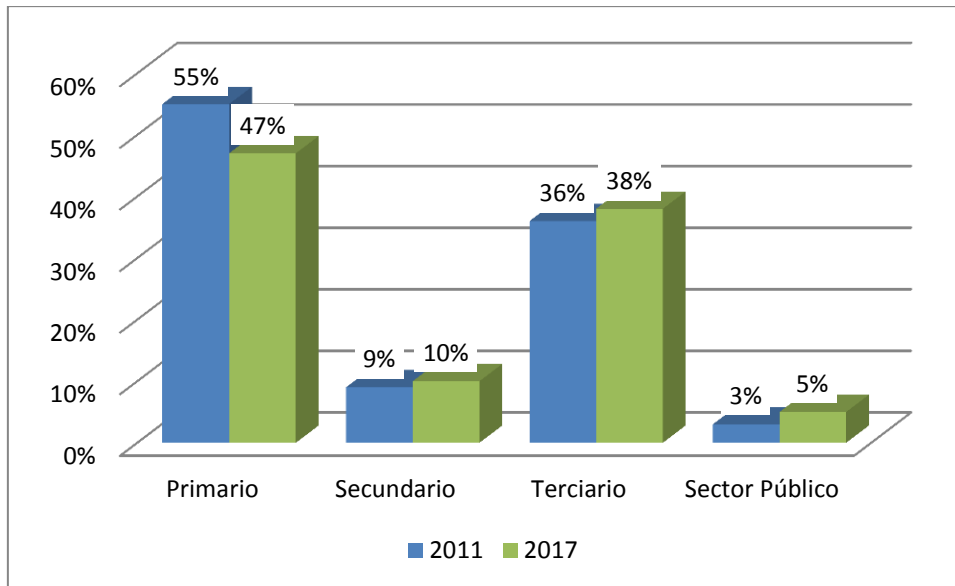
Muchos de los pobladores que trabajan en los tres sectores y aquellos que no trabajan, han visto nuevas oportunidades y beneficios de trabajo a largo plazo, en estos sectores, principalmente en el sector privado, desde la presencia de la Carretera



Interoceánica, los cuales serán analizados más adelante. Cabe mencionar, que en el sector público también se dio oportunidades de trabajo, especialmente aquellos que tienen estudios superiores, e incluso otras personas que han migrado de otras zonas del departamento y del país.

En el distrito Las Piedras, gran parte de su población se dedica a la actividad primaria, las cuales están concentradas principalmente en la extracción de madera y castaña, que implica a los trabajadores ingresar al monte, alejado de sus centros poblados, arriesgando sus vidas. Sin embargo, esto les genera mayores ingresos en corto tiempo, porque la venta de castaña y madera, tiene un buen precio en el mercado. Si bien es cierto, la Carretera Interoceánica, les permite trasladar a otros lugares, mayores cantidades de estos productos, sin embargo, la extracción de ellas, son controladas y predispuestas por el Estado. Estas actividades primarias, a pesar de la disminución del porcentaje total en la PEA Ocupada para el 2017, aún casi la mitad de la población que trabaja, sigue dedicándose a ella, pues gran parte del distrito todavía sigue siendo zona rural, y por ende la población sigue aprovechando de los bosques, y espacios para chacras.

La Carretera Interoceánica ha beneficiado a muchos de los pobladores que emprenden en las diferentes actividades del sector privado, en este caso, de las actividades primarias, pues ha permitido trasladar los productos de los agricultores, castañeros, madereros, y los peces a los acuicultores, en menor tiempo, en menor costo, asimismo ampliar su mercado, pues el volumen de producción de los principales cultivos ya mencionados, en caso de los agricultores, y el aumento de crianza de peces acuicultores, en el año 2017, es mayor al 2011, pues muchos de ellos son llevados a la ciudad de Puerto Maldonado, y también a otras zonas del departamento, ya sea para su venta y/o transformación y procesamiento.



FUENTE: ZEE 2018- Municipalidad de Las Piedras

**Figura 9. PEA Ocupada por Sectores (porcentaje), Años 2011 y 2017**

El sector secundario ha incrementado en 1% del período 2011/2017 de la PEA ocupada, a pesar que la diferencia se ve solo un pequeño porcentaje; en el 2017, ha brindado trabajo a 177 personas más que en el año 2011.

Las personas de este distrito no solo se beneficia por estar cerca de la ciudad departamental y el eje dinamizador, Puerto Maldonado, sino que también, incrementaron las posibilidades de ellos mismos en transformar sus productos de materias primas a productos con valor agregado, ya que tienen mejor y mayor acceso de comprar maquinarias, equipos e insumos, gracias a la Carretera Interoceánica; determina a que se vea ambicioso este sector y que los pobladores puedan desempeñarse en ella. Un gran porcentaje de la PEA ocupada se encuentra en esta actividad, son los mismos empleadores, que emprendieron en este rubro, que de cierta forma es carente, pero ambicioso para muchos en un largo plazo.

El sector terciario ha tenido un incremento del 2% del período 2011/2017, es decir hubo 563 personas más que laboraron en el 2017, pues este sector es oportuno para muchos, ya que al ser zona rural y lugar de pasada para viajar a Brasil, se han visto



convenientes comercializar productos y servicios. No obstante, la Carretera Interoceánica ha sido el medio en el que se ha generado mayor número de locales de abarrotes, almacenes de madera y castaña, centros recreacionales, ventas de terrenos, alquileres, restaurantes, lodges, los cuales son demandados por muchos turistas, lugareños, ciclistas y otros deportistas, que transitan por la Carretera Interoceánica con sus fines convenientes.

Anteriormente, el medio de transporte para ingresar a los centros poblados del distrito Las Piedras, era por vía fluvial, pues este medio no beneficiaba mucho a los comerciantes, ya que no podían trasladar en gran cantidad sus productos, y también tenían mayores riesgos de perder la mercadería con posibilidades de caerse al río. Con la presencia de la carretera, todo esto ha cambiado, pues, creció el número de transportistas de vehículos ligeros con el fin de trasladar al distrito Las Piedras a la ciudad de Puerto Maldonado y otras zonas y rutas que se ampliaron, y viceversa, con menores riesgos, costos y tiempos posible, ya sea llevando solo pasajeros a sus destinos, como también productos relacionados al comercio, de esta manera, sus ingresos se han visto beneficiados, pues la demanda ha incrementado, ya que la población ve esta esta infraestructura vial como un medio de transporte más beneficioso que la anterior, y en promedio los transportistas hacen unas 6 vueltas al día. Además, los productores y comerciantes pueden trasladar en mayor cantidad su mercadería. Por otro lado, la construcción del Puente Billinghamurst, el cual cruza el río, no solo ha generado articulación de mercado y traslados de productos y personas, a la ciudad de Puerto Maldonado, sino también ha sido un gran beneficio en el aspecto turístico, pues se puede observar el paisaje y el río por medio de ella, lo que también ha generado a otras actividades turísticas a tener mayores beneficios económicos y diversificar sus actividades, por ejemplo quienes se dedicaban y aún se dedican a manejar los botes y

lanchas para el traslado de personas y algunos productos por vía fluvial (siguen laborando, pues para llegar a otros centros poblados alejados de la Provincia de Tambopata, la única vía es a través de ríos), vieron la oportunidad de hacer nuevas rutas y paseos turísticos por el río, apreciando el bello paisaje, y la vista que se tiene del Puente. De esta manera, muchos han podido asociarse con agencias de turismo, para incrementar su demanda e ingresos, en ambos casos.

**4.2.2.2. SECTORES ECONÓMICOS**

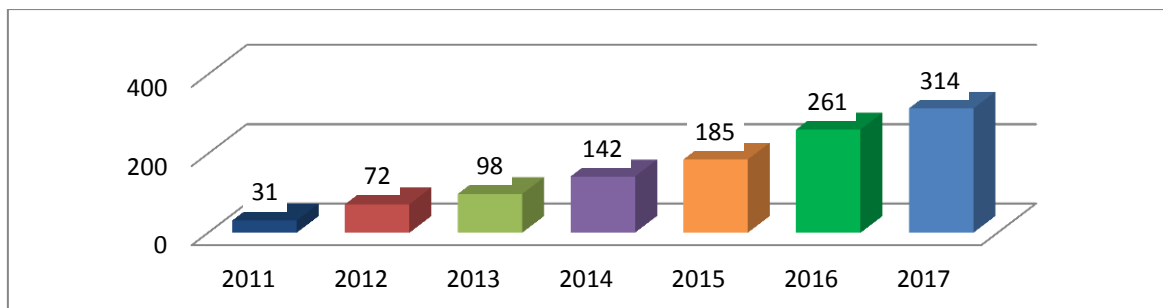
El distrito Las Piedras, cuenta con los tres sectores económicos: primario, secundario y terciario; éstos han tenido un crecimiento del 912% en el período 2011/2017, como se puede presenciar en la tabla 8 y en la figura 10

**Tabla 8**

*Número total de locales en el distrito Las Piedras, por sectores económicos, desde el año 2011 al 2017*

ACTIVIDADES ECONÓMICAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Sector primario	14	17	17	31	38	42	46	228.57
Sector secundario	7	24	35	52	67	105	135	1828.57
Sector terciario	10	31	46	59	80	114	133	1230
Total	31	72	98	142	185	261	314	912

FUENTE: Municipalidad Distrital de Las Piedras y el Gobierno Regional de Madre de Dios



FUENTE: Municipalidad Distrital de Las Piedras y el Gobierno Regional de Madre de Dios

**Figura 10. Número total de locales en el distrito Las Piedras, desde el año 2011 al 2013**



#### 4.2.2.2.1. *SECTOR PRIMARIO*

En el distrito Las Piedras, el sector primario ha crecido, no solamente en la producción de sus principales actividades, sino también los locales dedicados a este sector, como se puede apreciar en la figura 11. En el período 2011/2017, se incrementaron en un 229%.

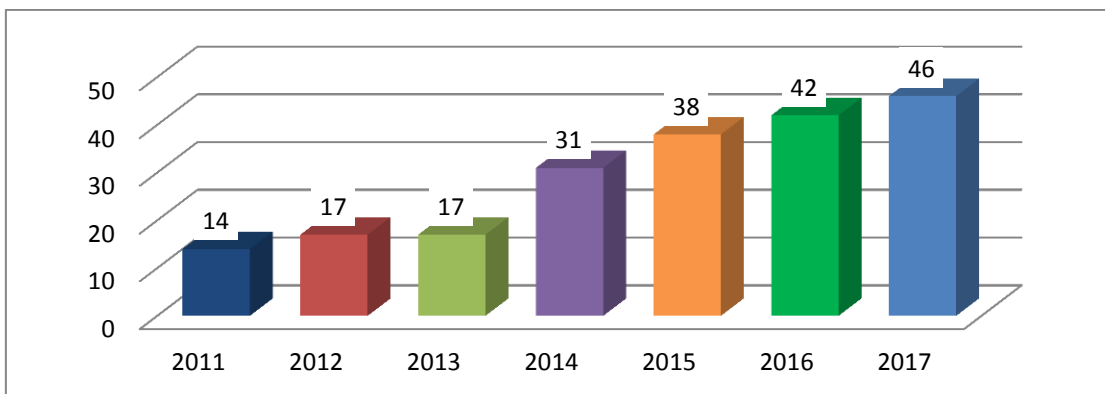
Si bien en cierto, después de la presencia de la Carretera Interoceánica, este sector ha estado en la mira de muchos empresarios productores del sector primario, y es por ello que debe su crecimiento, sin embargo, ha generado competencia entre los trabajadores que se dedican a este sector, a pesar de ello, hubo acceso a otros mercados, y a más población, por lo que no se ven afectados negativamente con la competitividad.

En este sector, se encuentra las actividades de extracción de castaña y madera, las concesiones han ido incrementando, sin embargo estas actividades no implica producción, como en el caso de la agricultura, pues son controladas para la preservación de especies. La agricultura, la pesca y acuicultura, han ido creciendo en los últimos años, y ha sido y es tentativo para muchos pobladores dedicarse a este sector, y tener sus propias empresas relacionadas a ellas, por la alta demanda, no solo por el incremento de la población que viven en el distrito y consumen estos animales y cultivos, y los paseos de fines de semana que se dan las familias por los centros recreacionales existentes, sino también porque ahora tienen ingreso a otros mercados, ya que les permite el traslado tanto de la población y visitantes, como el de los animales y los productos agrícolas. Todo ello ha permitido la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, en especial el Puente Billinghamst,

Actualmente, muchas de las personas dedicadas a la agricultura han incrementado la producción de los principales cultivos, como la papaya, arroz, achiote, y otros, que veremos más adelante, pues gracias a la Carretera Interoceánica, llegaron a



más lugares, y el incremento de locales que industrializan estas materias primas, ha generado mayor demanda, no solo la población les compran, sino también las personas dedicadas al sector secundario y terciario. La crianza de peces en piscigranja también ha crecido, pues no solo se vende estos animales en el mercado, sino a la vez, son vendidos en centros recreacionales ubicados en el mismo distrito, pues una parte de la población que tiene estos centros, también se dedica a la crianza de peces en piscigranjas.



FUENTE: Municipalidad Distrital de Las Piedras y el Gobierno Regional de Madre de Dios

**Figura 11. Número total de locales del sector primario, Año 2011 hasta 2017**

### **Sub sector Agrícola**

En el subsector agrícola, según la Municipalidad del distrito las Piedras (2018) basada en los datos del CENAGRO del 2012, el distrito presentó 83,891 total de has de tierra disponible para uso, lo cual el 29.93% para la actividad forestal, 8.11%, para pasturas, y 8.97% para tierras de uso agrícola, y el 52.19% para otros usos, pues el poco desarrollo del uso de tierra productiva se presenta por un inadecuado sistema de riego, y bajo nivel en el manejo de pastura natural.

Para el año 2011, los principales cultivos que se cosecharon se dieron en 3,180 has, y en el 2017 se incrementó en 58.4 %, como se puede presenciar en la tabla 18 y figura 18. Además, en este año se incrementó la producción de los principales productos, como papaya, maíz, arroz, plátano y cacao, y cuales tuvo mayor incremento

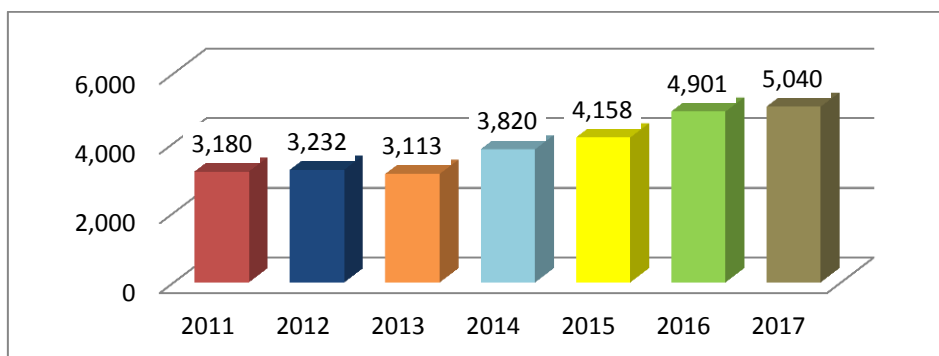
fue la papaya y el cacao, entendiendo que entre el período 2012/2017, la papaya paso de 13 has a 791 has, y el cacao de 10 has a 155 has.

**Tabla 9**

*Distrito Las Piedras: Total de HAS sembradas de los principales cultivos, Año 2011 hasta el 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
HA	3,180	3,232	3,113	3,820	4,158	4,901	5,040	58.49

FUENTE: Dirección Regional de Agricultura de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de Agricultura de Madre de Dios

**Figura 12. Total de HAS sembradas de los principales cultivos, Año 2011 hasta el 2017**

Cabe mencionar que los principales cultivos que se da en el distrito Las Piedras, son aproximadamente 41, algunos son la papaya, el arroz cáscara, el cacao, el maíz amarillo duro, plátano, piña, yuca, pepinillo, achiote, entre otros

La llegada de la papaya fue básicamente gracias a empresarios agricultores del departamento de San Martín que residieron en Madre de Dios y vieron la oportunidad de sembrarla, de igual forma con el cacao; ambos cultivos se incrementaron gracias a la inversión por parte de ellos.

En la tabla 10 y figura 13, se muestra el total de producción en toneladas que hubo en el distrito Las Piedras, del período 2011/2017, el cual se ha incrementado en 63% el volumen de producción de los principales cultivos; el crecimiento de su producción se ha dado en mayor magnitud desde la presencia de la Carretera

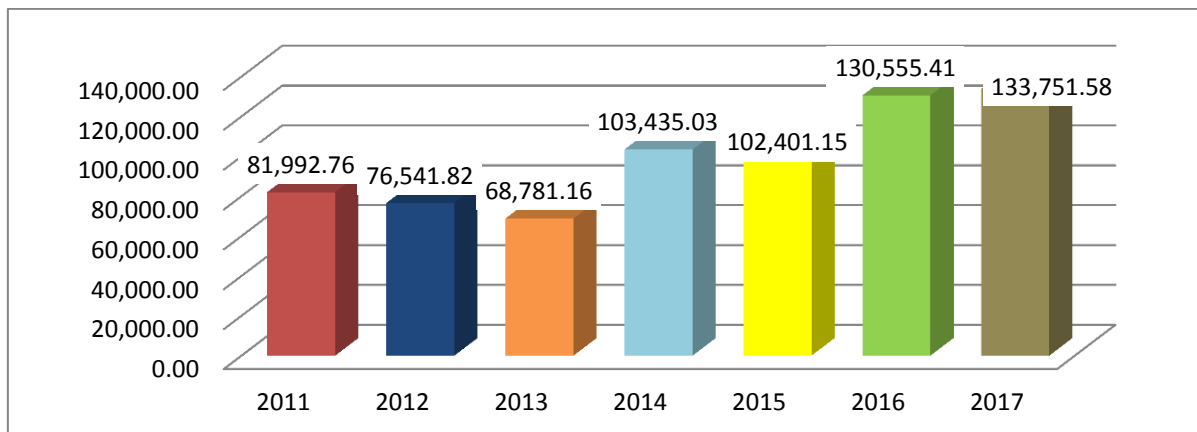
Interoceánica, pues los agricultores tienen mejores beneficios en relación a la siembra, ya que muchas de las chacras cultivadas están muy cerca de la Carretera, por lo que les permite a los productores, extraer y transportar más rápido sus cultivos. Además, ingresar semillas de otras zonas y sembrarlas allí, como el caso de la carambola y maracuyá.

**Tabla 10**

*Distrito Las Piedras: total de producción de los principales cultivos (en toneladas), Año 2011 hasta 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
TOTAL	81,992.8	76,541.8	68,781.1	103,435	102,401.1	130,555.4	133,751.6	63%

FUENTE: Dirección Regional de Agricultura de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de Agricultura de Madre de Dios

**Figura 13. Total de producción de los principales cultivos (en toneladas), Año 2011 hasta el 2017**

En la tabla 11 y figura 14, se presencia el total de ingresos por rendimiento de HA que obtuvo este subsector, el cual se ha incrementado en el período 2011/2017 en un 109%. Esto quiere decir, que hubo incentivo de los empresarios agricultores en invertir en esta actividad, desde la presencia de la Carretera Interoceánica, pues vieron una gran oportunidad, lo que se ha visto reflejado beneficiosamente al año 2017, en el retorno de sus inversiones a sus ingresos, a pesar que algunos de los años intermedios el

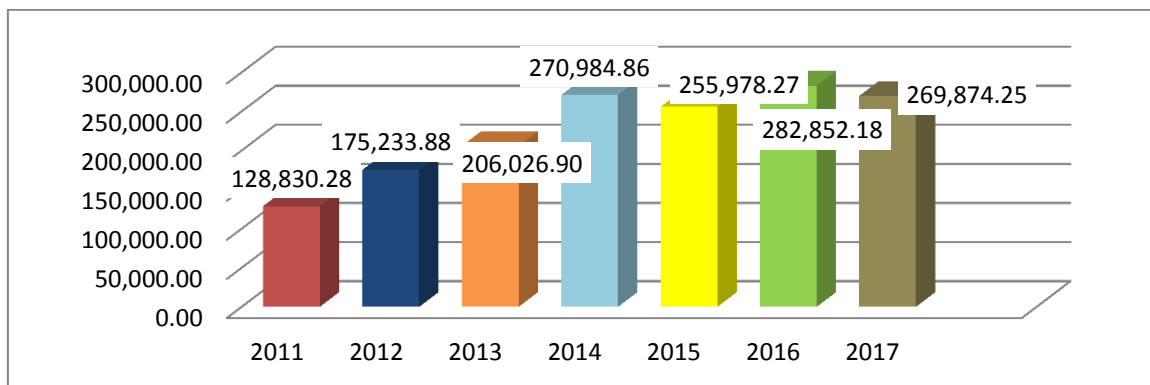
ingreso fue mayor al del 2017, como en el 2014 y 2016, aun así, en el último año de análisis su incremento es significativo en comparación al año 2011.

**Tabla 11**

*Distrito Las Piedras: Total de ingresos por ha, según precios en chacra de los principales cultivos, Año 2011 hasta 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
TOTAL	128,830.3	175,233.9	206,026.9	270,984.9	255,978.3	282,852.2	269,874.3	109%

FUENTE: Dirección Regional de Agricultura de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de Agricultura de Madre de Dios

**Figura 14. Total de ingresos por ha según precios en chacra de los principales cultivos, Año 2011 hasta 2017**

En el distrito Las Piedras, este subsector incrementó en los puntos ya mencionados, esto empezó a crecer desde la presencia de la Carretera Interoceánica, ya que no solo ha permitido dinamizar la economía del distrito, pues tienen acceso directo con Puerto Maldonado, sino que también ha dado más oportunidades e incentivos a los agricultores para incrementar su producción, pues tienen mayores beneficios como trasladar sus productos agrícolas eficazmente y en mayor cantidad, reducir los costos de transporte, llegar a más mercados e incrementar su demanda, y por ende, comercializar más, de tal forma que también aumentaron sus ingresos.

Por otro lado, las ventas de terrenos que se han dado desde que llegó la carretera, gran parte han sido para la siembra de los principales productos de la zona, pues el



distrito cuenta con suelos aptos para la agricultura. Cabe resaltar que este subsector es netamente por incentivo de los pobladores de invertir en éste e impulsar su crecimiento, a diferencia del subsector forestal.

### ***Sub sector Forestal***

Dentro de este recurso, se considera por especies no maderables y maderables; la primera está constituida especialmente por la extracción de castaña y shiringa, y la segunda por una serie de especies de madera.

A nivel nacional, Madre de Dios es el único departamento en donde se encuentra la castaña de forma natural, y existe empresas especializadas en el acopio, procesamiento, y comercialización de esta, tales como “Bosques Amazónicos”, asociada con más de 400 productores, otra es “Candela Perú”, que trabaja con 58 productores y cuenta con Certificación Orgánica, y “La Nuez”, empresa exportadora de castaña.

Las zonas donde existe mayor concentración de extracción de castaña, está localizada en la cuenca baja del río de Las Piedras, desde Tipishca hasta Lucerna aproximadamente y sus afluentes, asimismo de ambos lados de la carretera Puerto Maldonado-Iñapari (tramo Puerto Maldonado y Alerta).

La Shiringa, especie no maderable, está estancada debido a los bajos precios en el mercado y al cambio del patrón tecnológico en su producción, que afectó a la reducción en la demanda; sin embargo, se está tratando de generar iniciativas que permita darle un valor artesanal.

La extracción de madera y castaña en el distrito Las Piedras están ausentes de una eficiencia en el control, de planes y proyectos de sostenibilidad de bosques, y en muchos casos también en conflictos con otras actividades como la castaña y la agricultura, a pesar que la Dirección Regional Forestal y de Fauna Silvestre, emite un límite de extracción de madera y castaña a los castañeros y madereros al año, para su



conservación y forma de proteger estos recursos. Sin embargo, en muchas ocasiones, no se cumplen.

La presencia de la Carretera Interoceánica, en sí no ha beneficiado directamente a este subsector como a los otros subsectores, pues es una actividad que se controla por año su extracción, con sentido de conservar a sus especies, sin embargo, permite, reducir sus costos y tiempos de transporte que se dan para algunas zonas, pues ya no son más veces y más camiones y tráileres que trasladen estos productos. Además, se ha podido vender a otros mercados.

### ***Sub sector Pesca***

Esta actividad es considerada como una extracción de pescado del medio natural. Según a los datos de la Dirección Regional de Producción, desde el 2010, se ha presenciado mayor incursión de pescadores artesanales en nuevas áreas, y con volúmenes de extracción similar al del río Madre de Dios. Sin embargo, es una de las actividades que tiene desprestigio por la contaminación de los ríos.

### ***Producción Acuícola***

Esta actividad está basada en la crianza y matanza de peces de piscigranjas, y es una alternativa para la pesca artesanal. Actualmente, la producción acuícola está destinada al autoconsumo y a la comercialización local.

La crianza y matanza de peces de piscigranjas, se ha ido incrementando desde el año 2010, especialmente del pescado paco, pues se sustenta que la demanda local como la población de algunos centros poblados, por ejemplo Puerto Maldonado, prefieren esta especie. Además, gran parte de la población tienden a consumir pescados de piscigranjas, pues los pescados del medio natural, muchas veces están contaminados por mercurio.

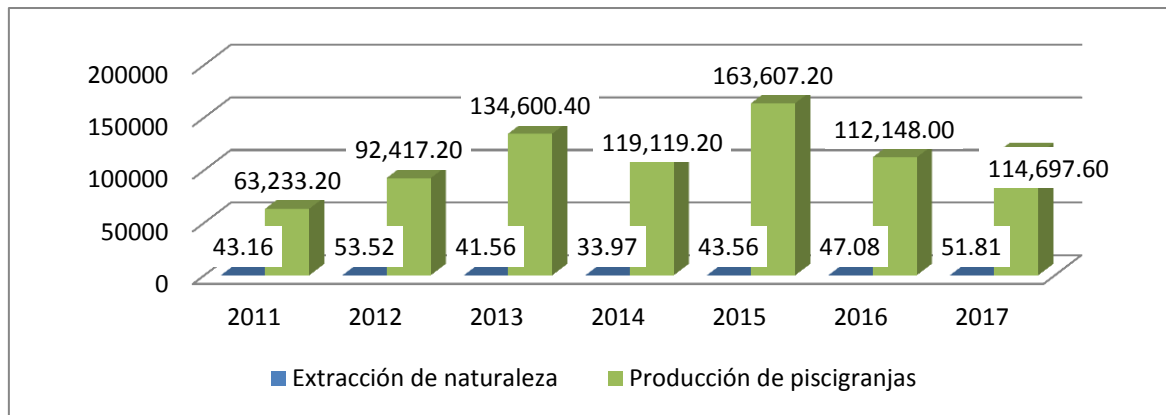
En la tabla 12 y figura 15, se muestra el número total de pescados extraídos, del período 2011/2017, la cual ha crecido en un 81%. Esto nos indica que después de la presencia de la Carretera Interoceánica, el subsector ha sido impulsado no sólo por la inversión que hicieron los dueños dedicados a ello, además del incremento del acceso al crédito que han podido tener para ello, sino también por los beneficios económicos que ellos proyectaron en un largo plazo.

**Tabla 12**

*Distrito Las Piedras: Extracción de pescado (en kg) por tipo, Año 2011 hasta 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Extracción de naturaleza	43.16	53.52	41.56	33.97	43.56	47.08	51.81	20
Producción de piscigranjas	63,233.2	92,417.2	134,600.4	119,119	163,607.2	112,148	114,697.6	81
Total	63276.36	92470.72	134641.96	119153.1	163650.76	112195.08	114749.41	81

FUENTE: Dirección Regional de Producción de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de Producción de Madre de Dios

**Figura 15. Extracción de pescado (en kg) por tipo, Año 2011 hasta 2017**

En la siguiente tabla se muestra el ingreso total del sector pesca y acuícola, y el total de ambos, estos datos están basados al precio promedio de pescado que se venden en el mercado de Puerto Maldonado, que es donde terminan principalmente.

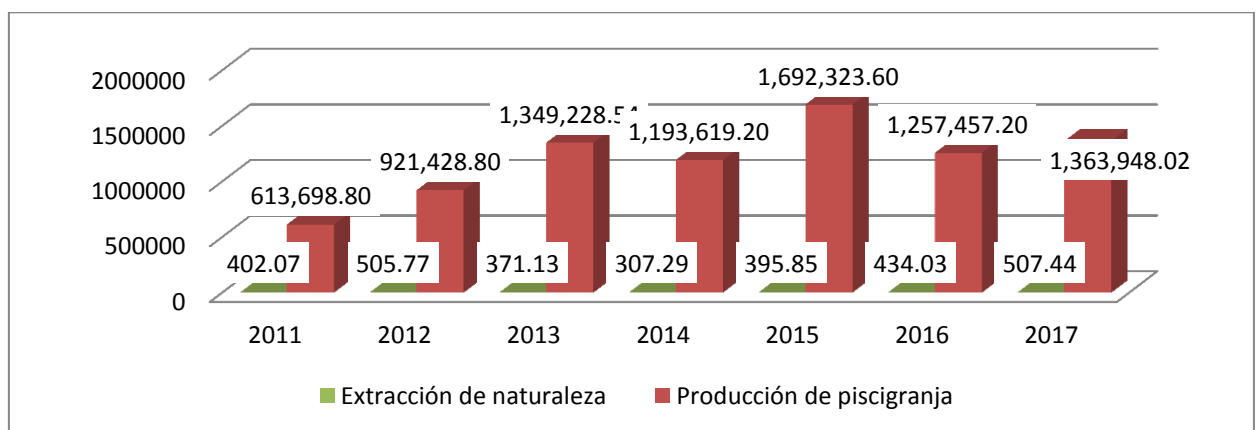
En la tabla 13 y figura 16, se observa también un incremento de los ingresos totales de este subsector en 122% al 2017, sabiendo así que esta actividad, no solo ha crecido en su producción sino también los ingresos de la población que trabaja en este subsector, pues la demanda abarca tanto a nivel distrital, como a otras zonas, una de ellas es la ciudad de Puerto Maldonado. Cabe resaltar, la Carretera Interoceánica les ha permitido llegar a más mercados, gracias al traslado de sus productos por vía terrestre, y de esta manera, poder extraer y comercializar más, ya que la capacidad del vehículo que lleva los pescados, es mayor a la que tenían antes (lanchas, botes), y con menores costos de transportes y riesgos, pues no es necesario gastar en dos medios de transporte, como lo hacían anteriormente (para el transporte terrestre y fluvial).

**Tabla 13**

*Distrito Las Piedras: Ingreso total (en soles) por tipo, Año 2011 hasta 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Extracción de naturaleza	402.07	505.77	371.13	307.29	395.85	434.03	507.44	26
Producción de piscigranja	613,699	921,428.8	1,349,228.5	1,193,619.2	1,692,323.6	1,257,457.2	1,363,948.02	122
Total	614,101	921,934.6	1,349,599.7	1,193,926.5	1,692,719.5	1,257,891.2	1,364,455.5	122

FUENTE: Dirección Regional de Producción de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de Producción de Madre de Dios

**Figura 16. Ingreso total (en soles) por tipo, Año 2011 hasta 2017**





#### 4.2.2.2.2. *SECTOR SECUNDARIO*

En este sector, el distrito Las Piedras está vinculado con la transformación de ciertos productos y bienes que se usan como intermediarios para la elaboración de otros, con mecanismos sencillos.

El sub sector manufacturero se dedica a una sencilla transformación de granos de arroz y maíz, por lo que usan molineros; también existen actividades asociadas con la producción artesanal de castaña y envasados de ellos. Cabe mencionar, que existe muy poca producción artesanal y envasado de lácteos.

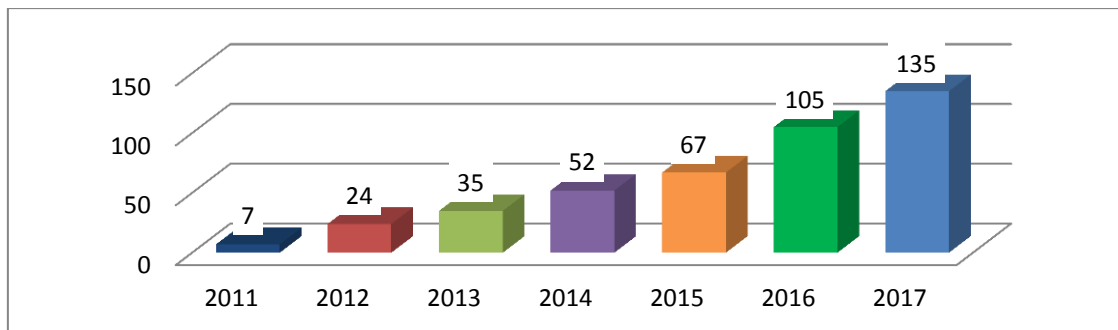
Se han incrementado MYPES que se dedican al aserrado y reaserrado de madera; y a la actividad metálica en la producción de ventanas, portones metálicos, etc.

Actualmente, aún existen ciertas limitaciones para la actividad manufacturera, como la carencia de mano de obra cualificada, infraestructura, maquinarias, y algunos altos costos de producción, y miedo al riesgo, ya que es una actividad prácticamente incipiente en este distrito, a pesar de que existe bajo costo de flete, debido a la presencia de la Carretera Interoceánica, lo que implica la reducción de muchos otros costos, como la de infraestructura, maquinarias e insumos.

En el distrito Las Piedras, este sector está vinculado a las actividades extractivas, especialmente de madera y castaña, con ciertas limitaciones tecnológicas. Por otro lado la actividad artesanal en el distrito es literalmente inexistente.

Como se ha podido observar en la tabla 8 y en la figura 17, el incremento de locales dedicados a este sector, creció en 1,828.5% del período 2011/2017, pues después de la presencia de la Carretera Interoceánica, la población ha presenciado oportunidades de poder dar valor agregado a las materias primas, como elaboración de pulpas de frutas, mermeladas, carpintería, castañas confitadas, entre otras, a través de la tecnología, pues gracias a esta vía, tienen la posibilidad de traer nuevas maquinarias y/o

equipos para el procesamiento de las materias primas, e incluso con menores costos, a pesar que no son de alta tecnología. Sin embargo, también ha incrementado la competitividad dentro de este sector, aunque más que una dificultad, ha sido un desafío para los empresarios, de poder diversificar e innovar sus productos, y aprovechar del Marketing, pues los medios sociales son un gran aliado para ello, para incrementar su producción. Por otro lado, un gran beneficio que también cuenta este sector, es que gran parte de los locales que se dedican a la transformación y/o procesamiento de productos, aprovechan las materias primas principales que les da esta zona.



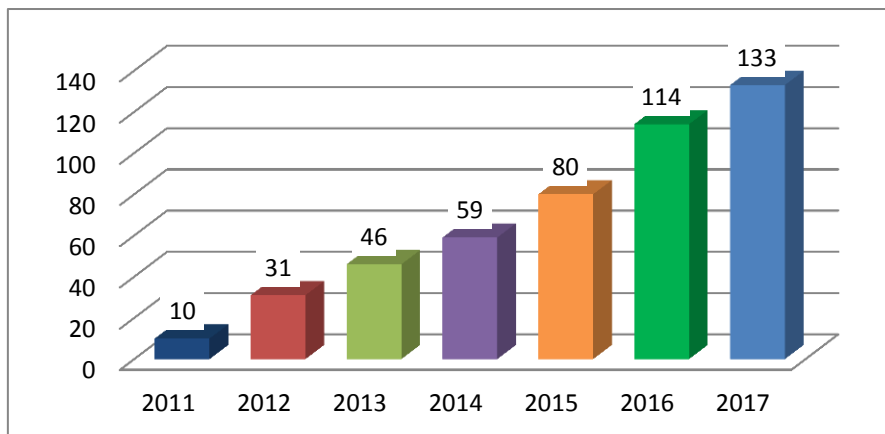
FUENTE: Gobierno Regional y la municipalidad distrital de Las Piedras

*Figura 17. Número total de locales en el sector secundario, Año 2011 hasta 2017*

#### 4.2.2.2.3. **SECTOR TERCIARIO**

El sector terciario está considerado por todas aquellas actividades económicas que comercializan bienes y/o servicios, en ella se encuentra la comercialización de productos primarios y productos con valor agregado, también están los servicios inmobiliarios, de alquileres, hoteles, restaurantes, tiendas de abarrotes, refrigerios, lodges, centros recreacionales, y entre otros. En la figura 18, se puede presenciar el incremento de locales en este sector del período 2011/2017 en 1,230%, lo que indica que después de la presencia de la Carretera Interoceánica, este sector es uno de los cuales los empresarios más apostaron para involucrarse, ya que han visto oportunidades, no solo en relación al transporte, que permite trasladar a los lugareños y productos a

menores costos, sino también incrementar la demanda, pues muchas personas no solo pasan por el distrito Las Piedras, sino también consumen los servicios y bienes que se ofrece dentro de ella, como centros recreacionales y de entretenimiento, abarrotes, comidas, entre otros.



FUENTE: Gobierno Regional y la municipalidad distrital de Las Piedras

**Figura 18. Distrito Las Piedras: Número total de locales del sector terciario, Año 2011 hasta 2017**

El sub sector de construcción ha empezado a crecer, gracias a la presencia de la Carretera Interoceánica, lo que generó mayor mano de obra, pues la mejora de infraestructura tanto en las viviendas, y de otros servicios básicos como educación y salud, ha requerido el traslado, de la ciudad de Puerto Maldonado al distrito Las Piedras, de materiales básicos para las construcciones, mejoras y otros arreglos en la infraestructura.

El distrito Las Piedras está conectado a través de la Carretera Interoceánica con el Puente Billinghamst, y vinculada con la ciudad de Puerto Maldonado, centro urbano más importante a nivel departamental. La circulación y transitabilidad de personas y productos entre otros lugares, en especial de Puerto Maldonado, es fluida. Esta vía permite mayor facilidad de transporte en mercadería del distrito Las Piedras, incluso



para todo el departamento, asimismo para los pasajeros, ya sean visitantes, turistas o residentes.

El transporte público en este distrito se da por medio de mototaxis, motolineales, pequeños combis, y/o vans lo que permite el desplazamiento a las personas entre los centros poblados ubicados en el distrito, también un transporte interprovincial, interdistrital e internacional (PERÚ- BRASIL), y entre zonas rurales y urbanas. Por otro lado, se da el transporte pesado que se traslada llevando productos comerciales, intermedios o de materia prima, a diferentes zonas y/o lugares. Cabe resaltar que los mayores flujos, están hacia Puerto Maldonado. Además, la Carretera Interoceánica ha facilitado las condiciones y el fluido, sin contratiempos, permitiendo la reducción de costos de transporte, y el tránsito en menor tiempo.

El transporte fluvial se da por medio de ríos y quebradas, y es una opción para ingresar a centros poblados alejados y comunidades indígenas, que no están al borde de la Carretera Interoceánica; se transporta personas y cargas, lo que permite trasladar productos agropecuarios y castañas en algunos casos (de concesiones ubicadas en zonas alejadas), permitiendo mayor comercio, especialmente entre Puerto Maldonado.

En relación al sector turismo, no es muy alto el efecto de la Carretera Interoceánica, pues a pesar que muchas personas realizan paseos hacia los centros recreacionales ubicados en el distrito, los lugares turísticos que ofrece éste son pocos, más que todo en el aspecto paisajístico, pero existe algunos como el Lago Valencia, Río Bajo Madre de Dios, Colpayoc, Planchón y Pampa Hermosa. Además, que se tiene personal calificado escaso en este distrito.

La actividad financiera es inexistente en el distrito Las Piedras, ya que la gran mayoría se centraliza en la ciudad de Puerto Maldonado, lo que implica a muchos madereros, castañeros, comerciantes y otros pobladores del distrito, viajar a Puerto



Maldonado para realizar préstamos y emitir sus ahorros a través de Bancos, Cooperativas, Cajas Municipales, entre otros. Cabe resaltar que en este distrito, existe una forma de financiamiento, los prestamistas, ofrecen dinero sin garantía, y a elevadas tasas de interés.

#### **4.2.2.3. INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA**

##### ***Organizaciones de los diferentes sectores***

En el distrito Las Piedras se encuentra diferentes organizaciones ligadas al aspecto cultural, económicas productivas, deportivas, entre otras. En las organizaciones, se tiene algunas principales como: la asociación de castañeros productores, organización de ganaderos, organización de pescadores artesanales, asociación de transformadores de la madera, y otras.

Otro tipo de organización importante y permite el desarrollo económico con un mejor manejo sostenible y racional de los recursos naturales para la conservación de ecosistemas, hábitats, pueblos indígenas, etc., es las organizaciones no gubernamentales como AIDER, ACCA, IIAP, ICAA.

La Inversión Pública, a disposición del MEF y de los diferentes niveles de gobierno, para la cartera de proyectos con viabilidad, ascendió en el año 2017 a S/.51'926,973.00, y la participación de la Municipalidad distrital en ésta es del 99%, y por otro lado se observa que cada vez la municipalidad va adquiriendo la capacidad de poder realizar sus proyectos.



#### **4.2.2.4. DINÁMICA ECONÓMICA**

##### **4.2.2.4.1. ARTICULACIÓN VIAL Y RELACIONES FUNCIONALES ENTRE CENTROS POBLADOS**

Las redes viales son infraestructuras que permite vinculación entre regiones, zonas, centros poblados, etc., generando un mejor flujo de mercaderías, y de personas. En el distrito Las Piedras, la principal red vial, de integración e interconexión, es la Carretera Interoceánica Sur del tramo 3.

El distrito Las Piedras cuenta con un total de 71 centros poblados y 4 comunidades nativas (Boca Pariamanu, Monte Salvado, Puerto Arturo, Tipiska)

El Centro Poblado de Planchón, considerado como la capital de este distrito, cumple una labor muy importante como centro urbano secundario, pues está ubicado estratégicamente en el eje de la Carretera Interoceánica, y ejerce dominio con los demás centros poblados. La función que cumple es de centro comercial y servicios, apoyo de las demás actividades como la pesquera y agropecuaria, y sustento a la extracción de madera y castaña.

El Centro Poblado El Triunfo, considerado como un centro urbano primario, por estar cerca y muy vinculado con la capital departamental (Puerto Maldonado), cumple el rol de centro poblado de servicios.

Mavila y alegría, centros poblados primarios, que cumplen funciones urbanas-rurales, y sustento de las actividades extractivas como la castaña y madera, agropecuaria, y algunos servicios.



### **4.3. ASPECTOS SOCIALES**

#### **4.3.1. CIUDAD DE PUERTO MALDONADO**

##### **4.3.1.1. POBLACIÓN Y URBANIZACIÓN**

El centro poblado de Puerto Maldonado, según al último censo del 2017 (2018), cuenta con un total de 77, 221 habitantes, teniendo en consideración que no todos ellos son originarios del departamento de Madre de Dios, y de la ciudad, pues ha existido mucha migración en los últimos años, especialmente de la sierra.

La ciudad de Puerto Maldonado, tiene mejor infraestructura y mayor acceso a los servicios públicos como salud, educación, luz, agua, desagüe, a comparación de otros centros poblados.

Por otro lado, existen organizaciones de tipo vecinal (AA.HH., asociaciones de vivienda, etc.), de base, económicas productivas (asociaciones de transportistas, pescadores, artesanales, transformadores de madera, etc.), culturales, deportivas (Deportivo Maldonado), entre otras.

La ciudad de Puerto Maldonado ha mostrado tener mayor dinamismo y crecimiento urbano a comparación de otros centros poblados del departamento, casi desde el año 2012, una de las razones que se debe esto, es por la presencia de la Carretera Interoceánica, que no solamente ha generado la presencia de más migrantes, sino también ha impulsado mayor la economía local y departamental, y la calidad de vida de la población.

##### **4.3.1.2. VIVIENDA Y SANEAMIENTO**

La ciudad de Puerto Maldonado, según al último censo (2017), cuenta con un total aproximado de 22, 852 hogares, muchos viven en viviendas particulares y no particulares.



La tipología de viviendas en Puerto Maldonado no es homogénea, debido a la diversidad que estas poseen actualmente, pues algunas son de material noble, otras de madera y otras son una combinación de ambas con otros materiales más. Según a la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014), basado al censo del año 2007, el material predominante y preferente, fue la madera con 49.53%, en cambio el material noble fue de 46.59%, y el 3.88% fue otros. Se estima un mayor crecimiento en relación al material noble, pues la presencia de la Carretera Interoceánica ha facilitado el traslado de cemento y ladrillo a la ciudad de Puerto Maldonado, de tal manera se observa que la población ha mejorado la infraestructura de sus viviendas a comparación de antes de la llegada de la Carretera Interoceánica, pues actualmente se tiene más acceso a estos materiales, y además, les brinda mayor seguridad a su familia, no solo por las amenazas climatológicas sino también de robos y asaltos en casa.

En el año 2011, según a los datos de la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014), y a la información brindada por la Dirección Regional de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el centro poblado de Puerto Maldonado, percibió el servicio de agua potable, el cual ha podido abastecer las 24 horas del día, al 75% de la población, y para el año 2017 se abasteció a un 100% a la población, como se muestra en la tabla 14 y figura 19, incrementando en un 25% este último año. En relación a la cobertura de alcantarillado y desagüe, en el año 2011, se cubrió al 35% de la población, y en el año 2017 al 65% de la población, como se muestra en la tabla 15 y figura 20. Ambos servicios son administrados y controlados por EMAPAT (Empresa Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Tambopata).

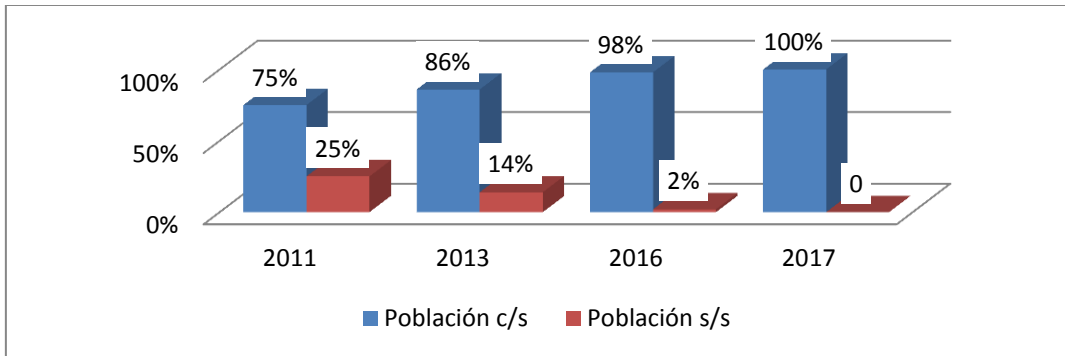


**Tabla 14**

*Ciudad de Puerto Maldonado: Población que cuenta y no cuenta con el servicio de agua potable (en porcentajes), Años 2011, 2013, 2016 y 2017*

AÑOS	2011	2013	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Población c/s	75%	86%	98%	100%	25
Población s/s	25%	14%	2%	-	-25

FUENTE: Dirección Regional de vivienda, construcción y saneamiento de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de vivienda, construcción y saneamiento de Madre de Dios

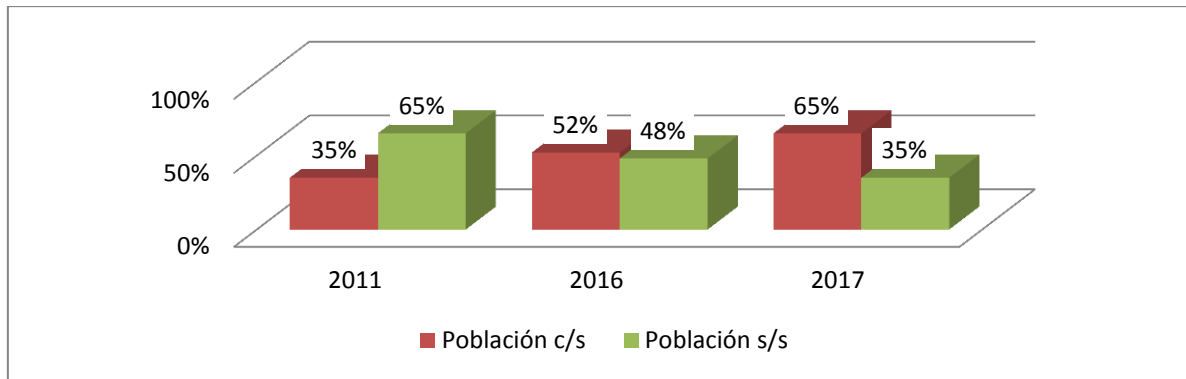
**Figura 19. Población de la ciudad de Puerto Maldonado, con servicio y sin servicio de agua potable (en porcentajes), Años 2011, 2013, 2016 y 2017**

**Tabla 15**

*Población que cuenta y no cuenta con el servicio de desague y alcantarillado (en porcentajes), Años 2011, 2016 y 2017*

AÑOS	2011	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Población c/s	35%	52%	65%	30
Población s/s	65%	48%	35%	- 30

FUENTE: Dirección Regional de vivienda, construcción y saneamiento de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de vivienda, construcción y saneamiento de Madre de Dios

**Figura 20. Población de la ciudad de Puerto Maldonado, con servicio y sin servicio de desagüe y alcantarillado (en porcentajes), Años 2011, 2016 y 2017**

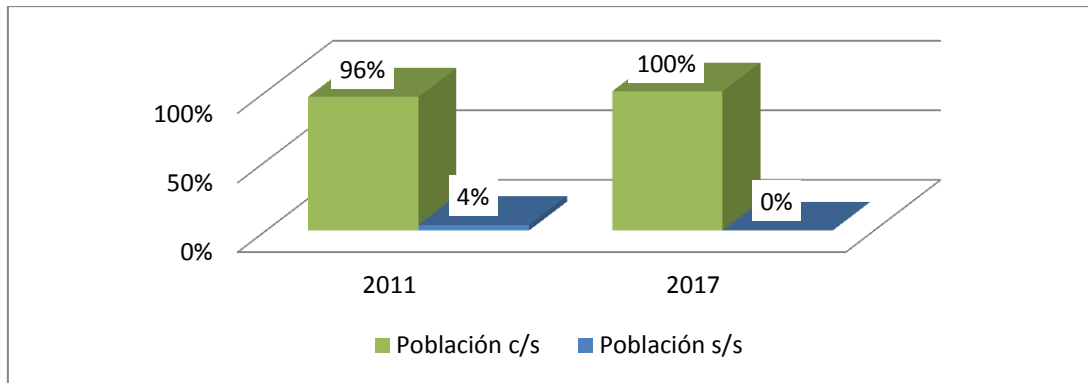
En la actualidad la Empresa Electro Sur Este S.A.A, está encargada de la administración y venta del servicio de energía eléctrica, en el año 2011 abasteció al 96% de la población, y el 2017 al 100% de la población del centro poblado de Puerto Maldonado como se muestra en la tabla 16 y figura 21. Sin embargo, existen algunos inconvenientes de vez en cuando, como cortes del servicio, debido a situaciones climatológicas.

**Tabla 16**

*Población que cuenta y no cuenta con el servicio de electricidad (en porcentajes), Año 2011 y 2017*

AÑOS	2011	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Población c/s	96%	100%	4
Población s/s	4%	0%	- 4

FUENTE: Municipalidad Provincial de Tambopata



FUENTE: Municipalidad Provincial de Tambopata

**Figura 21. Población de la ciudad de Puerto Maldonado c/n y s/n servicio de electricidad (en porcentajes), Años 2011 y 2017**

### 4.3.1.3. EDUCACIÓN

En el sector educativo, la Dirección Regional de Educación y la Unidad de Gestión Educativa Local Tambopata (localizados en la ciudad de Puerto Maldonado), son los encargados de gestionarlo, manejar los presupuestos basados a las metas y estrategias destinadas a ocuparse las necesidades educativas.

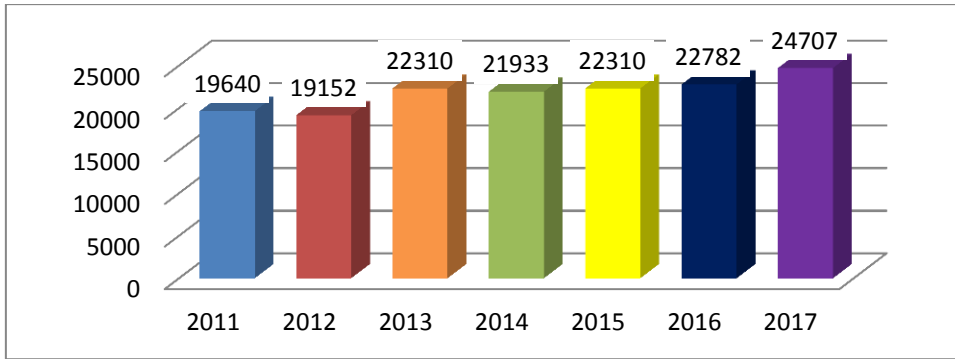
Según la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014) y el Ministerio de Educación, como se muestra en la tabla 17 y figura 22, el total de matrículas del año 2011 en la ciudad de Puerto Maldonado, al 2017, creció en un 25.8%.

**Tabla 17**

*Puerto Maldonado: Total de Matriculas del Sistema Educativo, Año 2011 hasta el 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Total	19640	19152	22310	21933	22310	22782	24707	25.8

FUENTE: Ministerio de Educación



FUENTE: Ministerio de Educación

**Figura 22. Total de matrículas del Sistema Educativo, Año 2011 hasta 2017**

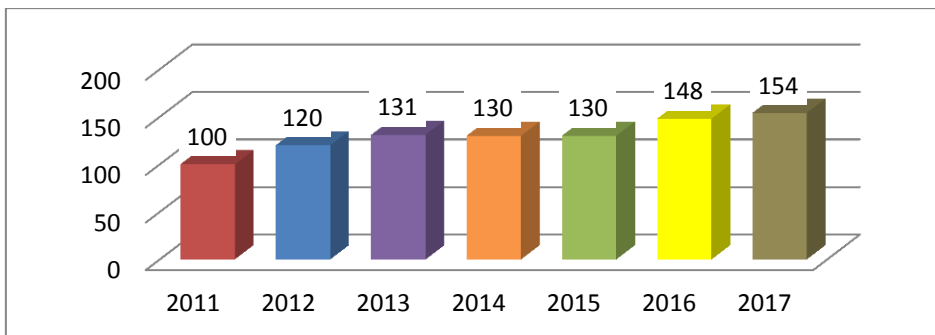
En relación al total de instituciones educativas, en la tabla 18 y figura 23, se puede presenciar un incremento en el período 2011/2017, del 54%. En este total, están incluidas las instituciones educativas de todos los niveles tanto públicos como privados.

**Tabla 18**

*Puerto Maldonado: Total de Instituciones Educativas*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Total	100	120	131	130	130	148	154	54

FUENTE: Ministerio de Educación



FUENTE: Ministerio de Educación

**Figura 23. Total de Instituciones Educativas, Año 2011 hasta 2017**

El incremento de las instituciones educativas y matrículas, no solamente se debe a que exista mayor número de pobladores que requieran de estos servicios, y por ende, se tenga que cubrir esa demanda, sino también que gracias a la Carretera Interoceánica, se pudo llegar a más población en el sector educativo, y así poder recibir la población



mejor formación educativa básica, y a la vez, la Carretera Interoceánica ha permitido trasladarse a la población hacia las instituciones, ya que incluso muchos de los matriculados son alumnos que llegan desde zonas lejanas, no pertenecientes a la ciudad; y a la vez, ha permitido mejorar la infraestructura y equipamiento de esas instituciones, no solo porque los traslados de ellos se da a través de la Carretera Interoceánica, sino que también, el incremento de más y nuevos locales que ofrecen servicios y productos para desarrollarlo, así como inmobiliarias, ferreterías, carpinterías (para las carpetas), centros de informática (venta de computadores), telecomunicaciones (internet), entre otros.

Según la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014), basados en los datos del PNUD, dice que el centro poblado de Puerto Maldonado presenta 97.82% de personas que saben leer y escribir, en cambio el 2.18% son analfabetos. También menciona que el 96.2% de los niños, asisten a un centro educativo, el 3.8% no asiste a la escuela.

#### **4.3.1.4. SALUD**

Un buen servicio de salud es muy importante para mejorar el bienestar y desarrollo social de una zona, por lo tanto se requiere de una buena infraestructura y equipamiento de diferentes recursos. En este caso, la ciudad de Puerto Maldonado cuenta con tres niveles de establecimiento de salud: Hospital Tipo II, Centros de Salud y Puestos de Salud, los cuales muchos de ellos están a cargo del Ministerio de Salud. Sin embargo, la infraestructura que presentaron los establecimientos de salud en el año 2011, no fueron las más óptimas, pues no satisficieron a toda la población de Puerto Maldonado.

En la tabla 19, se presenta los diferentes establecimientos de salud según dependencias y categoría, y se estima que éstos solo atendieron a un total de 22,258 asegurados en el año 2011, como esta en la figura 24. Sin embargo para el año 2017, se



tiene la tabla 20, donde se puede observar el incremento de establecimientos de salud, y a la vez el número total de atendidos, que ascendió en un 78.6% entre el período 2011/2017.

Como se puede apreciar en las dos tablas (tabla 19 y 20) y la figura 24, en el año 2011 los establecimientos de salud eran menos a los del 2017, esto se debe a que la población era menor a la actual, también a que muchos de ellos no contaban con seguro de salud, y las deficiencias que tenía estos establecimientos, pues la infraestructura no era la más adecuada, no solo porque no había otros programas para el servicio de salud que puedan acceder estas personas, más que las básicas. La construcción de estos establecimientos era muy pequeña, de madera, con poco equipamiento, por lo tanto no les permitía abastecer a la población que necesitaban el servicio. Sin embargo, el año 2017, no solo ha habido un incremento de atención a los asegurados, sino también de establecimientos de salud; y muchos de ellos han podido mejorar su infraestructura, pues, desde que se culminó la construcción de la Carretera Interoceánica, la llegada de más profesionales, equipamientos, y materiales de construcción para este sector, ha favorecido la ampliación de accesos a otros programas que antes no había, y es por ello, se ha incrementado también el número de atendidos.

Se atienden a personas de otras zonas del departamento (los hospitales de categoría II) que llegan a los establecimientos de salud de la ciudad, de urgencia o para hacerse atender en otros servicios que a veces el establecimiento de salud más cercano a su zona no cuenta con ello, y pues la gran mayoría de los atendidos, se trasladan a través de la Carretera Interoceánica tramo 3, en menor tiempo y con menor riesgo de morir en el camino, y con la seguridad de tener la infraestructura pavimentada. Además, este sector ha mejorado su atención no solo internamente, sino que en muchos casos, los asegurados son enviados a Cusco, y a otros departamentos a través de la Carretera



Interoceánica Sur del tramo tres, para mejores atenciones de las que pueda brindar estos establecimientos de la ciudad.

**Tabla 19**

*Puerto Maldonado: establecimientos de salud, Año 2011*

CIUDAD	ESTABLECIMIENTO DE SALUD	CATEGORÍA
PUERTO MALDONADO	Santa Rosa	Hospital II
	La Joya	Centro de Salud
	Jorge Chávez	Centro de Salud
	Nuevo Milenio	Centro de Salud
	ESSALUD	Hospital II
	ESSALUD	Puesto de Salud

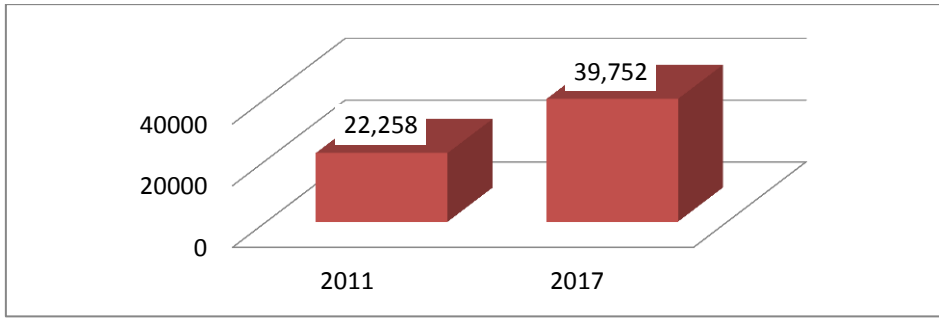
FUENTE: PDU de Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata

**Tabla 20**

*Puerto Maldonado: Número total de establecimientos de salud y de personas atendidas, Año 2017*

CATEGORIA	ESTABLECIMIENTO	ATENDIDOS
Total		39,752
Hospitales	Ii-2 - 00002698 - Hospital Santa Rosa	17,134
Hospitales	Ii-1 - 00009319 - Hospital I Victor Alfredo Lazo	-
Centros de salud	I-2 - 00002704 - La Joya	3,404
Centros de salud	I-3 - 00002708 - Jorge Chavez	5,796
Centros de salud	I-1 - 00002718 - Jorge Chavez	108
Centros de salud	I-1 - 00002721 – Unión	1,368
Centros de salud	I-1 - 00002722 - AA.HH. Pueblo viejo	593
Centros de salud	I-3 - 00007704 - Nuevo Milenio	11,349
Total		82,730

FUENTE: Dirección Regional de Salud de Madre de Dios



FUENTE: Dirección Regional de Salud de Madre de Dios

**Figura 24. Número total de atendidos, Años 2011 y 2017**

**4.3.1.5. OTROS INDICADORES SOCIALES**

**Índice de Desarrollo Humano**

El índice de desarrollo humano (IDH) se mide a través de 5 variables, las cuales son esperanza de vida, cantidad de alumnos matriculados, alfabetismo, logro educativo e ingreso per cápita. Según la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014), basados en los datos del PNUD, se tuvo el IDH del distrito de Tambopata del año 2009, éste fue de 0.6456, como se puede presenciar en la tabla 21; este dato es muy referencial para la ciudad de Puerto Maldonado, ya que representa a más del 90% de la población del distrito de Tambopata. También se tiene la tasa alfabetismo, que fue de 97.82%, es decir que casi el 100% de la población sabe leer y escribir, la demanda de escolaridad fue de 87.58% en alumnos matriculados al nivel secundario, también se tuvo un ingreso de S/. 490.00 al mes por persona. Además, en la tabla se puede observar los diferentes rankings a nivel nacional, que se encuentran ubicadas las 5 variables mencionadas.

**Tabla 21**  
*Distrito de Tambopata: Índice de Desarrollo Humano, Año 2009*

POBLACIÓN		ÍNDICE DE DESARROLL O HUMANO		ESPERANZA DE VIDA AL NACER		ALFABETISMO		ESCOLARIDAD		LOGRO EDUCAT.		INGRESO FAMILIAR PER CÁPITA	
Hab	Rak	IDH	Rank	años	Rank.	%	Rank.	%	R..	%	R.	N.S. mes	R.
60,214	88	0,6456	138	71	977	97,82	92	87,5	712	94,4	155	490.0	44

FUENTE: PDU de Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata





El IDH del distrito de Tambopata no es bajo, se puede decir que las personas contaban con una ligera calidad de vida, antes de la construcción de la Carretera Interoceánica. Sin embargo, el alfabetismo en la ciudad de Puerto Maldonado, y en general el distrito de Tambopata, en el 2015, el centro poblado de Puerto Maldonado contó con casi el 100% de su población que saben leer y escribir, y por ende el logro educativo también ha mejorado.

La Carretera Interoceánica ha beneficiado a muchos indicadores que ya fueron mencionados anteriormente, pues se ha visto un incremento para el año 2017.

### ***Pobreza***

En el caso del índice de pobreza monetaria del distrito de Tambopata, según la Municipalidad Provincial de Tambopata (2014), el año 2009 presentó un 9.3% de la población total, que estuvo en situación de pobreza, 2.2% en situación de extrema pobreza. Estos datos son muy representativos a nivel de la ciudad de Puerto Maldonado, teniendo en cuenta que más del 90% de la población distrital, habita en esta ciudad. Sin embargo, después de la presencia de la Carretera Interoceánica, es decir para el año 2017, se estima una reducción de este indicador, a pesar de no tener este dato actualizado; las familias, no solo se han visto favorecidas en poder emprender un negocio y tener mayor posibilidades a estar empleados, por el incremento de la demanda en esta ciudad y el acceso hacia otros mercados, sino que también se han visto beneficiadas en sus ingresos, muy al margen de existir también una mayor competencia, la cual no les ha afectado significativamente.

### ***Inclusión Social***

En la ciudad de Puerto están presentes los diferentes programas sociales, encargados por el MIDIS; sin embargo, no se cuenta con todos, como Pensión 65 y cuna más, esto se debe a que según el mapa de pobreza, el departamento de Madre de Dios

estuvo como la menos pobre en el 2013, lo cual esto se direcciono principalmente a la capital departamental.

**Tabla 22**

*Puerto Maldonado: programas sociales y total de beneficiarios, Año 2013*

PROGRAMAS SOCIALES	EXISTENTES EN PUERTO MALDONADO		BENEFICIARIOS
	SI	NO	
JUNTOS		X	
PENSIÓN 65	X		67
CUNA MAS		X	
QALI WARMA	X		10,392 (65 IE)
VASO DE LECHE	X		2,245

FUENTE: PDU de Puerto Maldonado 2024 – Municipalidad Provincial de Tambopata

En la tabla 22, se presenta el total de programas sociales existentes en el año 2013, y el número total de beneficiarios por programas a nivel de la ciudad. El programa que pudo llegar a mayores beneficiarios es “Qali Warma” seguidamente “Vaso de leche”, y “pensión 65”, esto nos permite corroborar que la ciudad no presenta un alto nivel de pobreza que preocupe al Estado.

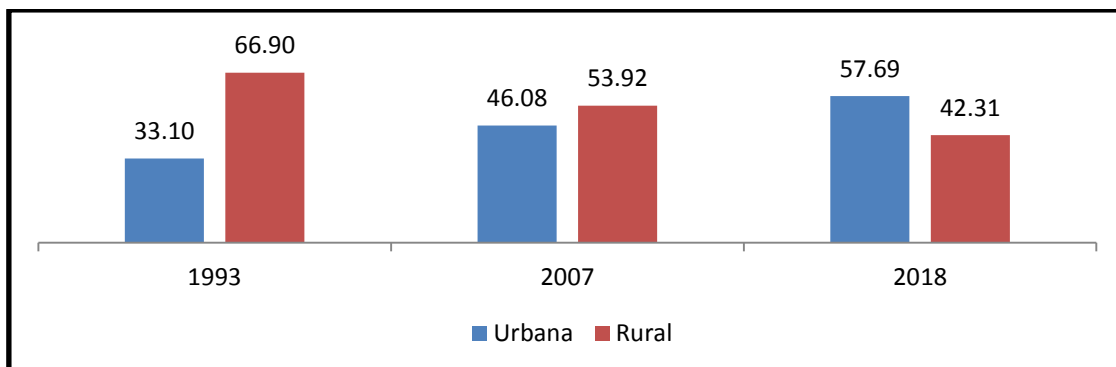
#### **4.3.2. DISTRITO LAS PIEDRAS**

##### **4.3.2.1. POBLACIÓN Y URBANIZACIÓN**

Según el Censo Nacional del INEI (2018), el distrito Las Piedras cuenta con un total 12, 644 habitantes, y 3, 606 hogares.

Según la Municipalidad Distrital de Las Piedras (2018), actualmente, su población ha presentado una mayor preferencia por el área de residencia urbano como se muestra en la figura 25, el crecimiento al 2018 es de casi el 9%, por lo que se puede decir que uno de los factores que ha provocado esto, fue el crecimiento de la actividades

primarias y terciarias, la cual ha dinamizado su economía, generando mayor mano de obra y el desarrollo de iniciativas económicas. Además, los proyectos de desarrollo financiados por gobiernos locales también ha contribuido a este proceso, incluyendo la Carretera Interoceánica, que ha permitido la presencia de más migrantes a residir en el distrito, y a mejorar la infraestructura de sus casas, instituciones, establecimientos, y calles de los centros poblados.



FUENTE: Municipalidad Distrital de Las Piedras-2018.

**Figura 25. Las Piedras: Evolución de la población por área de residencia, Años 1993, 2007 y 2018 (en porcentaje)**

El trabajo de campo realizado por la Municipalidad del distrito Las Piedras (2018), ha demostrado que mucha de la población se ha desplazado del campo a la ciudad, con intenciones de buscar mayores oportunidades. La presencia de mayores instituciones públicas y privadas, ha generado también ese desplazamiento.

En un enfoque territorial, el distrito Las Piedras está ubicado en una zona de expansión urbana, al sur de la capital departamental, siendo sus principales centros poblados (Planchón, Mavila, Alegría, El Triunfo y Sudadero), los que desempeñan la organización territorial, teniendo como base a la Carretera Interoceánica que permite organizar e incluir a nuevos centros poblados, que están ubicados a los bordes de esta vía. Por otro lado, los distintos Centros Poblados cumplen un rol de centros de servicios, de igual manera favorecen a las actividades principales del distrito. Además, la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, ha permitido y permite la migración de personas



de otros departamentos y de otras zonas del departamento de Madre de Dios, al distrito Las Piedras, tal es que esta construcción es uno de los factores que ha generado un mayor incremento de la población.

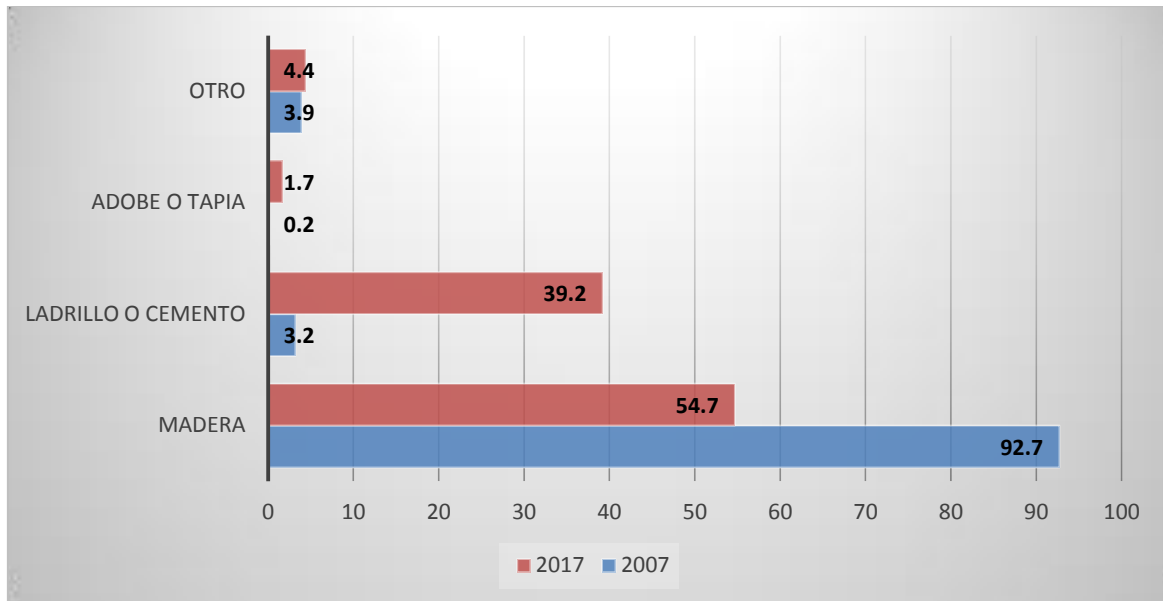
#### **4.3.2.2. VIVIENDA Y SANEAMIENTO**

Según a los estudios realizado por la Municipalidad Distrital de Las Piedras (2018), a través de talleres, los pobladores mencionaron que cuando se conformaron como centros poblados, inicialmente ellos no contaban con una infraestructura adecuada a la actual, ya que sus viviendas eran de material de madera y su piso era de tierra. Para el año 2017, la infraestructura de sus viviendas cambiaron, pues el material ya no es de madera sino de noble, de igual manera en los pisos, inclusive muchos cuentan con mayólicas.

Dentro de estos estudios, en el año 2017, se observó que 69.8% de la población viven en viviendas particulares, el 20.9% vive en alquiler, 9.7% otro tipo de vivienda. Por otro lado, el 38% cuenta con título de propiedad, y 62% no cuenta con título de propiedad.

En el distrito Las Piedras, la mayoría de la población tiene una vivienda, pero, muchas de éstas no cuentan con características de habitabilidad, como agua y desagüe, luz, entre otros.

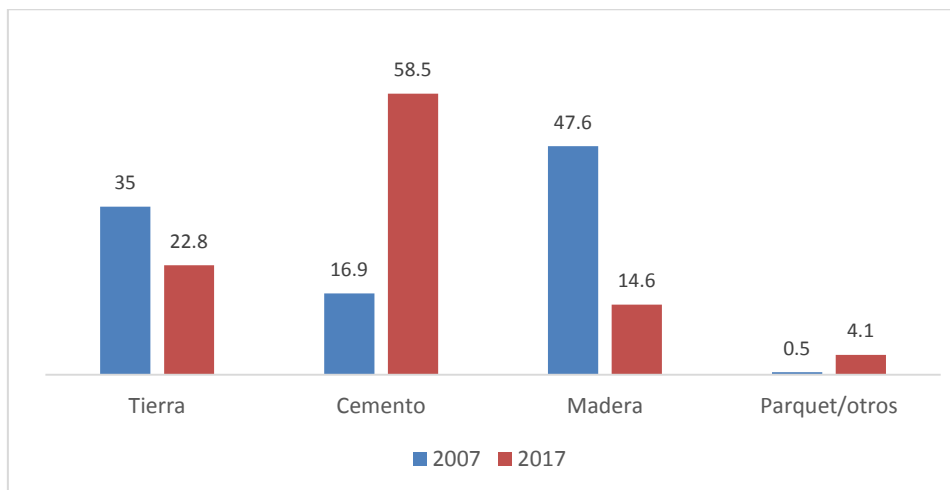
En la figura 26, se puede observar el gran cambio que hubo entre el período 2007 y 2017, teniendo al material predominante de paredes la madera, ésta se ha reducido casi en un 38% para el año 2017, e incrementándose el material de cemento o ladrillo en un 36%.



FUENTE: ZEE 2018 – Municipalidad Distrital de Las Piedras

**Figura 26. Las Piedras: Material predominante de las paredes, Años 2007 y 2017**

En la figura 27, en el año 2007, el material predominante de los pisos era madera en 47.6% y tierra en 35%, reduciéndose a un 14.6% y 22.8% al año 2017, respectivamente. Por consiguiente, en este último año, el material predominante de pisos fue el cemento, con 58.5%, habiéndose incrementado en 43.6% del año 2007 al 2017.



FUENTE: ZEE 2018 – Municipalidad Distrital de Las Piedras

**Figura 27. Las Piedras: Material predominante de los pisos, Años 2007 y 2017**



Como se ha podido observar en las dos figuras anteriores (figura 26 y 27), en el 2017, las personas han tenido una mejoría en la infraestructura de sus viviendas, esto se debe a que tienen mayor acceso a la compra de mejores materiales de construcción, como el cemento y ladrillo, pues gracias a la Carretera Interoceánica, que ha permitido el traslado y la llegada de estos insumos de construcción, al distrito Las Piedra.

Por otro lado, el acceso a servicios básicos en las viviendas, como agua, luz y desagüe, ha mejorado a comparación del año 2007, como se presenta en la tabla 23. En el servicio eléctrico, el 78.4% de viviendas cuentan con acceso, es decir que se ha incrementado en 38.92%. En el servicio de agua y alcantarillado, según a los datos obtenidos de la Municipalidad Distrital por parte del INEI, el 61.4% de la población de este distrito, acceden al servicio de agua, lo que en el 2007 era de 12%; y 13% al de alcantarillado por red pública, lo que antes era de 8.56%. Sin embargo, la mayor problemática fue la provisión de servicios de alcantarillado, ya que muchos de los proyectos aprobados no se ejecutaron por problemas de corrupción, el acceso a la zona complicaba muchas veces el traslado de maquinarias, pues algunos no pudieron ser concretados, a pesar que aún siguen con estos problemas, la Carretera Interoceánica ha permitido abastecer a más personas, ya que se llevan más insumos. Cabe resaltar, a pesar de la implementación del servicio de agua tratada, el problema del alcantarillado no permite que sea eficiente el servicio, pues, solo cuenta con pozos sépticos, los cuales muchas veces su capacidad rebasa, provocando problemas de salud en la población.

**Tabla 23***Las Piedras: Población con Servicios Básicos, Años 2007 y 2017*

LAS PIEDRAS	2017	2007	Variación
	%	%	%
Con Electricidad	78.4	39.48	38.92
Sin electricidad	21.6	60.52	- 38.92
Viviendas con cobertura de agua por red pública	56	9	47
Con cobertura de agua	61.4	12	49.4
Pilón o pileta	2.2	4.32	-2.12
Pozo	13.9	19.12	- 5.22
Sin cobertura de agua	22.5	64.56	- 42.06
Alcantarillado por red pública	13	8.56	4.44
pozo séptico/Letrina	31.6	9.33	22.27
Pozo negro o ciego	52.8	73.32	- 20.52
No tiene alcantarillado	2.6	7.48	- 4.88

FUENTE: ZEE 2018 – Municipalidad Distrital Las Piedras

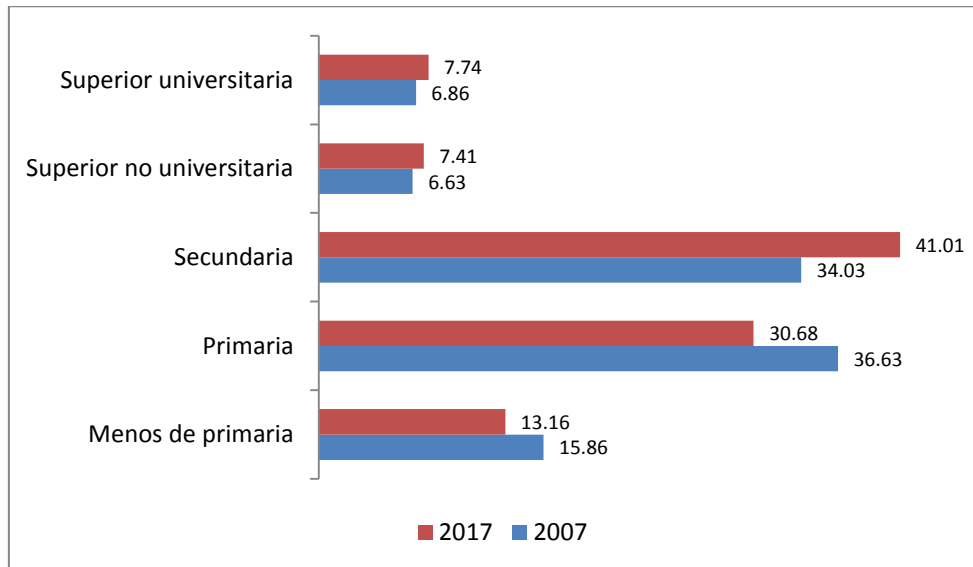
Por otro lado, en el servicio de desagüe, la población del distrito Las Piedras en el año 2007, contaba con solo el 8.56% de población atendida, considerándose al C.P de Planchón con alto porcentaje y el C.P del Triunfo en 0%. Para el 2018, según a los estudios realizados por la Municipalidad Distrital, la población urbana cuenta con 4.16% con este servicio, y en el área rural, el 100% de la población no cuenta con el servicio.

El distrito Las Piedras, al ser una zona más rural que urbana, los pobladores aún cuentan con deficiencias y carencias en saneamiento. Sin embargo, la Carretera Interoceánica ha facilitado esto, pues se ha podido cubrir a más personas, pues los traslados de los insumos para la mejora de esta infraestructura, son más y permanentes. E incluso, la entidad encargada tiene más posibilidades y facilidades de provisionar y

arreglar las tuberías y desagües que en ocasiones se daña, a una parte mayoritaria de la población del distrito.

#### 4.3.2.3. EDUCACIÓN

En el distrito Las Piedras, según la Municipalidad de Las Piedras (2018) a través de datos obtenidos por el INEI, nos presenta la figura 28.



FUENTE: ZEE 2018 – Municipalidad Distrital de Las Piedras

**Figura 28. Las Piedras: Nivel de escolaridad, según principales centros poblados, Años 2007 y 2017 (en porcentaje)**

Se puede observar que el nivel de escolaridad que mayor ha crecido es primaria, y secundaria, considerando su crecimiento entre el año 2007 al 2017, aproximadamente en 6.5%. En relación, al nivel superior universitario y no universitario, también incrementaron, pues existe una filial de universidad, ubicada en C.P. El Triunfo. El hecho de que la población ya tiene acceso más fluido a la ciudad de Puerto Maldonado, muchos de los estudiantes universitarios y no universitarios, prefieren estudiar en esta ciudad, ya que cuenta con más instituciones educativas, especialmente en el nivel superior.



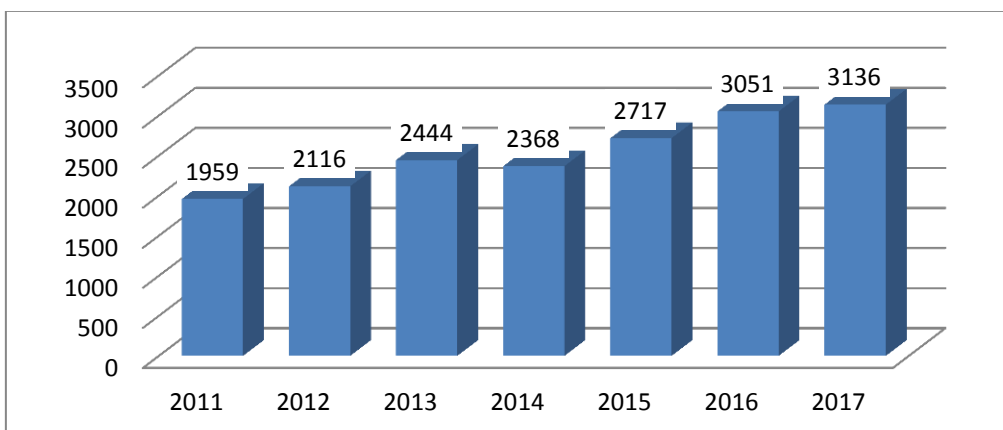
En la tabla 24 y figura 29, se observa un incremento de matrículas entre el período 2011/2017, de 60%, a pesar de que hubo una ligera disminución en el año 2014, pues los padres en ocasiones obligan trabajar a sus hijos en la madera o castaña, dejando de lado su educación. En la tabla 25 y figura 30, se muestra el número total de Instituciones Educativas tanto públicas como privadas, lo cual se puede observar un crecimiento entre el período 2011/2017 de 33%.

Por otro lado, la Carretera Interoceánica, ha permitido una mejoría dentro del sector educativo en este distrito, pues, no solamente se está aumentando la cobertura de la población que necesita estudiar, y así tener mayor acceso al sistema educativo dentro de su zona, sino también, nos indicaría una disminución de la tasa de analfabetismo, pues entre 2007 y 2017, se ha reducido de 5.18 % a 3.81%, según a los datos de la Municipalidad Distrital de Las Piedras (2018) respectivamente, teniendo en cuenta que estos datos son considerados desde la población de 15 años a más.

**Tabla 24**  
*Distrito Las Piedras: Total de matriculas por año*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Total	1959	2116	2444	2368	2717	3051	3136	60

FUENTE: Ministerio de Educación



FUENTE: Ministerio de Educación

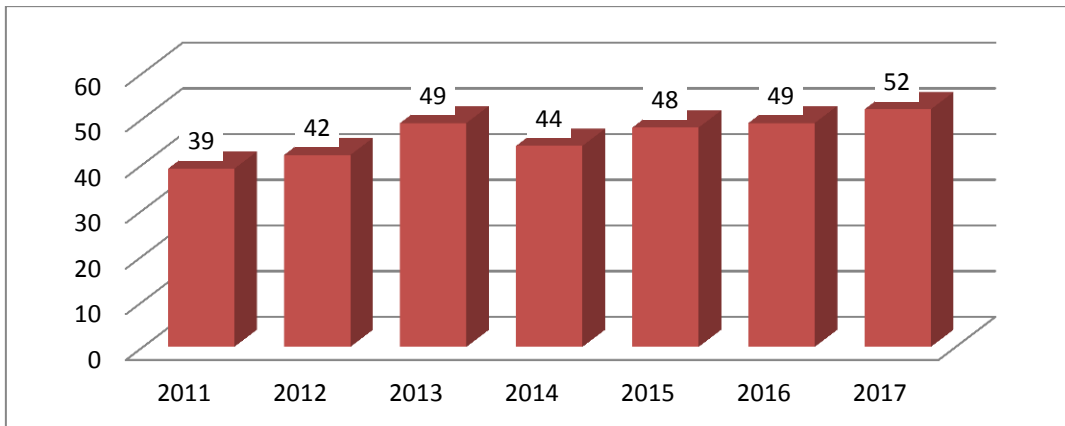
**Figura 29. Distrito Las Piedras: total de matrículas por año**

**Tabla 25**

*Distrito Las Piedras: Instituciones Educativas Públicas y Privadas en sus diferentes modalidades y niveles, Año 2011 hasta el 2017*

AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN % (2011/2017)
Total	39	42	49	44	48	49	52	33.3

FUENTE: Ministerio de Educación



FUENTE: Ministerio de Educación

**Figura 30. Total de Instituciones Educativas, Año 2011 hasta 2017**

**4.3.2.4. SALUD**

En el distrito Las Piedras, el sector salud está organizado mediante una Micro red Planchón, perteneciente a la Red de Salud de Tambopata.

En el año 2016, el distrito Las Piedras contó con 11 postas, las cuales 3 cuentan con médicos, y están localizadas en Planchón, Mavila y Alegría, y 8 ubicados en otros centros poblados (no cuentan con médico). Por otro lado, el Centro de Salud Tambopata tiene limitaciones para poder atender a los pacientes, como escaso personal, insuficiente capacidad resolutive, pues muchas veces, esto implica transferir a los pacientes a Puerto Maldonado. Además, las postas de salud carecen de personal, y también de insumos y medicamentos.

En el año 2017, se ha tenido 11,768 personas atendidas y en el 2011 de 6,812, esto indica un incremento de 72.75%, como se muestra en la tabla 26, incluyendo las



atenciones que se da por establecimientos de salud en los distintos centros poblados y zonas:

**Tabla 26**

*Número total de establecimientos de salud y de personas atendidas en el distrito Las Piedras, Años, 2011 y 2017*

CATEGORIA	ESTABLECIMIENTO	2017	2011	VARIACIÓN (2011/2017)
		Atendidos	Atendidos	%
Total		11,768	6,812	72.75
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002726 - SABALUYOC	229	275	
CENTROS DE SALUD	I-2 - 00002744 - PLANCHON	2,656	1,298	
CENTROS DE SALUD	I-2 - 00002745 - MAVILA	2,894	1,342	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002746 - EL TRIUNFO	3,218	-	
CENTROS DE SALUD	I-2 - 00002748 - ALEGRIA	2,056	1,380	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002749 - LAGO VALENCIA	103	-	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002751 - LUCERNA	45	203	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002752 - SUDADERO	487	500	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002753 - MONTE SALVADO	8	217	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002755 - TIPISHCA	-	217	
CENTROS DE SALUD	I-1 - 00002757 - BAJO ALEGRIA	72	1,380	

FUENTE: Dirección Regional de Salud de Madre de Dios

La población de este distrito, tiene acceso a este servicio, principalmente del Seguro Integral de Salud (SIS). En el año 2017, se tuvo un total de 9,246 afiliados, considerado que el 44.34% pertenece a una población menor a 18 años; por otro lado, del año 2007 al 2016, se ha presenciado un aumento del número de afiliados, de 14.29% a 51.25 % respectivamente.



La Carretera Interoceánica, no solo ha permitido que las personas se trasladen y lleguen en menor tiempo a los centros de salud, pues en muchas ocasiones son casos de urgencias, sino también ha generado mayor articulación en este sector con la ciudad de Puerto Maldonado, ya que algunas veces se necesita trasladar a los pacientes para mejorar su atención. También la pavimentación de la vía, ha permitido que existan menores números de accidentes, pues antes de su construcción, era una vía con dificultades para transportarse, por la inestabilidad de la tierra, ya que se hacía cochas, barro, especialmente en épocas de lluvias.

#### **4.3.2.5. OTROS INDICADORES SOCIALES**

##### ***Índice de Desarrollo Humano (IDH)***

Actualmente, el distrito Las Piedras no cuenta con una medición del IDH, pero si se puede suponer un crecimiento, pues según a los datos de IDH, obtenido por la Municipalidad de Las Piedras (2018), del año 2007 al 2012, ha tenido un ligero incremento; ya que en el 2007 el IDH era de 0.33 y el 2012 de 0.44. Además en esos años, el distrito Las Piedras fue el que registró menor IDH de toda la provincia de Tambopata. Sin embargo, se cree que actualmente se ha incrementado el IDH a comparación de estos períodos, pues la presencia de la Carretera Interoceánica ha generado mayor dinamización y desarrollo en su economía en los últimos años, y por ende, la población se ha visto beneficiada por ello, mejorando su calidad de vida.

##### ***Pobreza***

Según a los datos más actualizados, presentados por la Municipalidad Distrital de Las Piedras (2018), tomando en cuenta el enfoque monetario, a través del ingreso per cápita mensual, y el acceso a la seguridad alimentaria; del 2007 al 2013, el nivel de pobreza ha disminuido considerablemente, de 27.8% a 5%. Por otro lado, el ingreso



mensual per cápita se ha incrementado en 104.2% desde el año 2007 al año 2012, de S/. 311.60 a S/. 636.40 respectivamente.

En relación al acceso a la seguridad alimentaria, la desnutrición crónica infantil entre el año 2014 al 2017, se ha reducido en 2.68%, es decir de 10.88% a 8.2%, siendo por debajo del promedio departamental del año 2017, que fue de 10.5%.

La Carretera Interoceánica, no solo ha generado mayor dinamización en la economía, en sus actividades económicas, empleo, sino también mayores ingresos a los pobladores, lo que les permite tener una mejor alimentación, y acceso a los servicios básicos.

**Inclusión Social**

El distrito Las Piedras, cuenta con los principales programas sociales, como “Cuna Más, Juntos, Pensión 65, Qali Warma y Vaso de leche”; en la tabla 28 se presencia el número de beneficiarios por programas sociales que contó este distrito en el año 2017, y se tuvo acceso a más programas sociales a comparación de la ciudad de Puerto Maldonado, pues al ser una zona rural, presenta también centro poblados y comunidades nativas alejadas, que en muchas ocasiones su población no accede a mayores beneficios, además, que ha tenido una tasa de desnutrición crónica de 8.2% en el 2017 y pobreza de 5% en el 2013.

**Tabla 27**

*Las Piedras: Programas Sociales, Año 2017*

CUNA MÁS 1/	JUNTOS 2/	PENSIÓN 65	QALI WARMA 3/	VASO DE LECHE 4/
307	17	9	2500	458

1/ Familias atendidas en el acompañamiento a familias.  
 2/ Hogares afiliados y abonados.  
 3/ Niños y niñas atendidos.  
 4/ Beneficiarios al 31 de diciembre del 2015  
 FUENTE: ZEE 2018 – Municipalidad Distrital de Las Piedras



#### 4.4. ASPECTOS CULTURALES

##### 4.4.1. CIUDAD DE PUERTO MALDONADO

La ciudad de Puerto Maldonado cuenta con mucha diversidad cultural y lingüística, puesto a que la mayoría de la población son personas que han migrado, y de familiares con costumbres de la sierra, costa, y de otros departamentos de la selva. Sin embargo, aún mantienen y conservan patrones culturales de los pobladores nativos, pues se consume comidas típicas de la región, vestimenta de la región (especialmente en los aniversarios de Madre de Dios y de Puerto Maldonado), danzas típicas (El Tingotero, oriundo de Puerto Maldonado), principales fiestas (Aniversario de Puerto Maldonado y de Madre de Dios, San Juan, San Pedro-San Pablo, Feria Regional Agropecuaria y Artesanal, carnavales, semana turística, fiesta de la cruz, semana forestal y algunas festividades religiosas católicas). En relación al idioma que se habla dentro de la ciudad, es el castellano.

##### *Lugares atractivos turísticos y arqueológicos*

En la ciudad de Puerto se puede presenciar algunos atractivos turísticos como:

1. El Obelisco, es un mirador turístico.
2. Plaza De Armas, en ella se puede apreciar algunos árboles representativos de la región como mangos, palmeras, plantas ornamentales, entre otros; actualmente ha presenciado unos arreglos para la mejor atracción turística, pero aún se mantiene en el centro, la glorieta que recuerda la historia de Madre de Dios, y la colonización japonesa. Cabe resaltar, que la población frecuenta la plaza de Armas, especialmente en las noches, además que cerca de ella, se encuentra el Boulevard.



3. Mirador Miguel Grau
4. Puente Billinghamurst, fue construido a partir de la presencia de la Carretera Interoceánica, además de ser una construcción que permite un vínculo muy importante interdistrital e interprovincial. También se ha convertido en un mirador, y un lugar de esparcimiento para la población, ya que a través de ella se puede disfrutar del paisaje. Cabe mencionar que mucha de la población aprovecha como un espacio para correr o hacer algunos ejercicios.
5. Centro Turístico Artesanal, está ubicado en el lado izquierdo del Puente Billinghamurst; y concentra emprendimientos locales que ofrecen diferentes servicios y productos de la región, con una vista al río de Madre de Dios.

También se encuentra la Biblioteca Municipalidad, viveros, el Mariposario, el albergue zoológico Jaguar, y otros lugares alejados de la ciudad, como el corredor turístico, y playas, los cuales son eventualmente dispuestos en fechas de agosto a fines de septiembre, en donde también permite diversión.

#### **4.4.2. DISTRITO LAS PIEDRAS**

*Patrimonio cultural inmaterial: espacios culturales de representación o realización de prácticas culturales*

##### *Los bosques naturales de la castaña*

Madre de Dios es el único lugar a nivel nacional, donde se ubica los árboles de castañas, lo cual su extracción es una actividad que marca identidad regional. Además que estas se regeneran naturalmente, gracias al añuje, pues este animal, es el único en poder romper los cocos de castañas con fines alimenticios, después de ello, entierra las semillas sobrantes, que luego se germinan y vuelven a producirse.



Actualmente, la castaña es uno de los productos forestales más importante económicamente, ya que su extracción es una de las principales y más tradicionales del departamento y del distrito Las Piedras; por otro lado, la castaña cumple una función importante en la conservación de los bosques.

Los bosques castañeros están constantemente amenazados, es por ello que se trata de llevar un control y mejor administración de este recurso, a través de la Dirección Regional Forestal y Fauna Silvestre.

### ***Fiestas, danza, costumbres y leyenda***

En las costumbres del distrito Las Piedras, se incluyen las fiestas por aniversario, celebraciones, cumpleaños, rituales. En su gran mayoría, las celebraciones son familiares o comunales; las celebraciones formales están encargadas por las autoridades, como los aniversarios comunales y distritales. En estos aniversarios, se invita a las comunidades vecinas y organizan campeonatos deportivos y bailes.

Las danzas del distrito, no tiene alguna diferenciación en especial de las de otras zonas del departamento, las más populares son: la *Chacuycaza*, *sharanahuas*; el *Yacumama*; el *Suri*; el *Tingotero*; el *Yangunturo*; la *Anaconda*. Por otro lado, se están sumando danzas que son de tipo costumbrista, con intenciones de representar actividades productivas como el *Tacachito*, *el castañoero*. También existen danzas que evocan mitos y creencias, pues a través de sus representaciones, se puede saber de qué tratan. Dentro de estas danzas tenemos: *el Ayahuasca*, *el Chullachaqui*, *el Tunche*, *el Ayaymaman*





Los instrumentos musicales que acompañan la música tradicional tienen mucha relación con los silencios y sonidos de la selva, lo que hace a esto una fuente importante de su cultura musical. Entre estos instrumentos se tiene: *el taumpuj, la antara de caña; el palo zumbador, el jojore.*

La vestimenta de la población, más que todo en la zona urbana, viste un estilo de migración mestiza, pero en los días especiales como fiestas locales, la población usa una vestimenta tradicional con atuendos y adornos, que permite identificarse con su pueblo.

### ***Lenguas regionales y tradiciones orales***

En relación a las lenguas regionales, según la Municipalidad Distrital de Las Piedras (2018), considerando el censo del 2007 del INEI, en el distrito Las Piedras, la lengua más hablada es el castellano, seguidamente el quechua, y después, lenguas nativas amazónicas, que se supone, puedan ser el Yine y el Amahuaca, ya que no se especifica. Además, se sabe que muchas personas respondieron que también saben hablar varias lenguas, siendo bilingües o trilingües

La medicina tradicional en este distrito, se practica en las diferentes comunidades, éstas son de bajos costos, y se tiene acceso más rápido a los remedios locales. También se cree que posee aspectos mágicos o religiosos. Esta práctica no solo permite aprovechar la diversidad de la Amazonía, sino también transmitirlo en un aspecto cultural a las nuevas generaciones y forasteros.

### ***Patrimonio cultural material inmueble***

En el distrito Las Piedras, el Patrimonio Cultural Material Inmueble, cuenta con algunos sitios arqueológicos, sin embargo hay muchos que aún no son reconocidos por



el Ministerio de Cultura, pues son 8, los cuales, según a la clasificación dada por el Sistema de Información Geográfica de Arqueología, se tiene 1 bien arquitectónico, 2 espacios urbanos, y 5 sitios arqueológicos. Los cuales son: sitio arqueológico Pampa Hermosa, Centro Recreacional Mai Lui, Centro Recreacional Los Ángeles, Fundo Agrícola Santiago de Alegría, Feria Castaña de Oro, Plaza de Armas Planchón, Comunidad Nativa Puerto Arturo, y Serpentario Tropifauna.

### ***Comunidad Nativa***

En el distrito Las Piedras, se encuentra varias comunidades nativas, una de las principales es la Comunidad Nativa de Puerto Arturo, con registro desde 1984, denominada como Kichwa, localizada en el mismo Centro Poblado de Puerto Arturo, y perteneciente al Consejo Indígena de la Zona Baja de Madre de Dios; por otro lado se sabe que esta comunidad nativa también tiene vínculo con el grupo Harakbut.

Muchos asentamientos de este distrito, están localizados a la periferia de la Carretera Interoceánica; la población migrante mestiza, indígena local y dislocal conforman pueblos y caseríos, dedicados principalmente a la extracción de castaña y jebe, y a la madera. También en las quebradas se practica la pesca y la caza (actividades de subsistencia), no solo con sentido económico, sino religioso y costumbrista, pues se relaciona a varios rituales.

### ***Población indígena en aislamiento voluntario***

En el distrito Las Piedras existe población indígena en aislamiento voluntario, aunque no se sabe mucho de ellas, pues se dice que viven agrupados en comunidades pequeñas, y viven de forma tradicional, seminómades. Por otro lado, en este distrito se tiene población indígena perteneciente de los pueblos Kichwa, Yine, Amahuaca y, los Mashco piro.



## CAPÍTULO V

### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Para el trabajo de investigación se ha aplicado una encuesta, de un universo de 26, 458 hogares, se obtuvo una muestra de 68 hogares, ello permite validar las hipótesis de la investigación, y tener información de algunos datos económicos y sociales, limitados de fuentes secundarias, principalmente el indicador de ingreso familiar que permite comprobar una de las hipótesis específicas, y también datos como egreso familiar, y los beneficios que les ha brindado la Carretera Interoceánica, especialmente a aquellos que se dedican al sector privado, entre otros.

La encuesta fue aplicada en el año 2019, a los jefes de familia de la ciudad de Puerto Maldonado y del distrito Las Piedras, sin embargo, muchas de las preguntas realizadas se basan a datos anteriores, como la del 2011 y 2017. Si bien es cierto, no se ha aplicado la encuesta en estos dos años, sin embargo, se les mencionó antes de la Carretera Interoceánica y después de la Carretera Interoceánica, pues las familias han podido recordarse, ya que esta vía ha resaltado mucho a la población de estos dos lugares. Además, me ha permitido asemejar la información mucho a estos dos años.

La encuesta comprende un total de 41 preguntas cerradas y abiertas, aplicadas a una muestra de 68 hogares en total. Los porcentajes y el número de hogares encuestados en cada lugar, se presenta en el siguiente punto. En este capítulo se ha considerado analizar e interpretar los resultados de las preguntas más relevantes para el estudio.

En la tabla 28, se tiene los porcentajes pertenecientes al distrito de procedencia de las familias encuestadas, tal es el caso que el 85.3% pertenecen al distrito de Tambopata y 14.7% al distrito de Las Piedras; cabe resaltar que al único centro poblado encuestado del distrito de Tambopata, fue Puerto Maldonado.

Estos porcentajes están relacionados con lo descrito en el capítulo III, lo que se demuestra que del total de la muestra, 85.3% de las familias pertenecen a la ciudad de Puerto Maldonado (Distrito de Tambopata) y el 14.7% al distrito Las Piedras, aunque los porcentajes no son exactos a lo mencionado en ese capítulo, las diferencias son solamente por decimales, lo que ha generado una pequeña modificación en los porcentajes.

**Tabla 28**

*Encuestados según Distrito de Procedencia, Año 2019*

Distrito	Frecuencia	Porcentaje %
Tambopata (Puerto Maldonado)	58	85,3
Las Piedras	10	14,7
Total	68	100,0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

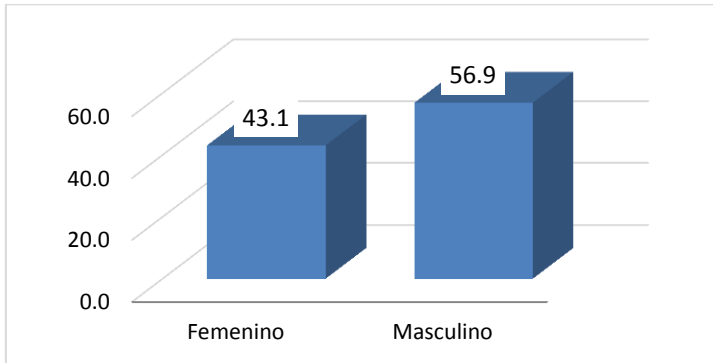
### 5.1. PUERTO MALDONADO

En la siguiente tabla y figura, se tiene que del total de las familias encuestadas de la ciudad de Puerto Maldonado, el 43.1% son de sexo femenino y el 56.9% son de sexo masculino. Por lo tanto, podemos decir que existen mayores pobladores de género masculino en la ciudad de Puerto Maldonado, ya sea porque han nacido y migrado a esta ciudad más varones, y/o porque muchas de las familias, aún siguen considerando a los varones como jefe de familia.

**Tabla 29***Puerto Maldonado: Encuestados según género.*

Género	Frecuencia	Porcentaje %
Femenino	25	43.1
Masculino	33	56.9
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

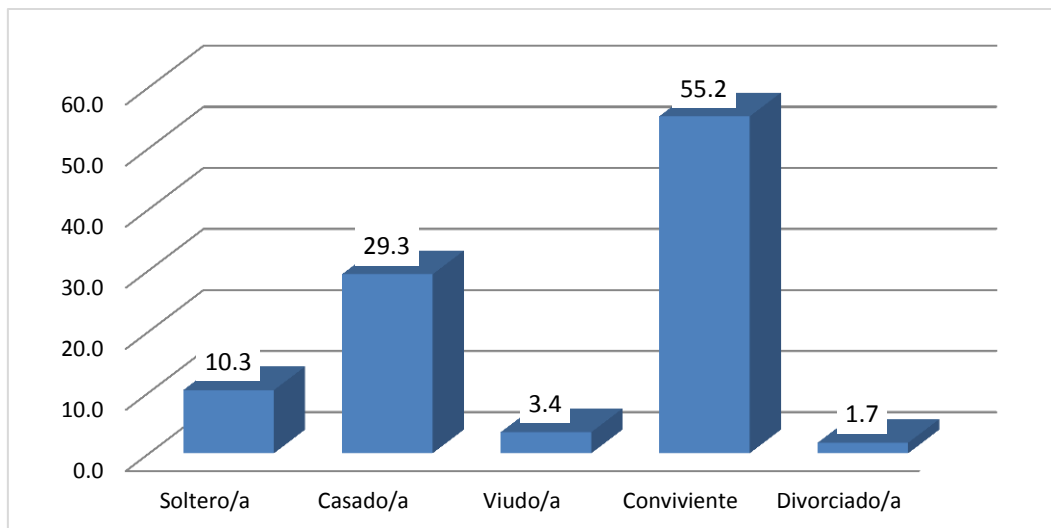
**Figura 31. Encuestados según género (en porcentajes)**

En la tabla 30 y figura 32, se puede decir que en la ciudad de Puerto Maldonado, el 55% de las familias, se encuentran en un estado de convivencia, el 29.3% son casados, el 10.3% son solteros, 3.4% viudo y el 1.7% divorciado. La elección de convivencia actualmente ha cambiado pues la población ve más conveniente estar en este estado de conviviente, por tener menor compromiso legal hacia su pareja, pues muchas de las familias en la ciudad, están conformadas de chicos jóvenes o iniciaron su compromiso familiar a temprana edad, ya que hay casos en que las mujeres se embarazan entre los 18 a 23 años, y deciden formar una familia sin necesidad de casarse, pues los padres ya no tienden a obligar a los hijos a ello.

**Tabla 30***Puerto Maldonado: Encuestados según Estado Civil*

Estado Civil	Frecuencia	Porcentaje %
Soltero/a	6	10.3
Casado/a	17	29.3
Viudo/a	2	3.4
Conviviente	32	55.2
Divorciado/a	1	1.7
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

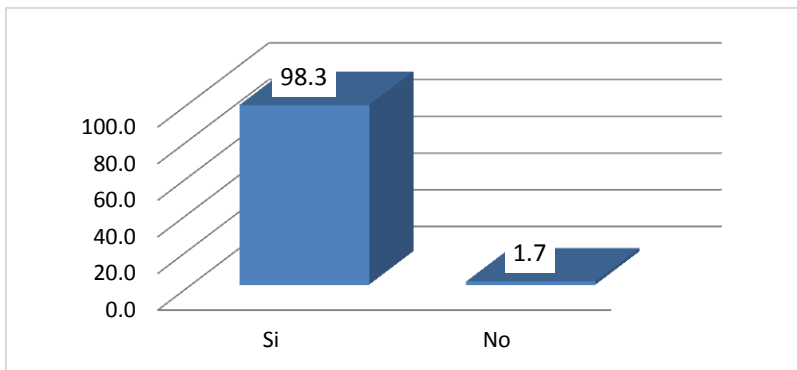
**Figura 32. Encuestados según Estado Civil (en porcentajes)**

Los pobladores encuestados (jefe de hogar) de la ciudad de Puerto Maldonado, el 98.3% respondió que cuenta con trabajo, y el 1.7% no cuenta. Por lo tanto, se entiende que en este lugar la tasa de desempleo es pequeña, pues gran parte de la población cuenta con trabajo, pues muchas de ellas trabajan en instituciones financieras, de transporte y gubernamentales, además, en muchos casos, el emprendimiento ha sido un factor importante para minimizar el desempleo.

**Tabla 31***Puerto Maldonado: Número de encuestados con empleo actualmente*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	57	98.3
No	1	1.7
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 33. Número de encuestados con empleo actualmente (en porcentajes)**

En la tabla 32 y figura 34, se puede presenciar que en el año 2011, del total de los encuestados en la ciudad de Puerto Maldonado, el 86% contó con trabajo y el 14% no laboró. En el año 2011, no había Carretera Interoceánica, por lo que muchas de las personas no tenían los incentivos de emprender en algún negocio, ya que la apertura al mercado era mínima, los costos de transporte era elevado, no había muchas empresas privadas en donde se podía trabajar (como actualmente lo hay), como de telecomunicaciones, transporte, agencias de viajes, restaurantes, entre otras, y además las instituciones gubernamentales eran pequeñas, y en algunos casos no existía, como el Ministerio de Cultura, por lo que no era necesario tener incluso más de 10 personales. Además que no existía mucha diversidad de profesionales para diferentes campos, ya que los centros de educación superior no eran tan frecuentes, como actualmente lo es. Por ende, la población en ese entonces, no tenían muchas opciones y oportunidades para

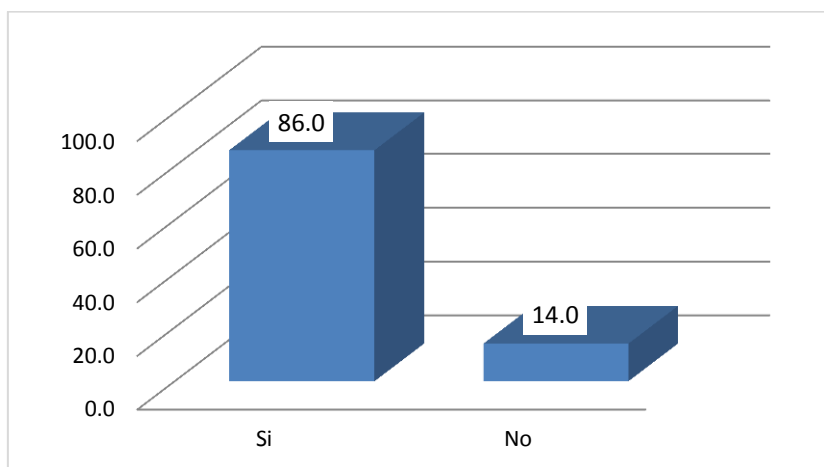
emprender y/o trabajar en el sector público, además según a la anterior tabla, podemos decir que después de la presencia de la carretera interoceánica, el total de empleados en la ciudad de Puerto Maldonado incrementó en 12.3%, según a los datos de la encuesta. Y se espera, un incremento de ella, no solo por la migración y el aumento de la población, sino también por las más y mejores oportunidades que se está dando en el mercado laboral.

**Tabla 32**

*Puerto Maldonado: Número de encuestados con empleo en el año 2011*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	50	86.0
No	8	14.0
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 34. Número de encuestados con empleo en el Año 2011 (en porcentajes)**



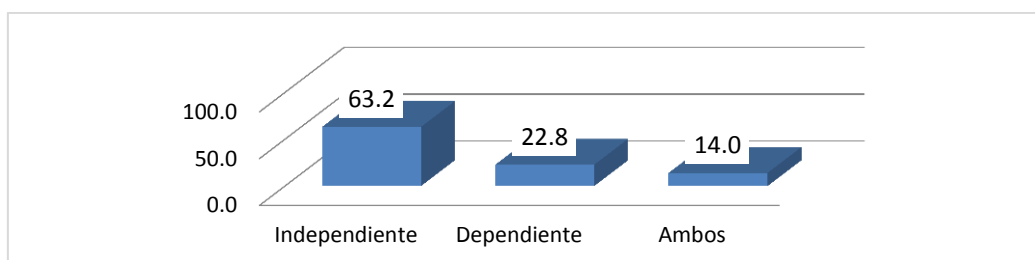
La capital departamental, ofrece diversas opciones en el mercado laboral, como en el emprendimiento, trabajar en sectores público y/o privados, muchos tienden a diversificar y aprovechar la demanda del mercado laboral y el de bienes y servicios, como se puede apreciar en la tabla 33, del total de encuestados que laboran en la ciudad de Puerto Maldonado, que es el 98.3%, el 63.2% es independiente, el 22.8% es dependiente y el 14% laboran tanto independientemente como dependientemente. Más del 50%, se dedica a emprender en el mercado, pues tienen beneficios a más mercado, y las facilidades que les brinda la Carretera Interoceánica, para trasladar sus productos e insumos, y en muchos casos les ha permitido capacitarse. Se proyectan el crecimiento de sus empresas, que también requieran de personal, muchas veces calificado. Por otro lado, el número de instituciones gubernamentales ha incrementado y ampliado sus gerencias y/o proyectos, por lo que necesita contratar a más personas, es decir, esto implica a un incremento de PEA Ocupada, a nivel de ciudad.

**Tabla 33**

*Puerto Maldonado: Encuestados según dependencia laboral actualmente*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Independiente	36	62.1	63.2
Dependiente	13	22.4	22.8
Ambos	8	13.8	14.0
Total	57	98.3	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 35. Encuestados según dependencia laboral actualmente (en porcentajes)**

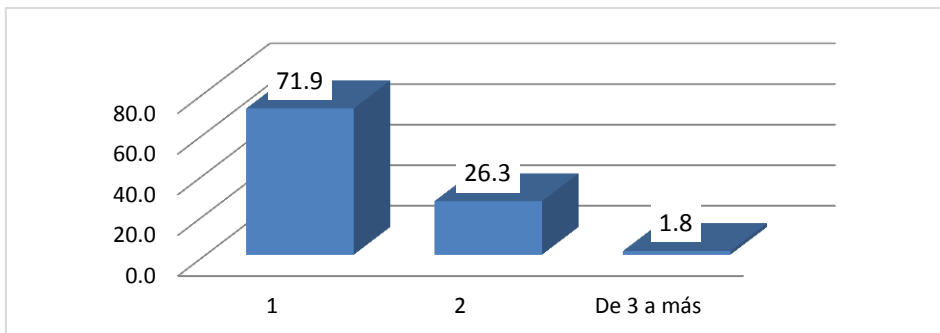
En la tabla 34 y figura 36, nos indica que del 98.3% de las personas encuestadas que trabajan (57 empleados), el 71.9% cuenta con solo un empleo. 26.3% cuenta con dos empleos, y 1.8% con más de 3 empleos. Lo cual podemos decir que en Puerto Maldonado, la oferta laboral es muy amplia, además que los pobladores encuentran mayores oportunidades para diversificar sus capacidades laborales.

**Tabla 34**

*Puerto Maldonado: Número de empleos de los encuestados*

Número de empleos	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Uno	41	70.7	71.9
Dos	15	25.9	26.3
De 3 a más	1	1.7	1.8
Total	57	98.3	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 36. Número de empleos de los encuestados (en porcentajes)**

Como se sabe, en la ciudad de Puerto Maldonado, hay personas que trabajan dependientemente, ya sea en el sector público y/o privado, en la tabla 35 y figura 37, se presenta un total de 21 encuestados que trabajan dependientemente, lo que se tiene que 47.6% trabajan en el Estado, y 52.4% trabajan en empresas, sector privado. El incremento de empresas de comercio de bienes y servicios en la ciudad, especialmente las medianas empresas, y o sucursales, necesitan personal de trabajo, no solo para llegar

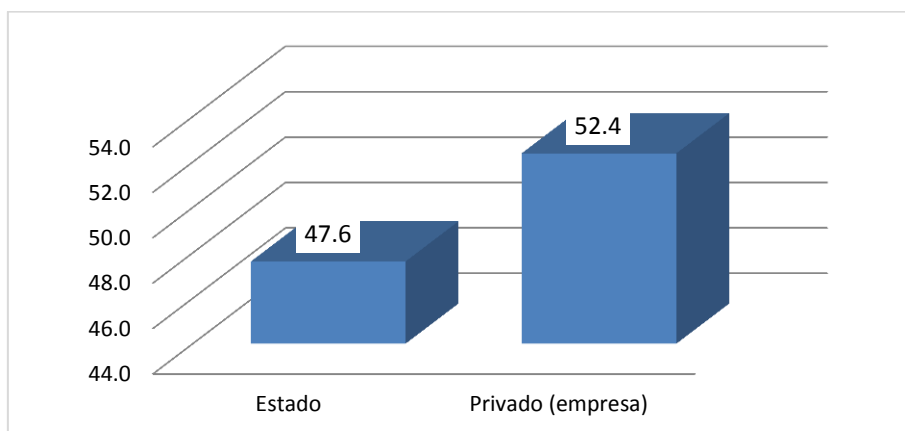
a más mercado, sino también para trabajar en cargos de gerencias o según a su campo profesional y capacidades, por lo que se tiene que las empresas privadas brindan mayor empleo a los pobladores, a comparación de las instituciones públicas, aunque también el incremento de éstas ha beneficiado a mucha población. En muchos casos, la población que trabaja en el sector público ha tenido que estar involucrado en lo político, y/o por muchas políticas gubernamentales, tener profesión para acceder a los cargos.

**Tabla 35**

*Puerto Maldonado: Encuestados según sector de empleo*

Lugar	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Público	10	17.2	47.6
Privado (empresa)	11	19.0	52.4
Total	21	36.2	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 37. Encuestados según sector de empleo (en porcentajes)**

El centro poblado de Puerto Maldonado, no solo ha tenido acceso a empleo, sino también, otras oportunidades, después de la presencia de la Carretera Interoceánica, como tener un mejor ingreso económico, no solo aquellos que trabajan en Instituciones públicas, pues también muchas de las políticas en relación a las remuneraciones han cambiado e incrementado para algunos cargos, como docentes y/o policías, sino



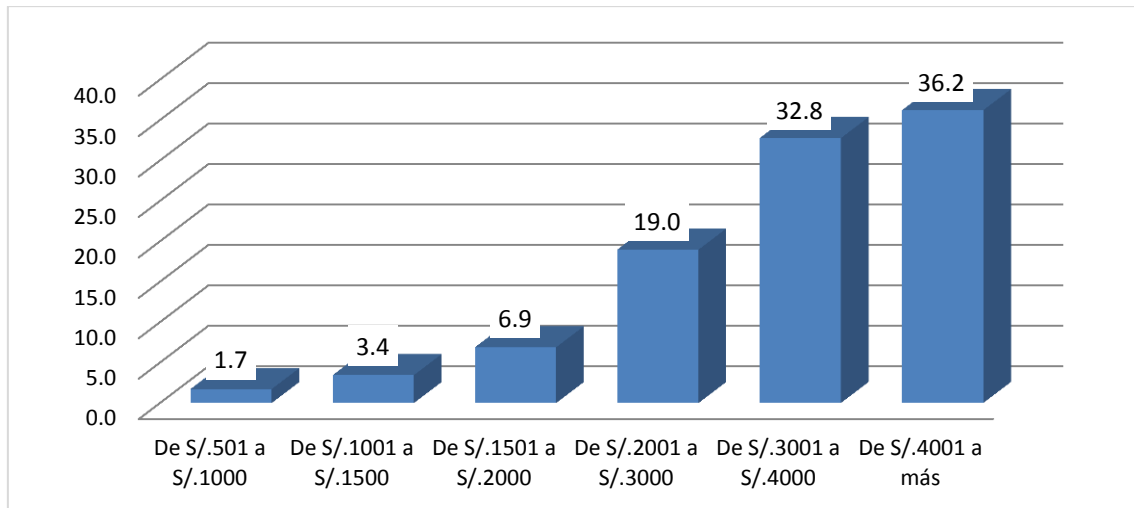
también, aquellas personas (que es más de la mitad) que trabajan independientemente, el acceso a mayor demanda, ha generado el incremento de su producción y de sus ventas, a pesar de que se ha tenido también mayor competencia, por ende, sus ingresos se han visto beneficiados. Mucha de la población ha diversificado sus formas de generar dinero, ya que algunos se dedican a ser independientes y/o dependientes, tal es el caso, de aquellos que son profesionales, y no solo trabajan dependientemente, sino también brindan sus servicios, como asesores o consultores. Por otro lado, en las familias actualmente, existe igualdad de trabajo en las parejas, ya que la mujer también se dedica a trabajar, lo que permite contribuir e incrementar el ingreso familiar, tal es así que se puede reflejar esto según a la encuesta realizada. En la tabla 36 y figura 38, se tiene que del total de los encuestados, los ingresos más altos corresponden a más de la mitad de la población, el 32.8% de la población tiene un ingreso entre S/. 3001.00 a S/. 4000.00, y el 36.2% tiene un ingreso familiar de S/. 4001.00 a más.

**Tabla 36**

*Puerto Maldonado: Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2018*

Ingresos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.501 a S/.1000	1	1.7
De S/.1001 a S/.1500	2	3.4
De S/.1501 a S/.2000	4	6.9
De S/.2001 a S/.3000	11	19.0
De S/.3001 a S/.4000	19	32.8
De S/.4001 a más	21	36.2
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 38. Encuestados según Ingreso Mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)**

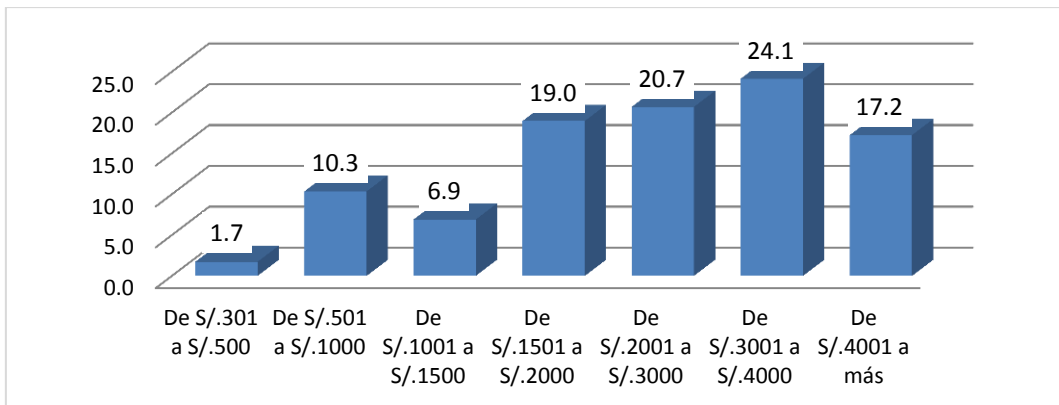
En el año 2011, la población tenía expectativas altas ante la presencia de la Carretera Interoceánica, sin embargo, la realidad en ese entonces limitaba a mucha población, en especial a aquellos que eran independientes, pues aún no tenían las posibilidades que actualmente brinda la carretera, como la apertura de mercado, mayor demanda dentro de la localidad, mayores instituciones privadas y públicas, y otros factores políticos y sociales (como la responsabilidad de la mujer solo para los hijos), que actualmente han beneficiado a los ingresos de la población, es ello que se debe un ingreso mensual familiar en el año 2011, menor al del 2018. En la tabla 37 y figura 39, se muestra el ingreso mensual familiar de los encuestados, los ingresos que más frecuentan en las familias encuestadas (24.1%), son de S/.3001.00 a S/.4000.00, y el 20.7% son ingresos entre S/.2001.00 a S/.3000.00.

**Tabla 37**

*Puerto Maldonado: Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2011*

Ingresos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.301 a S/.500	1	1.7
De S/.501 a S/.1000	6	10.3
De S/.1001 a S/.1500	4	6.9
De S/.1501 a S/.2000	11	19.0
De S/.2001 a S/.3000	12	20.7
De S/.3001 a S/.4000	14	24.1
De S/.4001 a más	10	17.2
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 39. Encuestados según Ingreso Mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)**

**Tabla 38***Puerto Maldonado: Ingresos mensuales familiares (Estadísticos Descriptivos), Año 2018*

<i>INGRESO PTO MALDONADO 2018</i>	
Media	3215.51724
Error típico	121.041101
Mediana	3325
Moda	#N/A
Desviación estándar	921.821561
Varianza de la muestra	849754.991
Curtosis	-0.5553662
Coefficiente de asimetría	- 0.56044455
Rango	3500
Mínimo	1000
Máximo	4500
Suma	186500
Cuenta	58

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

En la ciudad de Puerto Maldonado, en el año 2018, el ingreso promedio familiar de los encuestados fue de S/. 3,215.51. El 50% del ingreso familiar mensual son menores a S/3,325.00. El ingreso mínimo de las familias encuestadas fue de S/.1000.00, y el máximo fue de S/.4,500.00. Por otro lado, en el año 2011, como se muestra en la tabla 39, el ingreso promedio familiar de los encuestados fue de S/. 2862.32. El 50% del ingreso familiar son menores a S/. 2,925.00. El ingreso mínimo de las familias encuestadas fue de S/.900.00 y el máximo de S/.4,200.00.

**Tabla 39***Puerto Maldonado: Ingreso Mensual Familiar (Estadísticos Descriptivos), Año 2011*

---

<i>INGRESO PTO MALDONADO 2011</i>	
Media	2862.327586
Error típico	124.6879478
Mediana	2925
Moda	#N/A
Desviación estándar	949.5951194
Varianza de la muestra	901730.8908
Curtosis	-0.882354024
Coefficiente de asimetría	-0.358027596
Rango	3300
Mínimo	900
Máximo	4200
Suma	166015
Cuenta	58

---

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

Así como las familias han presenciado un incremento del ingreso, después de la presencia de la Carretera Interoceánica, también han tenido un incremento en sus gastos mensuales familiares, como se demuestra en la tabla 40 y figura 41, según a lo encuestado, se tiene que el 79.3 % gastó más de S/.1500.00, esto se debe a que mucha de la población, ha invertido para emprender, y otros reinvertir para diversificar su rubro o aumentar su producción, y/o remodelar sus viviendas o construir sus casas, por lo que han necesitado acceder a préstamos bancarios. En otros casos, muchos de los trabajadores independientes no manejan eficientemente sus gastos de la empresa con los de la familia, pues a veces los gastos de las empresas son extraídos de sus ingresos



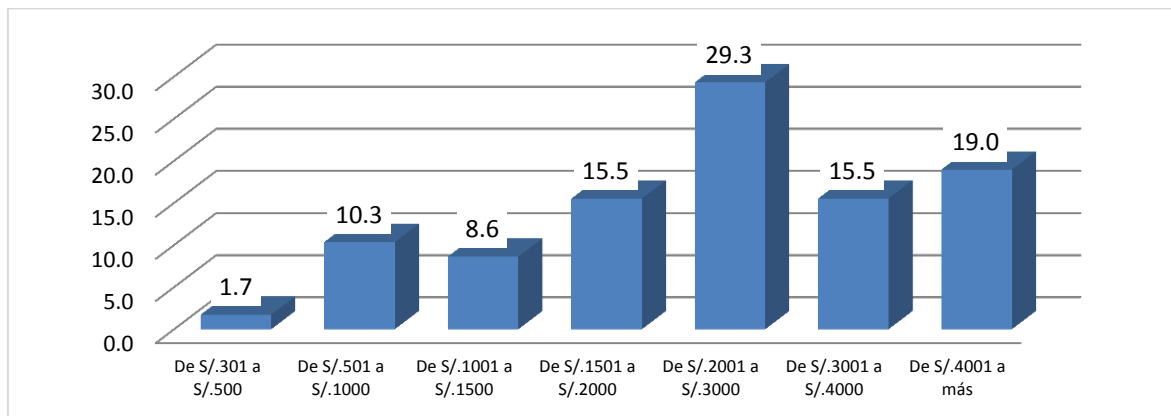
familiares. Sin embargo, a pesar de ello, se puede observar que en el año 2011, el 65.5% gastó más de S/.1500.00, como se muestra en la tabla 41 y figura 41.

**Tabla 40**

*Puerto Maldonado: Encuestados según Gasto mensual familiar, Año 2018*

Gastos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.301 a S/.500	1	1.7
De S/.501 a S/.1000	6	10.3
De S/.1001 a S/.1500	5	8.6
De S/.1501 a S/.2000	9	15.5
De S/.2001 a S/.3000	17	29.3
De S/.3001 a S/.4000	9	15.5
De S/.4001 a más	11	19.0
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 40. Encuestados según Gasto Mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)**

En el año 2011, los gastos e ingresos familiares, eran más reducidos a lo que actualmente lo es, pues, mucha de la población como no tenía fuentes diversas de ingresos, se veía limitada a acceder a créditos, y controlar sus gastos familiares, por ende, tendían a gastar menos, pues tampoco tenían las posibilidades de incrementar su demanda y reducir los costos de su producción, especialmente a aquellos que trabajan

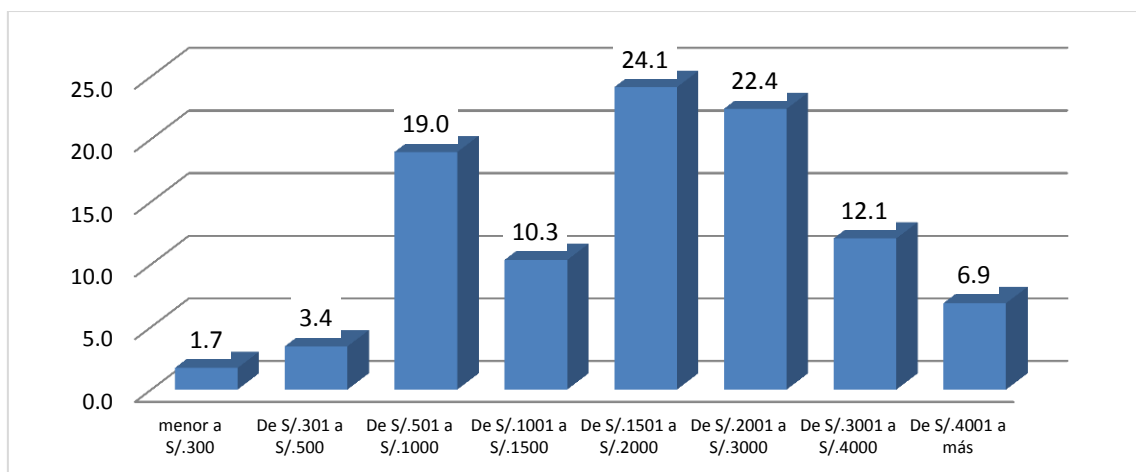
independientemente, además, para aquellos que trabajan dependientemente, las políticas no les beneficiaba, como ya se mencionó anteriormente, el 65.5% gastó más de S/.1500.00.

**Tabla 41**

*Puerto Maldonado: Encuestados según Gasto mensual familiar, Año 2011*

Gastos	Frecuencia	Porcentaje %
Menor a S/.300	1	1.7
De S/.301 a S/.500	2	3.4
De S/.501 a S/.1000	11	19.0
De S/.1001 a S/.1500	6	10.3
De S/.1501 a S/.2000	14	24.1
De S/.2001 a S/.3000	13	22.4
De S/.3001 a S/.4000	7	12.1
De S/.4001 a más	4	6.9
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 41. Encuestados según Gasto Mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)**



Por lo tanto, en relación a los ingresos y gastos, antes y después de la presencia de la Carretera Interoceánica, se puede decir que la población experimentó un ingreso mayor en el año 2018, y también incremento en sus gastos en el mismo año, comparando con el del 2011 (tabla 41), después de la presencia de la carretera Interoceánica a pesar de reducir los costos de muchos productos, pues es menor el costo de transporte a comparación de antes, ya que actualmente pueden transportar menores veces sus productos. Los pobladores también vieron oportunidades de negocio por lo que muchos de ellos invirtieron, gracias a créditos otorgados por entidades financieras. Sin embargo, esto no implica a que no puedan ahorrar, según a la tabla 38, más del 94.9% tienen ingresos mayores a S/.1500.00, pues en el año 2011, solo el 81% percibía mayor a ese monto. Y muchos de los encuestados comentaron que sus ahorros, lo depositan en alguna entidad financiera con visión de invertir en un negocio, estudio especializado, o algunos solo gastan para viajar y comprar muchas cosas de casa o personales, en fechas de vacaciones.

En la tabla 42 y figura 42, se puede presenciar que de las 44 personas que respondieron que se dedican a trabajar independientemente (incluyendo a 8 que trabajan dependientemente también), el 40.9% dijo que se dedican al comercio, el 15.9% a servicios albergues, de alojamiento y preparación de comidas y bebidas. Y el 2.3% a servicios de reparación y mantenimiento de vehículos, y el otro 2.3% a servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes inmuebles e intangibles. Por lo tanto, podemos corroborar los datos de la tabla 5 y 6, que un gran porcentaje de la población de Puerto Maldonado se dedica al sector terciario, pues en el sector secundario se tiene un 6.8% de los que se dedican a esta actividad. Se puede observar que aún sigue existiendo población que vive en Puerto Maldonado y trabaja en la actividad primaria, pues se

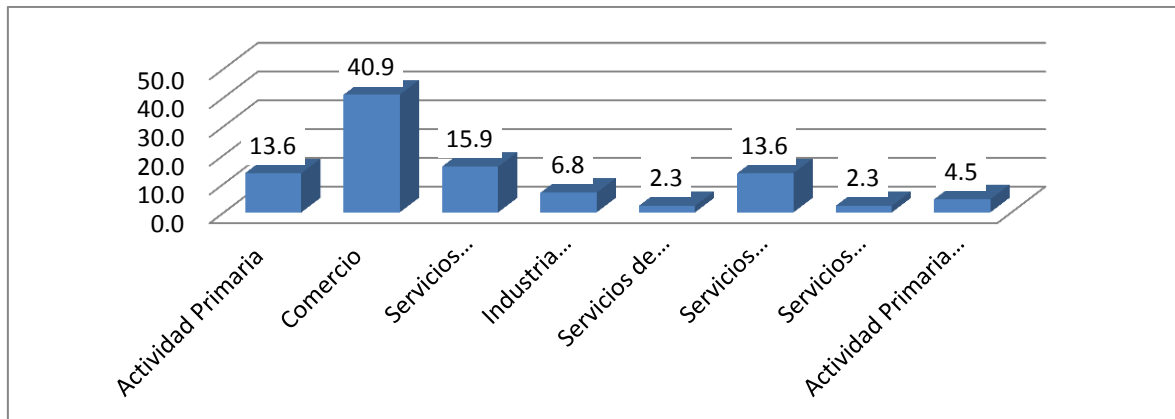
debe a que forman sus empresas de producción, y se van al monte a trabajar en la madera y castaña.

**Tabla 42**

*Puerto Maldonado: Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas*

Actividad Económica	Frecuencia	Porcentaje %
Actividad Primaria	6	13.6
Comercio	18	40.9
Servicios albergues, de alojamiento, y preparación de comidas y bebidas	7	15.9
Industria Manufacturera	3	6.8
Servicios de reparación y mantenimiento de vehículos	1	2.3
Servicios Profesionales, Científicos y/o técnicos	6	13.6
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes inmuebles e intangibles	1	2.3
Actividad Primaria y comercio	2	4.5
Total	44	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 42. Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas (en porcentajes)**

En la tabla 43 y figura 43, se muestra que del total de las personas encuestadas que se dedican a trabajar independientemente, el 93.2%, dijo que la Carretera Interoceánica Sur tramo 3, le ha mejorado el traslado de sus productos y/o insumos, a la

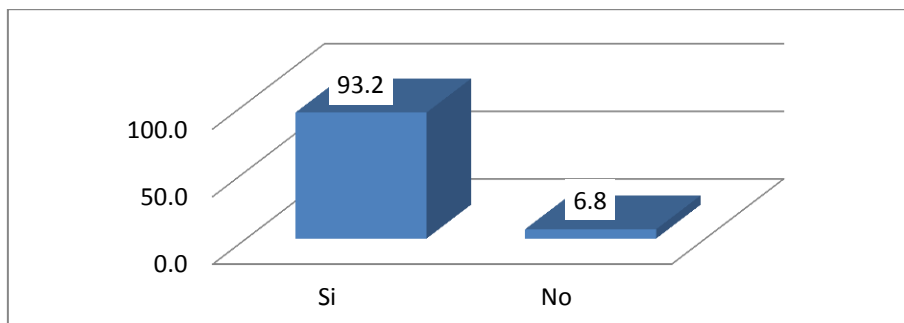
vez ellos también dijeron que pueden viajar por vía terrestre para recibir capacitaciones en otros lugares. Y el 6.8% dijo que no le ha mejorado el traslado de estos. Por lo tanto, se puede decir que la mayoría de la población dedicada a la actividad secundaria y terciaria en la ciudad de Puerto Maldonado, ha podido trasladar sus productos vía terrestre, pues muchos de ellos llevan sus productos a otros mercados, ya que la Carretera Interoceánica les ha permitido ingresar y diversificar sus mercados. Por otro lado, los que respondieron que no les favoreció la Carretera Interoceánica, la gran mayoría fue aquellos que se dedican en agencias turísticas y de viajes aéreos, pues dicen que para el transporte de los pasajeros, especialmente turistas extranjeros, no fue muy relevante, ya que la mayoría de ellos llegan por vía aérea y después se van a hacer turismo dentro de la selva, y el transporte que usan es vía fluvial.

**Tabla 43**

*Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que transportan sus productos, insumos y/o se trasladan a recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica tramo tres*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	41	93.2
No	3	6.8
Total	44	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 43. Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que transportan sus productos, insumos y/o se trasladan a recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica tramo tres (en porcentajes)**

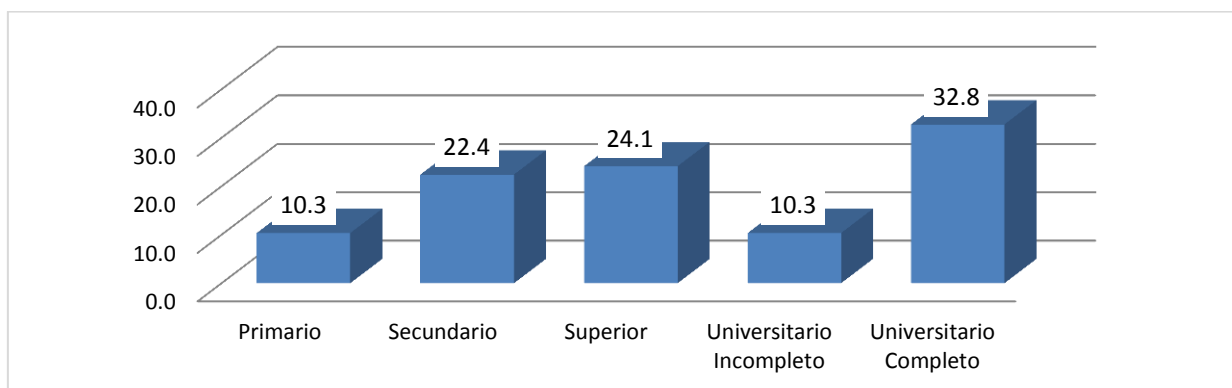
En la tabla 44 y figura 44, se puede observar que los encuestados no son analfabetos, por lo tanto podemos decir que la población de Puerto Maldonado no es analfabeta, también que el 32.8% son universitarios completos, el 24.1% es superior, en este caso son aquellos que han estudiado algo técnico; el 22.4% es de nivel secundario y el 10.3% de nivel primario. Esto se debe a que mucha de la población ha podido culminar sus estudios, gracias a que tienen mayores posibilidades no solo de migrar a otra ciudad y después regresar, sino también de culminar en la misma ciudad, pues han tenido la oportunidad y posibilidad de poder ejercer su profesión en los diferentes centros educativos que actualmente se tiene.

**Tabla 44**

*Puerto Maldonado: Encuestados según Nivel de Educación*

Nivel de Educación	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Primario	6	10.3	10.3
Secundario	13	22.4	22.4
Superior	14	24.1	24.1
Universitario Incompleto	6	10.3	10.3
Universitario Completo	19	32.8	32.8
Total	58	100.0	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 44. Encuestados según Nivel de Educación (en porcentajes)**

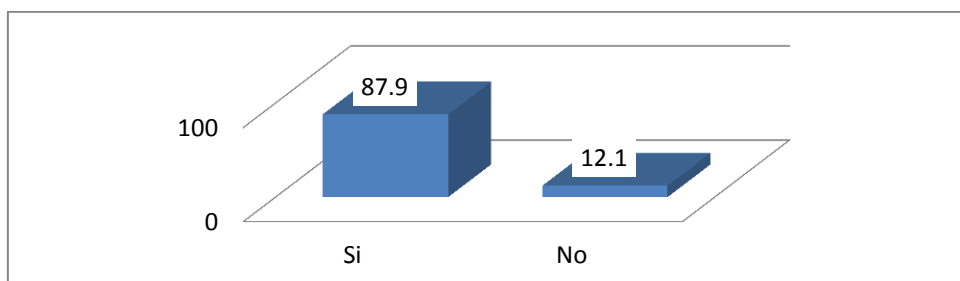
En la tabla 45 y figura 45, se muestra los resultados de los encuestados, teniendo que el 87.9% que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse ellos mismos y/o llevar a sus hijos, nietos, sobrinos, entre otros, pues muchos de ellos son docentes y estudiantes, a su Centro Educativo; pero el 12.1% dijeron que no usan la Carretera, esto se debe a que muchas instituciones educativas se encuentra cerca de su zona, donde no es necesario trasladarse por la Carretera Interoceánica, y otros es porque no tienen hijos, y/o familiares que tengan que tengan que llevar, e incluso ellos mismo ir, a un Centro Educativo, pues en gran parte son aquellas personas que viven solas. Por lo tanto se puede decir que la Carretera Interoceánica ha favorecido a los pobladores de la ciudad de Puerto Maldonado llegar a los centros educativos, con mayor seguridad y en menor tiempo, además que muchos de estos centros se encuentran muy cerca de la Carretera Interoceánica.

**Tabla 45**

*Puerto Maldonado: Encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	51	87.9
No	7	12.1
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 45. Encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo (en porcentajes)**

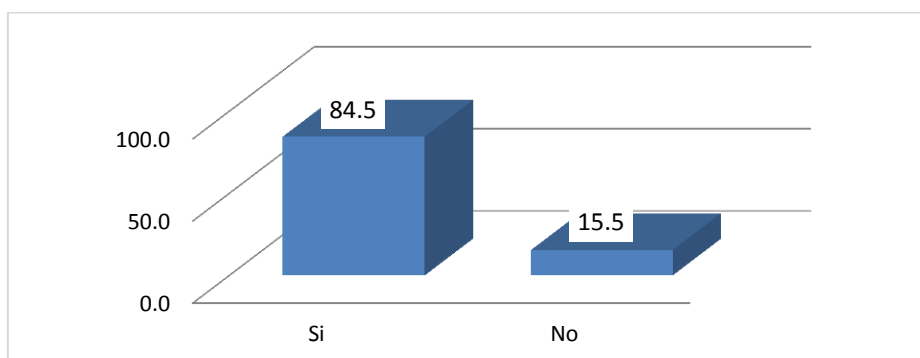
En la tabla 46 y figura 46, se puede presenciar que el 84.5% de los encuestados, sus familias cuentan con seguro de salud, ya sea por el SIS, por ESSALUD o por otras empresas de seguros. Sin embargo, el 15.5% respondieron que no cuentan con seguro de salud, ello se debe a que muchos trabajan independientemente e indican que no desean acceder a ello, por los gastos mensuales familiares extras que les genera, y que no les es necesario, ya que las veces que están mal de salud, van a una clínica y/o algún centro de salud particular. Sin embargo, el otro porcentaje que respondió que sí cuenta con seguro, que es el 84.5%, es porque trabajan dependientemente, y están en planillas, por lo que las políticas exigen que cuenten con seguro, y también porque muchos de ellos consideran necesario asegurar a su familia, ya que sus gastos no son muy afectados, pues dicen que la salud es primero antes que todo.

**Tabla 46**

*Puerto Maldonado: Encuestados con Seguro de Salud*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	49	84.5
No	9	15.5
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 46. Encuestados con Seguro de Salud (en porcentajes)**



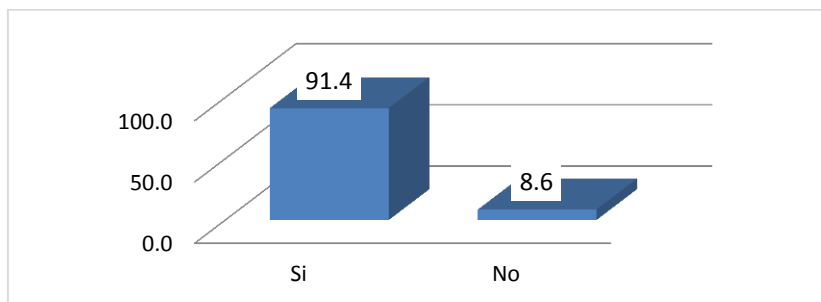
Según a las respuestas de los encuestados, el 91.4%, dijo que sí se trasladan al centro de salud por la Carretera Interoceánica tramo tres, y 8.6% dicen que no se trasladan por la Carretera. Esto se debe a que muchos barrios y urbanizaciones cuentan con sus propios centros de salud, y no es necesario usar la Carretera. Por otro lado, gran parte de la población usa el Hospital de ESSALUD, pues la Carretera Interoceánica es la vía más rápida y fácil de llegar a éste, ya que se ubica al borde. Además, algunos de ellos trabajan en los centros de salud.

**Tabla 47**

*Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	53	91.4
No	5	8.6
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 47. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud (en porcentajes)**

Según a la información de los encuestados, se puede decir que en la ciudad de Puerto Maldonado, el 65.5% cuenta con un material noble de vivienda, el 19% dice que es madera y noble, y el 15.5%, es de material de madera, como se presenta en la tabla 46. Esto se debe que actualmente la población tiene un mayor acceso al cemento y ladrillo, en un menor costo al que era anteriormente, e incluso tienen las posibilidades

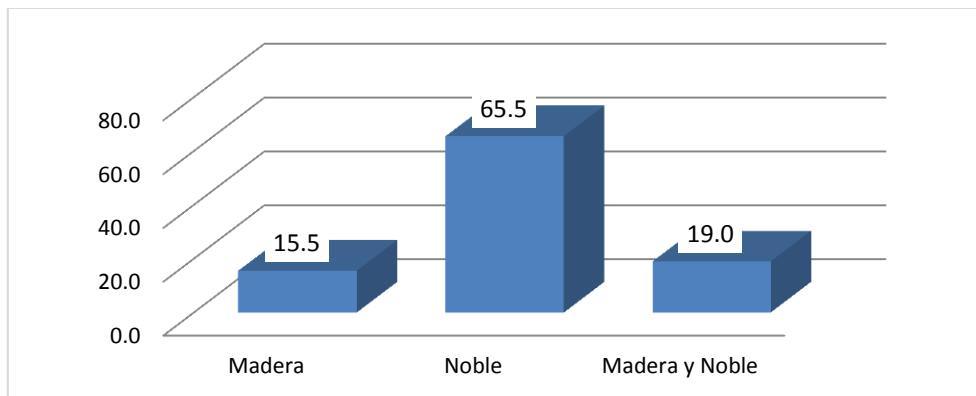
de remodelar sus viviendas, pues después de la presencia de la Carretera Interoceánica, existe más locales que ofertan este material, y por ende, las diversas posibilidades de encontrarlo a menores costos.

**Tabla 48**

*Puerto Maldonado: Número de encuestados según material de vivienda, Año 2018*

Material	Frecuencia	Porcentaje %
Madera	9	15.5
Noble	38	65.5
Madera y Noble	11	19.0
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 48. Número de encuestados según material de la vivienda, Año 2018 (en porcentajes)**

En la tabla 49 y figura 49, de los 58 encuestados, el 48.3% sigue siendo el mismo material de su vivienda que del año 2011, pues se debe a que muchos de ellos no han querido acceder al crédito para mejorar sus vivienda, o bien no quieren hacerlo, o porque muchos viven en casa de sus padres. También a que en algunos casos, antes de la Carretera Interoceánica, la casa ya estaba construida de cemento, entonces no han tenido la necesidad de cambiar de material, más solo remodelar su vivienda. Por otro lado, el 44.8% cambió el material de su vivienda, esto se debe a las posibilidades de

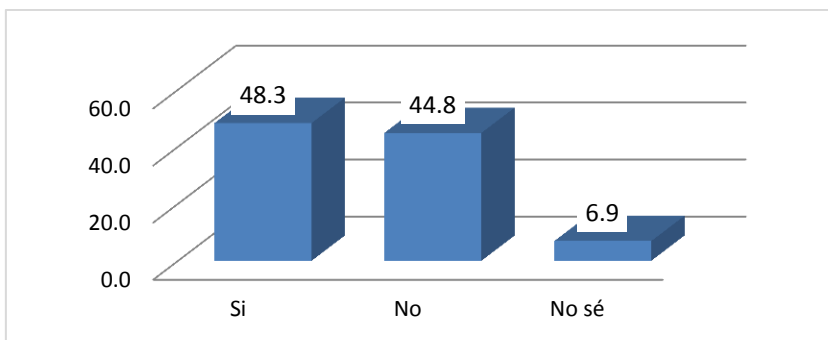
acceso al crédito, de las mejoras de sus ingresos, y mayores posibilidades de encontrar material de cemento y a un menor precio; y el 6.8% no sabe si el material de la vivienda era el mismo en el año 2011, pues son aquellos que viven en viviendas alquiladas.

**Tabla 49**

*Puerto Maldonado: Encuestados según material de la vivienda desde el año 2011*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	28	48.3
No	26	44.8
No sé	4	6.9
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 49. Encuestados según permanencia del material de la vivienda desde el año 2011 (en porcentajes)**

De los 26 encuestados que dijeron que su material cambio después de la Construcción de la Carretera Interoceánica, el 61.5% dijo que su vivienda en el 2011, era de madera, el 23.1% dijo que era de madera y noble, y otros que corresponde a material de chapaja, prefabricadas. Por lo tanto se puede decir, según a la tabla 48, que después de la construcción de la Carretera Interoceánica, la población de Puerto Maldonado, tuvo mejoras en sus viviendas, pues actualmente tienen la posibilidad de construir su casa de cemento y ladrillo, ya que estos materiales son accesibles y sus costos no son altos, como lo eran antes de la Carretera Interoceánica, pues esta vía ha

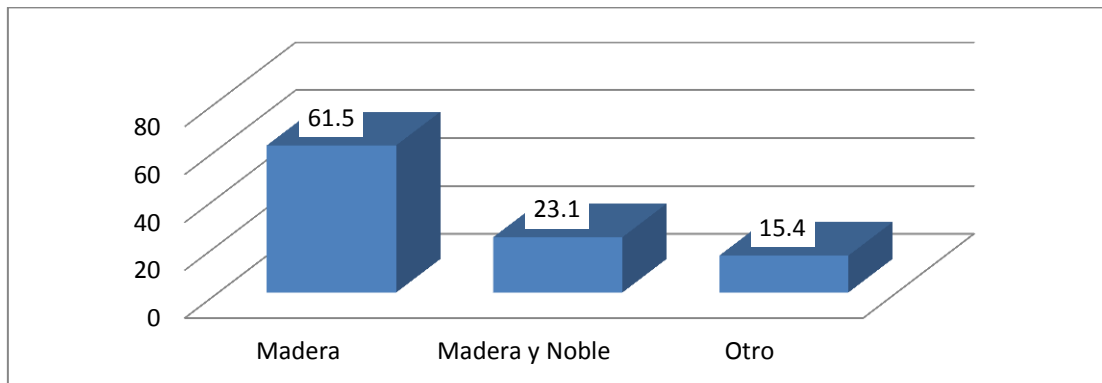
permitido su reducción, y un mayor volumen de ingreso y comercialización a la ciudad de Puerto Maldonado.

**Tabla 50**

*Puerto Maldonado: Encuestados según material de vivienda, Año 2011*

Material	Frecuencia	Porcentaje %
Madera	16	61.5
Madera y Noble	6	23.1
Otro	4	15.4
Total	26	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 50. Encuestados según material de vivienda, Año 2011 (en porcentajes)**

El análisis de las tres últimas tablas, se dará conjuntamente más adelante, ya que estas preguntas y respuestas, están interrelacionadas.

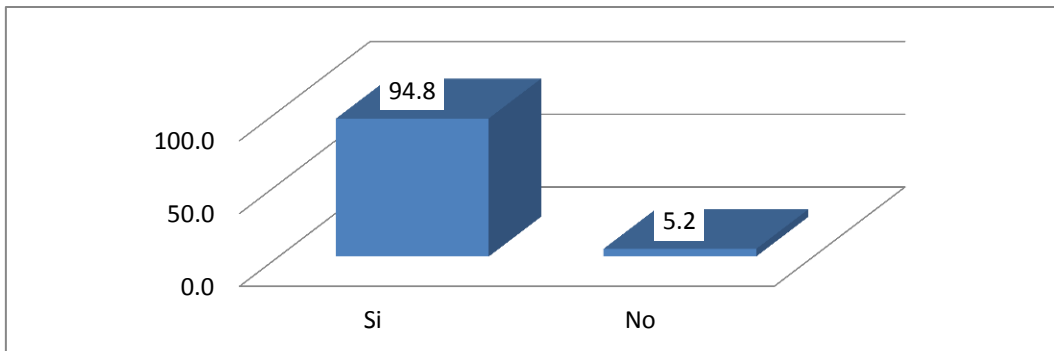
En la tabla 51 y figura 51, se muestra que del total de la población encuestada de Puerto Maldonado, el 94.8% dijo que si les ha sido favorable la construcción de la Carretera Interoceánica, y el 3% dijo que no.

**Tabla 51**

*Puerto Maldonado: Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	55	94.8
No	3	5.2
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 51. Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica (en porcentajes)**

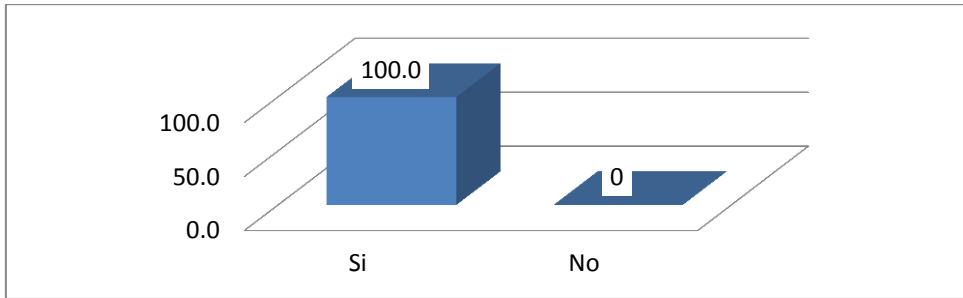
En la tabla 52 y figura 52, del total de la población de Puerto Maldonado encuestada, el 100% nos dijo que si se trasladan a sus destinos, ya sea al trabajo, instituciones educativas, establecimientos de salud, o donde algún familiar.

**Tabla 52**

*Puerto Maldonado: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	58	100.0
No	0	0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 52.** Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos (en porcentajes)

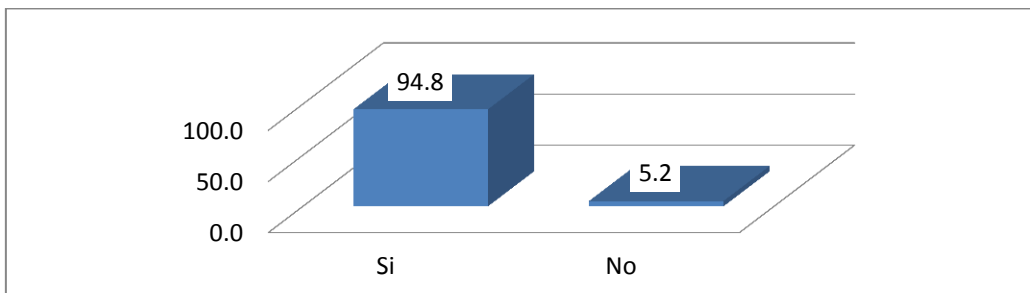
En la tabla 53 y figura 53, el 94.8% respondieron que les ha mejorado el bienestar individual y familiar, en cambio el 5.2% dijo que no.

**Tabla 53**

*Puerto Maldonado: Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	55	94.8
No	3	5.2
Total	58	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 53.** Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar (en porcentajes)



De las últimas tres tablas y figuras, se puede presenciar una opinión favorable de la Carretera Interoceánica, por parte de los encuestados, pues no solo les ha favorecido en el traslado a sus destinos, de los productos que comercializan y de los insumos que requieren, sino también en aspectos económicos, y sociales, como las posibilidades de acceder a más mercado, la reducción de los costos de transporte, el traslado y acceso a Centros Educativos y de salud, y a las mejoras de sus viviendas, y el acceso a agua y desagüe, como se mencionó en el capítulo anterior.

A pesar de que mucha de la población se queja que la Carretera Interoceánica ha sido la vía que ha permitido la llegada de más delincuencia, mafia, narcotraficantes; la población de Puerto Maldonado se ha visto beneficiada, porque no solamente la Carretera Interoceánica les ha dado la oportunidad de emprender más, por el incremento de la demanda, sino que también cuentan actualmente con empleo y con propios negocios, trasladar sus productos a otras zonas y departamentos, que les ha generado incremento en sus ingresos. Y también, mejoras en sus viviendas, en la educación y atenderse en clínicas u otros particulares, e incluso viajar a otros departamentos.

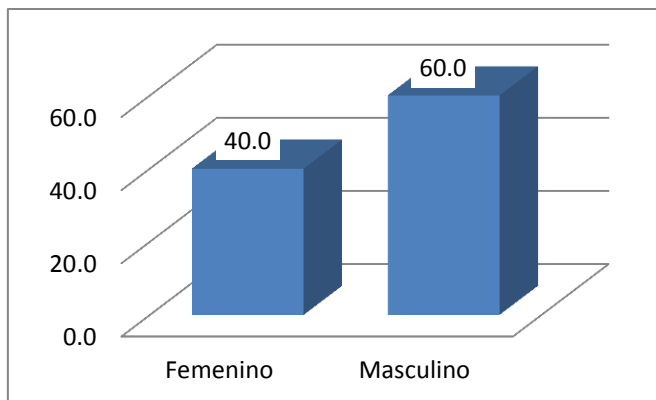
## **5.2. DISTRITO LAS PIEDRAS**

En la tabla 54 y figura 54, se puede ver que del total de los encuestados en el distrito de Las Piedras, el 60% fueron de sexo masculino y el 40% de sexo femenino, esto se debe a que aún existe sexismo, pues más de la mitad de la población considera al sexo masculino como jefe de familia, ya que la encuesta va dirigida específicamente a ellos, y también se cree que este sexo es el que más nace en este distrito.

**Tabla 54***Distrito Las Piedras: Encuestados según género*

Sexo	Frecuencia	Porcentaje %
Femenino	4	40.0
Masculino	6	60.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 54. Encuestados según género (en porcentajes)**

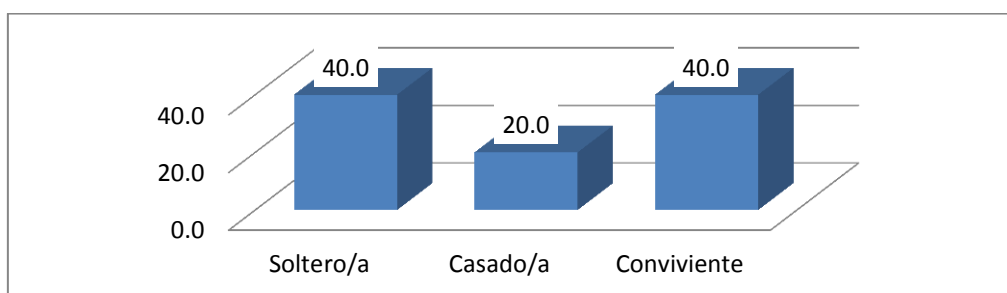
Según a los resultados de la encuesta, los jefes de familia, el 40% son solteros y 40% son convivientes, solo el 20% es casado. Esto se debe a que gran parte de la población no tiene una formalidad legal en la familia, pues no quieren tener compromiso y responsabilidad con sus parejas o su familia, pues llegan a formar familia a muy temprana edad, ya que en su gran mayoría las mujeres se embarazan entre los 16 a 22 años de edad, y en otros casos, muchos de ellos no quieren reconocer que son convivientes. También se debe a que hay personas que solo conforman ellos mismos la familia, es decir, viven solo, y el solvento es para ellos mismos, en ocasiones son personas jóvenes, y por lo tanto no tienen dependencia de sus padres.



**Tabla 55***Distrito Las Piedras: Encuestados según Estado Civil*

Estado Civil	Frecuencia	Porcentaje %
Soltero/a	4	40.0
Casado/a	2	20.0
Conviviente	4	40.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 55. Encuestados según Estado Civil (en porcentajes)**

En la tabla 56 y figura 56, se muestra que actualmente todos los encuestados están empleados, esto representa y se entiende que en el distrito Las Piedras no hay desempleo o que el desempleo pueda ser mínimo, pues mucha de la población aprovecha en trabajar y emprender, ya sea para diversificar su trabajo, por ejemplo extrayendo madera y aprovecharla para brindar sus servicios, como para construcciones de casas, o muebles, de igual manera, con la castaña y la agricultura, ya que tanto ellos como los que se dedican a los demás sectores, han emprendido sus propios negocios. También hay aquellos que laboran en las instituciones públicas y privadas, ya que últimamente, el distrito Las Piedras está teniendo mayor urbanización y a la vez, mayores instituciones privadas que requieren contratar personal para distintas responsabilidades, como en los restaurantes y/o centros comerciales, y de igual manera,

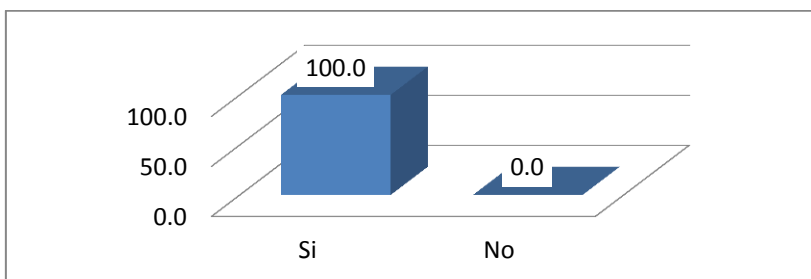
en sector público, por ejemplo, sucursales de Gobierno Regional, colegios estatales, centros de salud, entre otros.

**Tabla 56**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados con empleo actualmente*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	10	100.0
No	0	0.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

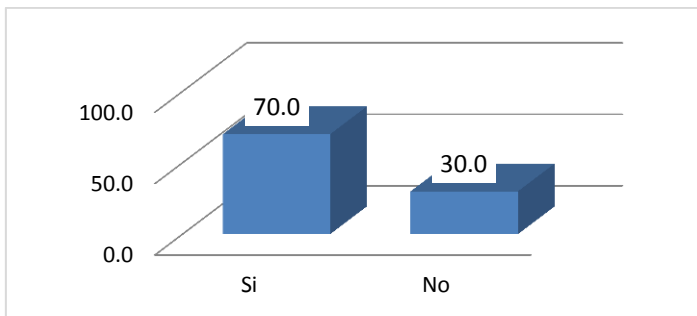
**Figura 56. Número de encuestados con empleo actualmente (en porcentajes)**

En el año 2011, la población del distrito Las Piedras, contaba con acceso limitado al empleo, porque no había incentivos para los que querían emprender, ya que no se tenía acceso a más demanda, articulación a otros mercados, a la reducción de costos de transporte, y por ende a mejorar e incrementar sus ventas e ingresos, pues no había una vía eficiente que les permita todo ello. De igual forma, muchas de las instituciones públicas y privadas se centralizaban en la ciudad de Puerto Maldonado, por lo que no se tenía sucursales en este distrito, por ende, para ambos casos no se brindaba trabajo a los pobladores de la zona, es por ello que se tiene que del total de encuestados, el 30% dijo que antes de la construcción de la Carretera Interoceánica, es decir en el año 2011, no contaban con empleo, y el 70% dijo que si laboraban en ese año.

**Tabla 57***Distrito Las Piedras: Número de encuestados con empleo en el año 2011*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	7	70.0
No	3	30.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 57. Número de encuestados con empleo en el año 2011 (en porcentajes)**

En la tabla 58 y figura 58, se tiene que el 90% de la población encuestada trabaja independientemente, y el 10% es dependiente, pues al ser el distrito Las Piedras una zona rural, no cuenta con un gran porcentaje de instituciones gubernamentales y privadas (a pesar que si se ha aumentado, aun es escasa) a comparación de Puerto Maldonado. Entonces, teniendo en cuenta que la encuesta representa a la población del distrito Las Piedras, se entiende que gran parte de los que trabajan en el distrito Las Piedras, se dedican a un trabajo propio e independiente, es decir, han tenido oportunidades de fortalecer sus negocios y han visto los diferentes sectores productivos de la zona, ambiciosamente para emprender. Aquellos trabajadores que laboran dependientemente, son personas que están asociados con empresas de transporte, con concesionarios de madera y de castaña, y en pocos casos pueden ser docentes, trabajadores de salud, y/o que trabajen en la municipalidad distrital, pues gran parte de

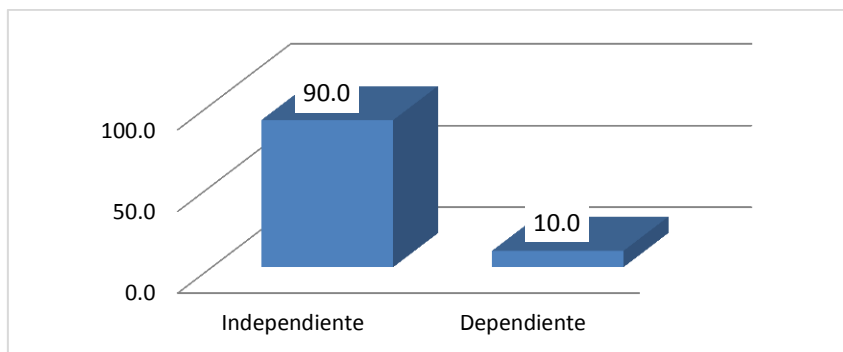
los que laboran en los sectores de educación, salud y gubernamental, radican en la ciudad de Puerto Maldonado, ya que en relación a los empleos de este tipo, el trabajo que se les da a la población distrital es poca, a comparación del sector privado.

**Tabla 58**

*Distrito Las Piedras: Encuestados empleados según dependencia laboral*

Condición	Frecuencia	Porcentaje %
Independiente	9	90.0
Dependiente	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

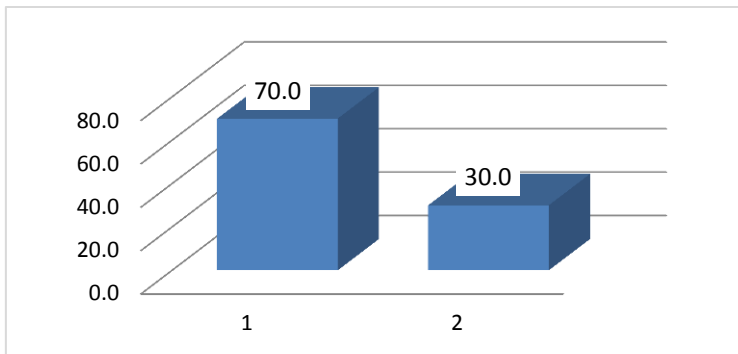
**Figura 58. Encuestados empleados según dependencia laboral (en porcentajes)**

La presencia de la Carretera Interoceánica en el distrito Las Piedras, ha sido un medio importante para que los trabajadores del distrito Las Piedras diversifiquen sus trabajos, ya que algunos de ellos se dedican a dos empleos, como a aprovechar de los recursos naturales y/o transformarlos, y en muchos casos comercializarlo, también algunos, son trabajadores de concesionarios de madera y/o castaña, y después en sus horas libres, se dedican a realizar trabajos de carpintería y producción de envasado de castaña, respectivamente. Como se aprecia en la tabla 59 y figura 59, el 70% cuenta solamente con un empleo, en cambio el 30% cuenta con dos empleos.

**Tabla 59***Distrito Las Piedras: Número de empleos de los encuestados*

Número de empleos	Frecuencia	Porcentaje %
1	7	70.0
2	3	30.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

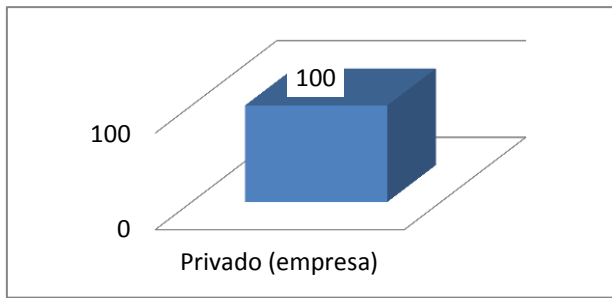
**Figura 59. Número de empleos de los encuestados (en porcentajes)**

En la tabla 60 y figura 60, se muestra que de la única persona que dijo que trabaja dependientemente, su empleo está en el sector privado. Esto indica que una buena parte de la población que trabaja dependientemente, está básicamente laborando en empresas, pues al no existir mucha población profesional en el distrito ni tampoco muchas entidades públicas, los empleos que se les brinda a los mismos pobladores del distrito, es mínima, pues gran parte de los trabajadores de las instituciones públicas radican en la ciudad de Puerto Maldonado.

**Tabla 60***Distrito Las Piedras: Encuestados según sector de empleo*

Dependencia	Frecuencia	Porcentaje %
Privado (empresa)	1	100.0
Total	1	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 60. Encuestados según sector de empleo (en porcentajes)**

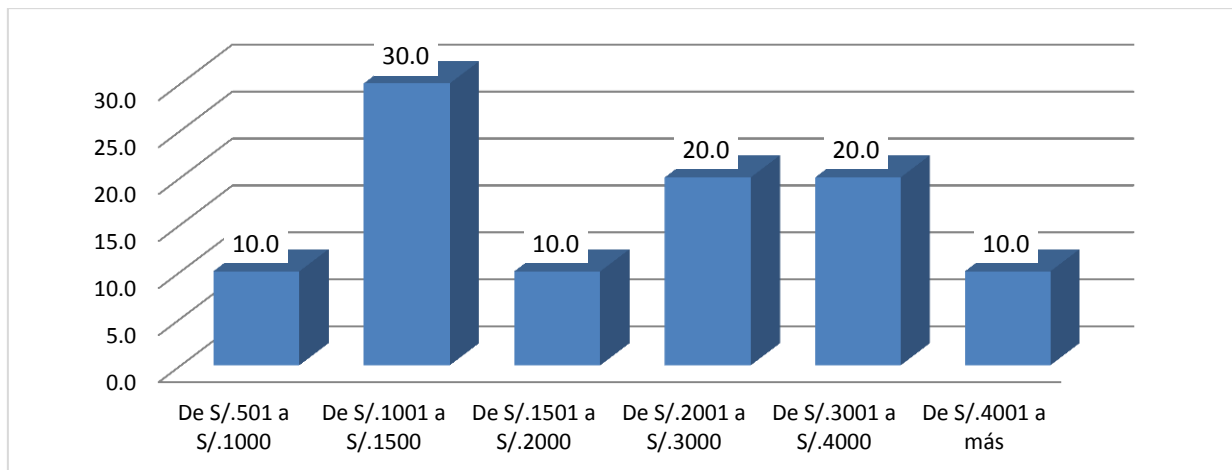
En la tabla 61 y figura 61, se muestra el ingreso mensual familiar que tuvieron los pobladores en el año 2018, pues se tiene que el 60% de la población gana más de S/.1501.00. Esto se debe a muchos factores, los cuales se analizarán más adelante.

**Tabla 61**

*Distrito Las Piedras: Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2018*

Ingresos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.501 a S/.1000	1	10.0
De S/.1001 a S/.1500	3	30.0
De S/.1501 a S/.2000	1	10.0
De S/.2001 a S/.3000	2	20.0
De S/.3001 a S/.4000	2	20.0
De S/.4001 a más	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 61. Encuestados según Ingreso mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)**

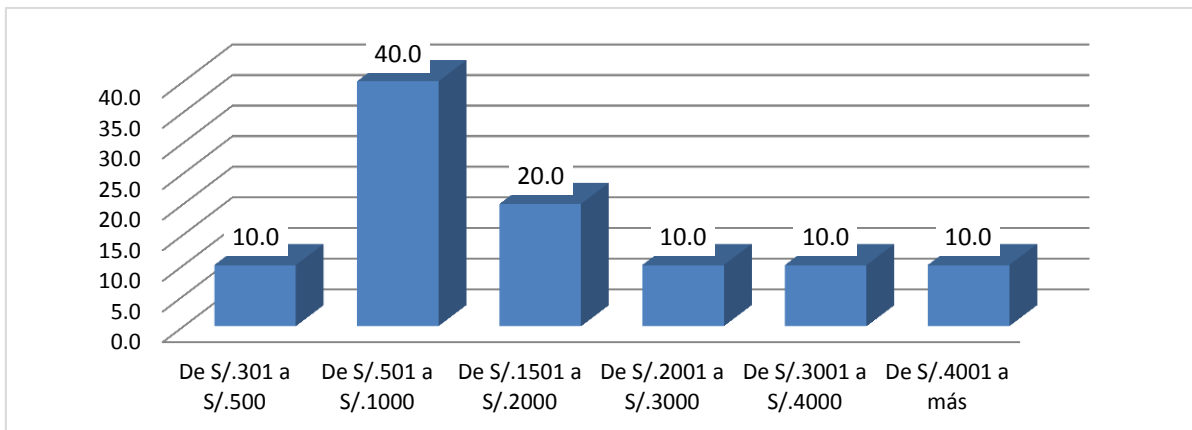
Por otro lado, en la tabla 62 y figura 62, se muestra que en el año 2011, es decir antes de la construcción de la Carretera Interoceánica, la mitad de la población tenía ingresos menores de S/.1001.00. Entonces, según a la tabla 61, la población encuestada del distrito Las Piedras, después de la construcción de la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, percibió mayores ingresos a comparación de antes, ya que actualmente la Carretera Interoceánica permite dinamizar la economía distrital y de los mismos pobladores, y a aquellos que son independientes, les permite trasladar sus productos e insumos a y de otros lugares, además les da muchas ventajas para articularse a más mercados, expandir su producción, reducir sus costos, y por ende generar más ingresos. También, muchos de los trabajadores dependientes actualmente han tenido las posibilidades de ingresar a las instituciones públicas y privadas, ya que se requiere personal en ellas, además, que éstas también han ido creciendo en el tiempo, especialmente después de la presencia de la Carretera Interoceánica, lo que también a ellos les ha permitido tener mayores ingresos familiares, y a la vez a otros miembros de su familia, oportunidades de trabajo, y así poder mejorar sus ingresos mensuales familiares. Por otro lado, se debe a que actualmente, ambas parejas se dedican a trabajar, pues antes, en las familias, solo el varón se dedicaba a ello, y las mujeres no.

**Tabla 62**

*Distrito Las Piedras: Encuestados según ingreso mensual familiar, Año 2011*

Ingresos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.301 a S/.500	1	10.0
De S/.501 a S/.1000	4	40.0
De S/.1501 a S/.2000	2	20.0
De S/.2001 a S/.3000	1	10.0
De S/.3001 a S/.4000	1	10.0
De S/.4001 a más	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 62. Encuestados según ingreso mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)**

En el año 2018, en Las Piedras, el ingreso familiar promedio fue de S/2,900.00. El 50% del ingreso familiar son menores a S/2,500.00. El ingreso familiar mínimo fue de S/1,000.00 y el máximo de S/7,000.00.



**Tabla 63**

*Distrito Las Piedras: Ingresos mensuales familiares (Estadísticos descriptivos), Año 2018*

<i>INGRESO LAS PIEDRAS 2018</i>	
Media	2900
Error típico	576.387216
Mediana	2500
Moda	1500
Desviación estándar	1822.69642
Varianza de la muestra	3322222.22
Curtosis	1.80754809
Coefficiente de asimetría	1.2839774
Rango	6000
Mínimo	1000
Máximo	7000
Suma	29000
Cuenta	10

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

En el año 2011, en Las Piedras, el ingreso familiar promedio fue de S/1,660.00.

El 50% del ingreso familiar son menores a S/1,500.00. El ingreso familiar mínimo fue de S/.500.00 y el máximo de S/.3,500.00.

**Tabla 64**

*Distrito Las Piedras: Ingresos mensuales familiares (Estadísticos descriptivos), Año 2011*

<i>INGRESO LAS PIEDRAS 2011</i>	
Media	1660
Error típico	338.3620677
Mediana	1500
Moda	500
Desviación estándar	1069.994808
Varianza de la muestra	1144888.889
Curtosis	-0.96374693
Coefficiente de asimetría	0.528234046
Rango	3000
Mínimo	500
Máximo	3500
Suma	16600
Cuenta	10

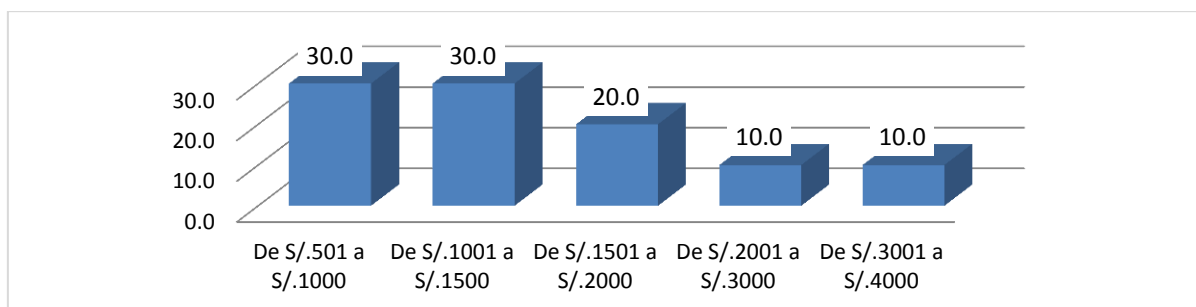
FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

En el distrito Las Piedras, el 40% del gasto mensual promedio de las familias se incrementó mayor a S/.1500.00, como se muestra en la tabla 65 y figura 63. Sin embargo, en el año 2011, el 50% gastaba más de ese monto (tabla 66), entonces se entiende que un 10% ha podido reducir sus gastos mensuales familiares, por lo que ahora pueden ahorrar más que antes. Esto es debido a que actualmente los productos de la canasta básica, han reducido sus costos, ya que la presencia de la Carretera Interoceánica ha generado la reducción de los costos de transportes de estos productos. Además, mucha de la población aún no cuenta con créditos, y otros gastos adicionales, ya que al ser todavía una zona rural, la población no ve mayores necesidades para gastar.

**Tabla 65***Distrito Las Piedras: Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2018*

Gastos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.501 a S/.1000	3	30.0
De S/.1001 a S/.1500	3	30.0
De S/.1501 a S/.2000	2	20.0
De S/.2001 a S/.3000	1	10.0
De S/.3001 a S/.4000	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

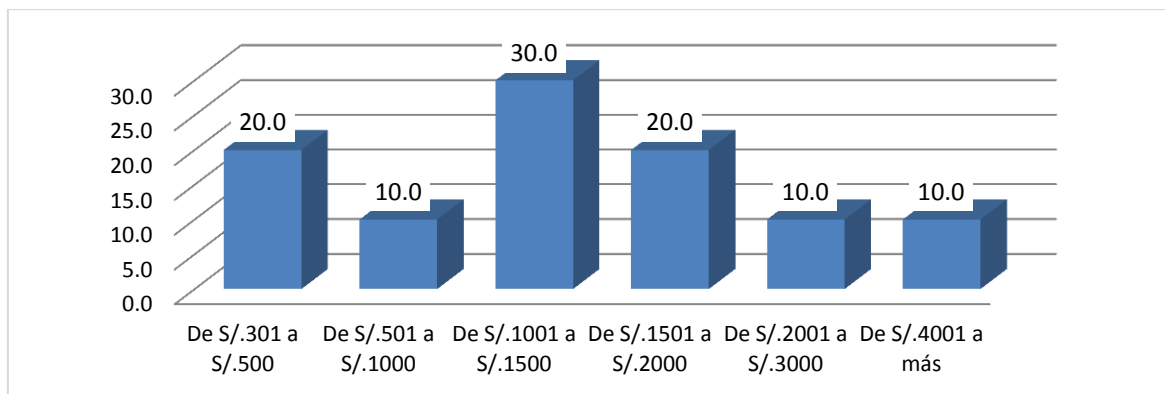
**Figura 63. Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2018 (en porcentajes)**

**Tabla 66**

*Distrito Las Piedras: Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2011*

Gastos	Frecuencia	Porcentaje %
De S/.301 a S/.500	2	20.0
De S/.501 a S/.1000	1	10.0
De S/.1001 a S/.1500	3	30.0
De S/.1501 a S/.2000	2	20.0
De S/.2001 a S/.3000	1	10.0
De S/.4001 a más	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 64. Encuestados según gasto mensual familiar, Año 2011 (en porcentajes)**

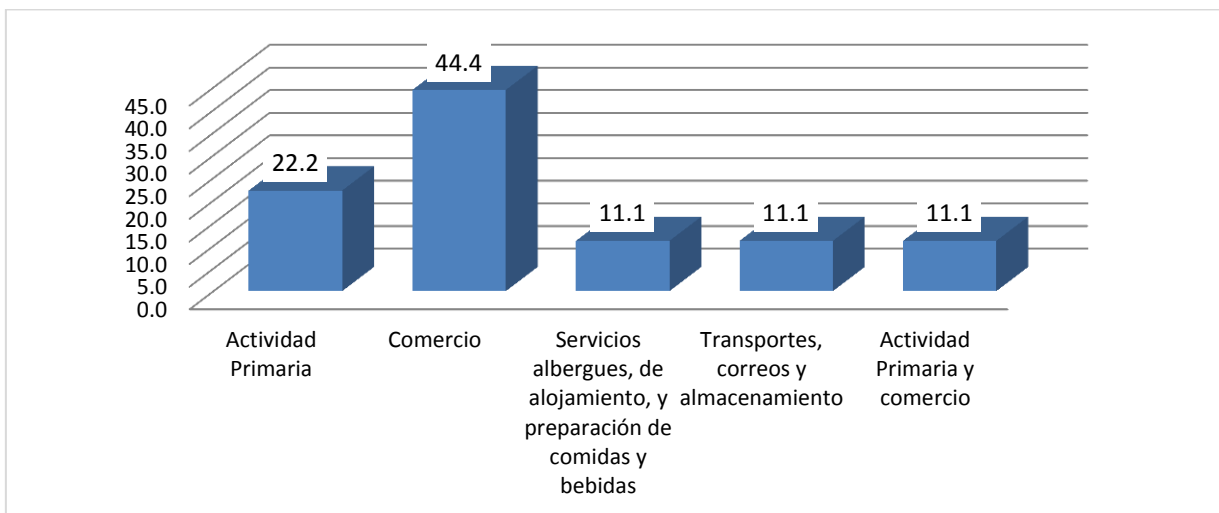
En la población del distrito Las Piedras, el 90% de los encuestados respondieron que laboran independientemente, de lo cual el 40% se dedica al comercio, el 20% a la actividad primaria y los demás a otros servicios. Esto se debe, a que mucha de la población encuestada viven en los alrededores de la Carretera Interoceánica, pues una gran parte de ellos se dedican al comercio, aprovechando su ubicación.

**Tabla 67**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas*

Actividad Económica	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Actividad Primaria	2	20.0	22.2
Comercio	4	40.0	44.4
Servicios albergues, de alojamiento, y preparación de comidas y bebidas	1	10.0	11.1
Transportes, correos y almacenamiento	1	10.0	11.1
Actividad Primaria y comercio	1	10.0	11.1
Total	9	90.0	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 65. Número de encuestados (trabajadores independientes) por Actividades Económicas (en porcentajes)**

La presencia de la Carretera Interoceánica ha traído consigo mismo ventajas a la población distrital, pues les ha favorecido, en especial a la mayoría de los negociantes del distrito Las Piedras, ya que no solo ha permitido ampliar su producción, pues ya tienen una mayor demanda, ya que pueden llevar a otros mercados sus productos, sino que han tenido la ambición de diversificar sus actividades, además el traslado de los productos, son en mayores cantidades, con menores costos y mayor seguridad para no

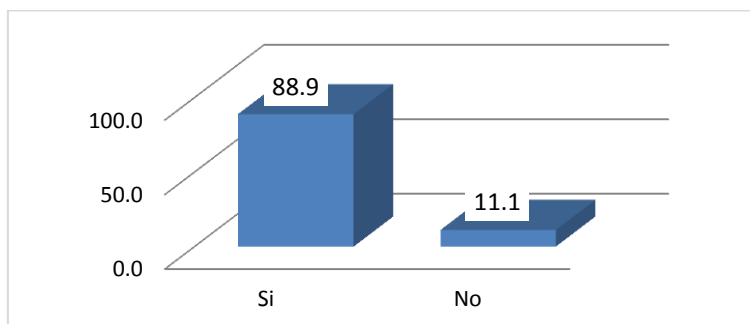
perder su venta, ya que antes, la vía fluvial no les permitía esto como lo hace la vía terrestre. Por otro lado, los que dijeron que no les ha mejorado, son aquellos que tienen sus tiendas pequeñas en algunas calles del distrito, o que se encuentran aislados de la zona urbana, pues en sí los que tienen mayores beneficios son los que se encuentran al borde y cerca de la Carretera Interoceánica Sur del tramo tres, pues de los trabajadores independientes del distrito Las Piedras, el 80% dijo que la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, sí le ha mejorado el traslado de sus productos y/o insumos, capacitaciones. Pero, el 10% dijo que no, como lo muestra la tabla 68.

**Tabla 68**

*Distrito Las Piedras: Número de beneficiarios (trabajadores independientes) que transportan sus productos insumos y/o se desplazan para recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Si	8	80.0	88.9
No	1	10.0	11.1
Total	9	90.0	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 66. Número de beneficiarios (trabajadores independientes) que transportan sus productos insumos y/o se desplazan para recibir capacitaciones, por la Carretera Interoceánica (en porcentajes)**

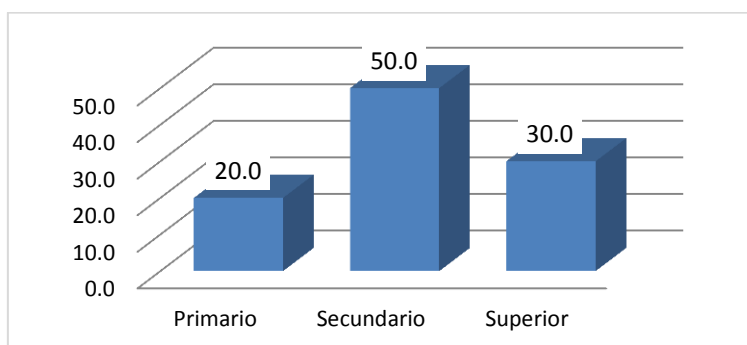
El nivel de educación de los encuestados, la tabla 69, muestra que el 50% cuenta con nivel secundario, el 30% con nivel superior y el 20% con nivel primario, sin embargo, no se observa que a alguno de ellos cuenten con formación universitaria. Los resultados se deben a años anteriores, pues la población no tenía mucho acceso a la educación primaria, secundaria y superior, como actualmente lo tienen, no solo porque se ha incrementado el número de instituciones educativas públicas y privadas, sino también a que el Puente Billinghamurst (perteneciente a la Carretera Interoceánica) les da mejores posibilidades de viajar a la ciudad de Puerto Maldonado y otros departamentos para su formación profesional.

**Tabla 69**

*Distrito Las Piedras: Encuestados según nivel de Educación*

Nivel de Educación	Frecuencia	Porcentaje %
Primario	2	20.0
Secundario	5	50.0
Superior	3	30.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 67. Encuestados según nivel de Educación (en porcentajes)**

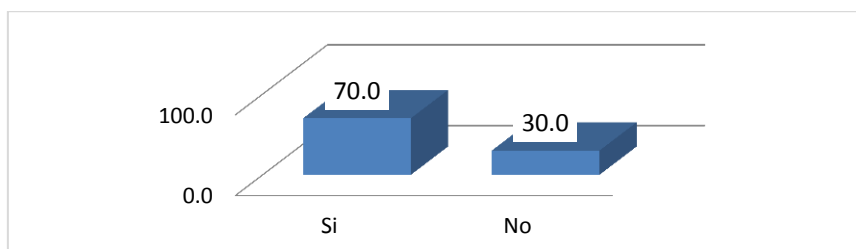
La Carretera Interoceánica ha favorecido a gran parte de la población para llegar a sus instituciones educativas, pues muchos de los estudiantes no encuentran uno cerca de su zona o centro poblado, por lo que necesitan ir por la Carretera Interoceánica; e incluso algunos prefieren estudiar en la ciudad de Puerto Maldonado, por los mayores beneficios que les ofrece, tal es el caso de instituciones de formación superior no universitaria y universitaria. Además, algunos docentes que radican en la zona, necesitan trasladarse por medio de ella, ya que en algunos casos, sus centros de trabajo no están en su centro poblado. De las familias encuestadas del distrito Las Piedras, el 70% respondió que usan la Carretera Interoceánica para ir a los Centros Educativos, en cambio el 30% dijo que no usan, como se ve en la tabla 70. Sin embargo, aquellos que no usan, se debe a que viven cerca de una institución educativa, por lo que no es necesario usar esta vía, y se van caminando por calles y/u otras vías que no pertenecen a la Carretera Interoceánica.

**Tabla 70**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	7	70.0
No	3	30.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 68. Número de encuestados que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al Centro Educativo (en porcentaje)**

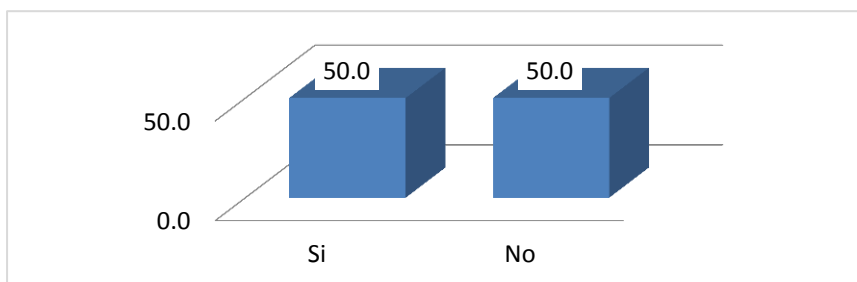
En el distrito Las Piedras, la mitad de la población encuestada respondió que no cuentan con seguro de salud, en cambio, el otro 50% dijo que sí cuentan, como se refleja en la tabla 71 y figura 69. Esto es porque mucha de la población del distrito Las Piedras, no lo ve necesario y/o conveniente contar con ello, por los gastos extras que les genera o porque no tienen interés de obtener alguno, pues muchos de ellos son conformistas en esos aspectos y/o porque creen que no deberían pagar mensualmente. Otro es también, en su gran mayoría de la población encuestada trabajan independientemente en sus propias MYPES (90%), pues no se ven obligados a tener seguro, o sino por la falta de tiempo que tienen para ir a inscribirse a alguno de ellos. Sin embargo, se puede apreciar que otra parte de ellos cuentan con seguros, ya sea porque ven necesario que sus familias cuenten con seguro, como el SIS.

**Tabla 71**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados con Seguro de Salud*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	5	50.0
No	5	50.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 69. Número de encuestados con Seguro de Salud (en porcentajes)**



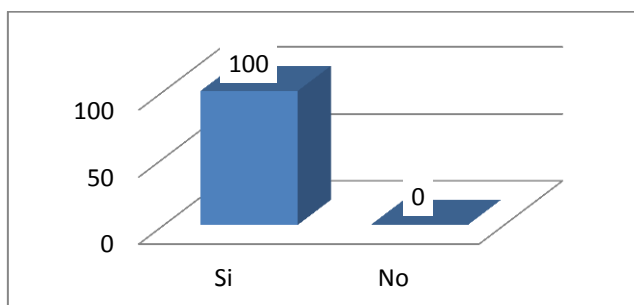
Asimismo, del 50% de las familias encuestadas que respondieron que no tienen seguro de salud, se sabe que muchas de ellas llegan a ir a establecimientos particulares, como clínicas, entre otras; y es así que en la tabla 72, todas respondieron que usan la Carretera Interoceánica para ir a algún establecimiento de salud. Cabe resaltar que según a la investigación realizada y la visita al distrito Las Piedras, se ha podido observar que los establecimientos de salud se encuentran en los centros poblados más habitados, es así que muchas de las personas de otros centros poblados, al no contar con una, tienen que desplazarse por la Carretera Interoceánica, y en algunos casos, especialmente de urgencia, son derivados a Puerto Maldonado para una mejor atención, y lo hacen también por la misma vía. Por lo tanto, la Carretera Interoceánica les ha favorecido a los pobladores poder llegar a tiempo y con mayor seguridad, ya que ésta está pavimentada, y no implica atrasos en el transporte.

**Tabla 72**

*Distrito Las Piedras: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	10	100.0
No	0	0.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 70. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para desplazarse al establecimiento de Salud (en porcentajes)**

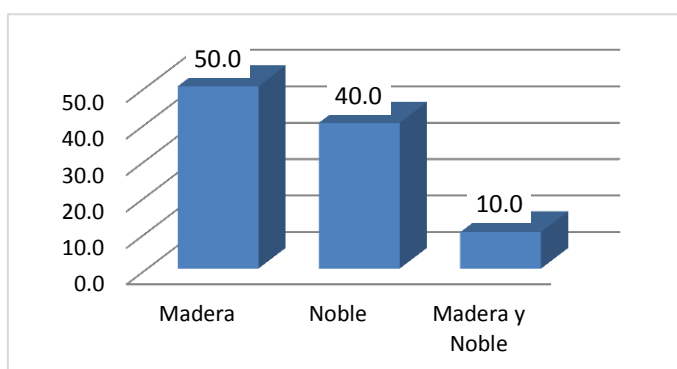
El distrito Las Piedras, al ser una zona en donde se extrae madera, y mucha de la población se dedica en transformarla, gran parte de ella mantiene este material o cambió a este material actualmente, pues es un material con fácil acceso y a menor costo, a comparación de otros. Una parte de los encuestados cuenta con material noble, pues gracias a la Carretera Interoceánica han tenido acceso a este material, y además de la mejora de sus ingresos, pues ha permitido mejorar también la infraestructura de sus viviendas, y en muchos casos, solo una parte permanece de madera y otra de material noble, y en otros, se ha cambiado el material. En la tabla 73, se observa que el 50% de los pobladores cuentan con viviendas de material de madera, el 40% tiene material noble y el 10% es madera y noble.

**Tabla 73**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados según material de la vivienda actual*

Material	Frecuencia	Porcentaje %
Madera	5	50.0
Noble	4	40.0
Madera y Noble	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 71. Número de encuestados según material de la vivienda actual (en porcentajes)**

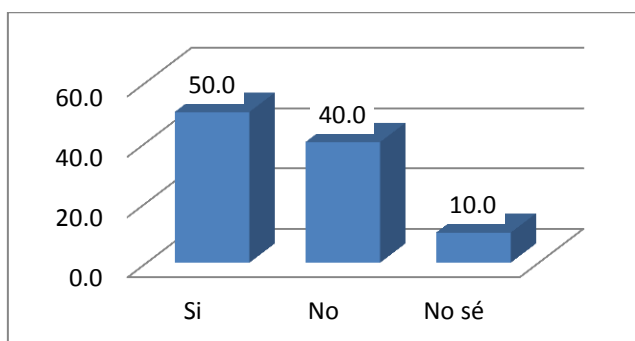
Por otro lado, en la tabla 74 y figura 72, se muestra que de las familias encuestadas, el 50% dijo que en el 2011, sus viviendas eran de ese material, pues mucha de la población se ha conformado con ello, y en algunos casos, no veían necesario priorizar sus gastos en mejoras del material de sus viviendas, en cambio el 40% dijo que no era de ese material, ya que el incremento de sus ingresos, y el deseo de tener una mejor vivienda, ya sea por seguridad, debido a las fuertes lluvias y vientos que se da, y también a los robos, y las posibilidades de tener acceso a un mejor material y los recursos económicos necesarios para adquirirlo, como es en el caso del cemento. Por otro lado, el 10% dijo que no sabía, ellos pertenecen a aquella población que viven en casas alquiladas.

**Tabla 74**

*Distrito Las Piedras: Encuestados según material de vivienda desde el año 2011*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	5	50.0
No	4	40.0
No sé	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 72. Encuestados según permanencia del material de vivienda desde el año 2011 (en porcentajes)**

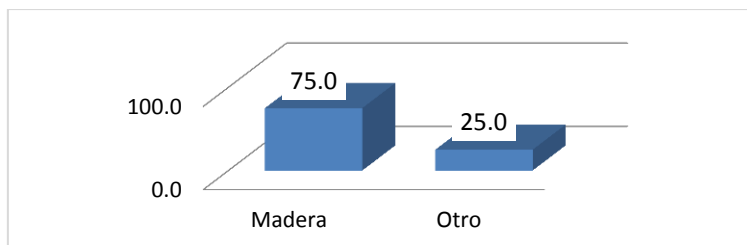
De ese 40% que respondió que no era ese el material de su vivienda antes de la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, el 75% dijo que era de madera y el 25% dijo que era de otro material, como chapaja, prefabricada, entre otras. Es decir que han podido mejorar sus viviendas y/o construir con material noble, pues después de la Carretera Interoceánica, el distrito Las Piedras, tiene un vínculo constante con la capital departamental, además el acceso a los materiales de construcción, y en este caso de cemento y ladrillo, es mejor y con mayores posibilidades a ello, ya que la vía terrestre (Carretera Interoceánica) permite su traslado. Entonces, la presencia de la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, ha permitido a la población del distrito Las Piedras, mejorar el material de sus viviendas, a un 40% de la población encuestada, ya que pueden transportar al distrito mejores materiales de construcción, ya sea cemento y/o ladrillos, madera de mejor calidad y más elaborada, y otras comodidades para sus viviendas.

**Tabla 75**

*Distrito Las Piedras: Encuestados según material de vivienda, Año 2011*

Material	Frecuencia	Porcentaje %	Porcentaje válido %
Madera	3	30.0	75.0
Otro	1	10.0	25.0
Total	4	40.0	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 73. Distrito Las Piedras: Encuestados según material de vivienda, Año 2011 (en porcentajes)**

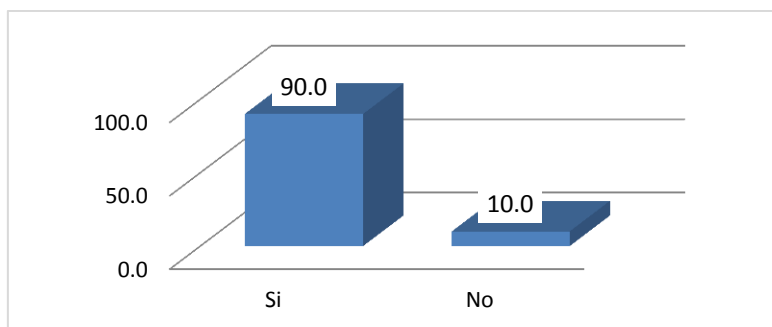
En la tabla 76 y figura 74, se muestra que el 90% de las familias encuestadas, les ha sido favorable la construcción de la Carretera Interoceánica, esto se debe a que para los comerciantes y negociantes por ejemplo, pueden ampliar su mercado, su producción, sus ventas, trasladar sus productos y/o insumos, también a ellos y a otros, llegar a sus centros de trabajo, o de estudios, o acceder a los centros de salud, e incluso a muchos, poder viajar y vincularse con otras zonas, como Brasil y Puerto Maldonado. En cambio un 10% dijo que no, pues esto representa a aquellas personas que viven en zonas lejanas a la Carretera, y no les ha generado alguna diferencia significativa su construcción, por otro lado, otros creen que ha sido un medio para el incremento de la delincuencia.

**Tabla 76**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados favorecidos por la carretera Interoceánica*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	9	90.0
No	1	10.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 74. Número de encuestados favorecidos por la carretera Interoceánica (en porcentajes)**

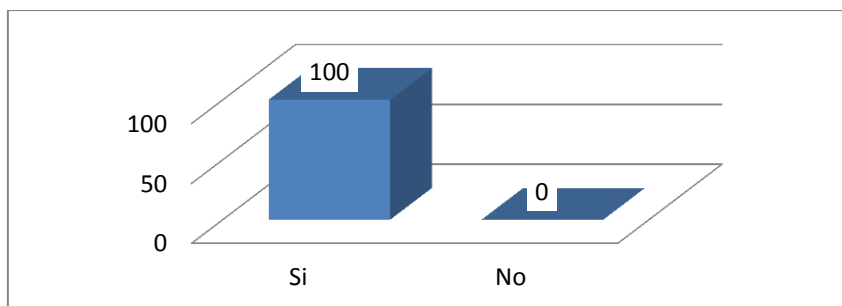
En la tabla 77 y figura 75, se muestra que todas las familias encuestadas dijeron que si usan la Carretera Interoceánica tramo tres, para trasladarse a sus destinos, ya sea a sus instituciones educativas, establecimientos de salud, centros de trabajo, a algún familiar, o alguna salida de entretenimiento, pues esta infraestructura vial ha sido muy beneficiosa para ellos, ya que también puede viajar a otros lugares, como a Puerto Maldonado y Brasil.

**Tabla 77**

*Distrito Las Piedras: Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	10	100.0
No	0	0.0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 75. Número de beneficiarios que usan la Carretera Interoceánica para trasladarse a sus destinos (en porcentajes)**

Del total de los encuestados, a pesar que muchos creen que la Carretera Interoceánica, ha sido el medio de la llegada de la delincuencia, la población encuestada siente que esta infraestructura vial, ha mejorado su bienestar individual y familiar, pues gracias a ella, han podido tener las ventajas de ampliar su mercado, su producción, reducir los costos de transporte, ya sea para el traslado de ellos y de sus productos, además, en muchos casos han podido emprender y trabajar, y por ende, mejorar sus

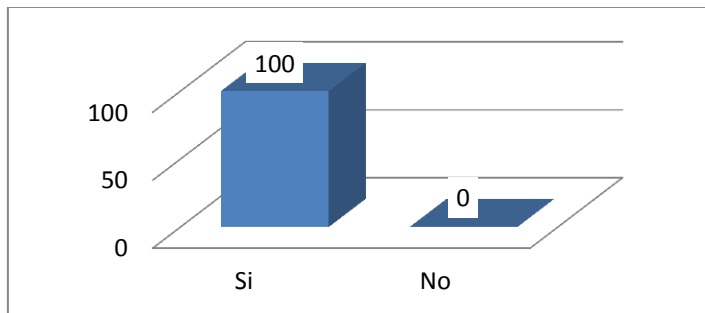
ingresos. Por otro lado, el acceso al crédito en entidades bancarias ubicadas en la ciudad de Puerto Maldonado, para invertir en algún negocio. Además, el distrito Las Piedras, ha podido tener mayores beneficios, a comparación de otros distritos, ya que está más interconectada y articulada con la capital departamental, gracias a la Carretera Interoceánica. Asimismo, tener acceso a más y mejores servicios básicos y públicos, como en educación, salud, vivienda y saneamiento, pues ellos han presenciado la llegada de más centros educativos, y con una mejor infraestructura de estos servicios, la que antes no se tenía.

**Tabla 78**

*Distrito Las Piedras: Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Si	10	100.0
No	0	0
Total	10	100.0

FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta



FUENTE: Elaboración propia basado en datos de la encuesta

**Figura 76. Número de encuestados favorecidos por la Carretera Interoceánica en su bienestar individual y familiar (en porcentajes)**



## CAPÍTULO VI

### PRUEBAS ESTADÍSTICAS DE LA INVESTIGACIÓN

#### 6.1. PRUEBAS DE NORMALIDAD

La presente investigación, utilizó datos y fuentes primarias y secundarias, los datos primarios han sido obtenidas de las encuestas, y los datos secundarios son considerados solo para las actividades económicas en crecimiento y el empleo, ya que la información se obtuvo de la municipalidad provincial de Tambopata y distrital Las Piedras, el Gobierno Regional y el INEI.

Dado que esta investigación es de tipo descriptivo-correlacional, implica una prueba de t student para muestras relacionadas, ya que se pretende evaluar, el impacto que se ha generado después de la presencia de la Carretera Interoceánica, lo que esta prueba permite demostrar correlación (actividades económicas, empleo e ingreso) de los indicadores de un antes y después de esta vía, y por ende nos permite describir la variable dependiente “Desarrollo Económico-Social”.

Previo a ello, la prueba t student necesita cumplir la prueba de normalidad para saber que los datos obtenidos son normales, y así poder desarrollarla.

##### 6.1.1. PUERTO MALDONADO

$H_0$  = Los datos proviene de una distribución normal.

$H_1$  = Los datos no proviene de una distribución normal.

*Nivel de Confianza: 95%*

*Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$*

*Criterios de evaluación:*

*Si  $Pvalor > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$*

*Si  $Pvalor < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$*



**Tabla 79**

*Puerto Maldonado: Pruebas de Normalidad*

		Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
		Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
INGRESOS	2011	.101	58	.200*	.951	58	.020
PUERTO							
MALDONADO							
INGRESOS	2017	.096	58	.200*	.945	58	.011
PUERTO							
MALDONADO							
ACTIVIDADES	2011	.151	11	.200*	.864	11	.065
PUERTO							
MALDONADO							
ACTIVIDADES	2017	.240	11	.076	.905	11	.210
PUERTO							
MALDONADO							
PEA 2011	PUERTO	.134	12	.200*	.915	12	.248
MALDONADO							
PEA 2017	PUERTO	.134	12	.200*	.917	12	.262
MALDONADO							

FUENTE: Elaboración propia

En el caso de los ingresos del 2011 y 2017, se toma en consideración la respuesta de las encuestas, tomando el 2018 como si fuera el 2017, ya que la población mencionó que no varió entre esos dos años. Entonces, vemos que los datos son mayores a 30, ya que se les hizo las preguntas a 58 familias, por lo tanto utilizamos el estadístico de **Kolmogorov-Smirnov<sup>a</sup>**. Por otro lado, los dos casos restantes, actividades económicas y PEA ocupada, los datos son menores a 30, ya que estos datos provienen de una fuente secundaria, como la municipalidad provincial y distrital (A.E), y la PEA ocupada (que se obtuvo por medio del INEI, en meses), entonces se utiliza el estadístico de **Shapiro-Wilk**. Por lo tanto, podemos ver que en todos los casos, los valores son mayores que  $\alpha = 0.05$ , es decir que aceptamos la hipótesis nula y concluimos que los datos provienen de una distribución normal.

### 6.1.2. DISTRITO LAS PIEDRAS

$H_0$  = Los datos proviene de una distribución normal.

$H_1$  = Los datos no proviene de una distribución normal.

*Nivel de Confianza: 95%*

*Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$*

*Criterios de evaluación:*

*Si  $Pvalor > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$*

*Si  $Pvalor < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$*

#### **Tabla 80**

*Distrito Las Piedras: Pruebas de Normalidad*

			Shapiro-Wilk		
			Estadístico	gl	Sig.
INGRESOS	2011	LAS PIEDRAS	.917	10	.331
INGRESOS	2017	LAS PIEDRAS	.865	10	.088
ACTIVIDADES	2011	LAS PIEDRAS	.864	11	.065
ACTIVIDADES	2017	LAS PIEDRAS	.905	11	.210
PEA	2011	LAS PIEDRAS	.913	12	.231
PEA	2017	LAS PIEDRAS	.917	12	.263

FUENTE: Elaboración propia

En los tres casos (ingreso, actividades económicas y PEA ocupada), los datos son menores a 30, por lo que utilizamos el estadístico de **Shapiro-Wilk**. Además se puede observar que todos los casos tienen valores mayores que  $\alpha = 0.05$ , por lo que aceptamos la hipótesis nula y concluimos que los datos provienen de una distribución normal.

## 6.2. PRUEBAS DE HIPÓTESIS

### Tabla de Análisis de Correlación

La correlación, también conocida como coeficiente de correlación, es una medida de regresión que pretende cuantificar el grado de variación conjunta entre dos variables.

Por tanto, es una medida estadística que cuantifica la dependencia lineal entre dos variables, es decir, si se representan en un diagrama de dispersión los valores que toman dos variables, el coeficiente de correlación lineal señalará lo bien o lo mal que el conjunto de puntos representados se aproxima a una recta.

Valores que puede tomar la correlación:

**Tabla 81**  
*Interpretación del coeficiente de correlación*

Valor	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0,9 a -0,99	Correlación negativa muy alta
-0,7 a -0,89	Correlación negativa alta
-0,4 a -0,69	Correlación negativa moderada
-0,2 a -0,39	Correlación negativa baja
-0,01 a -0,19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0,01 a 0,19	Correlación positiva muy baja
0,2 a 0,39	Correlación positiva baja
0,4 a 0,69	Correlación positiva moderada
0,7 a 0,89	Correlación positiva alta
0,9 a 0,99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

Fuente: P. Morales, Guatemala, Universidad Rafael Landívar (2011).

**6.2.1. PRUEBA DE LA HIPÓTESIS 1****6.2.1.1. PUERTO MALDONADO**

$H_0$  = El incremento promedio de las actividades económicas en crecimiento de Puerto Maldonado después de la Carretera Interoceánica tramo 3, NO tiene una diferencia significativa con las actividades económicas en crecimiento de Puerto Maldonado antes de la Carretera Interoceánica tramo 3.

$H_1$  = El incremento promedio de las actividades económicas en crecimiento de Puerto Maldonado después de la Carretera Interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con las actividades económicas en crecimiento de Puerto Maldonado antes de la Carretera Interoceánica tramo 3.

*Nivel de Confianza: 95%*

*Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$*

*Criterios de evaluación:*

*Si  $P_{valor} > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$*

*Si  $P_{valor} < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$*

**Tabla 82**

*Puerto Maldonado: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	N	Correlación	Sig.
ACTIVIDADES E. 2011 PUERTO MALDONADO & ACTIVIDADES E.2017 PUERTO MALDONADO	17	.742	.001

FUENTE: Elaboración propia

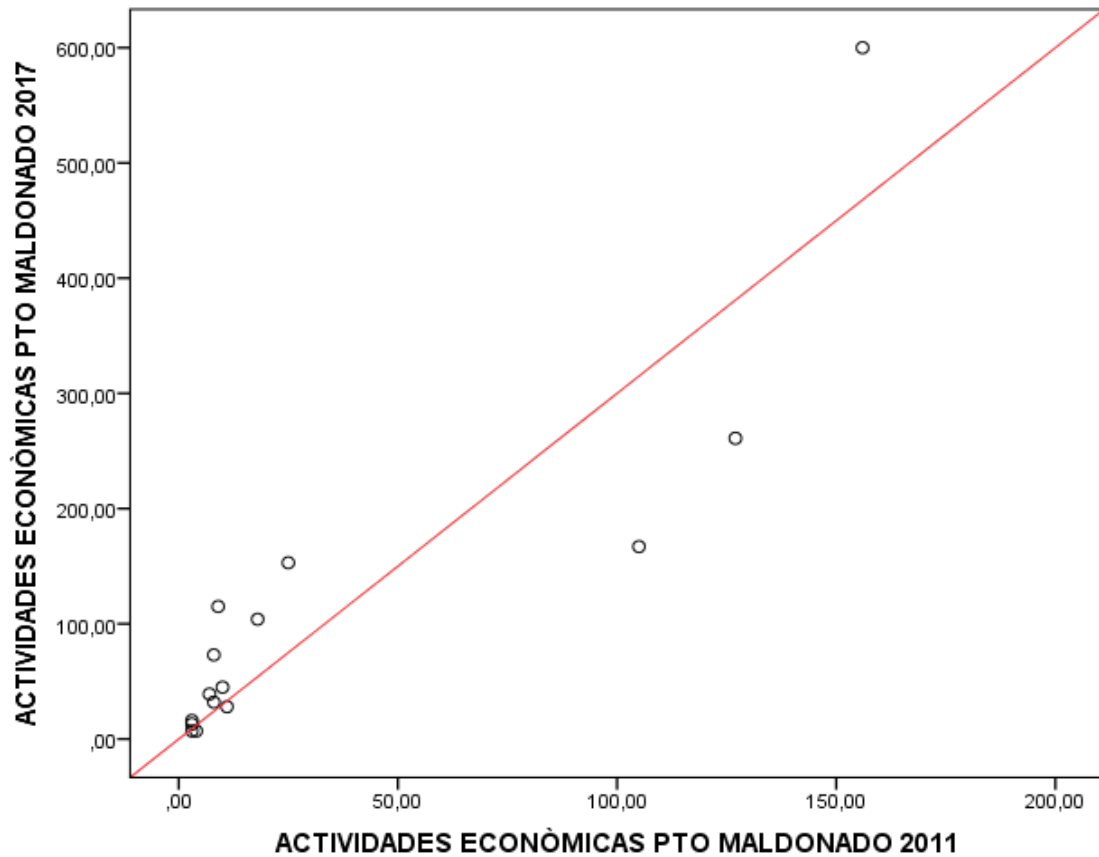
**Tabla 83**

*Puerto Maldonado: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
	Media	Desviación estándar	Media de error estándar	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
				Inferior	Superior			
ACTIVIDADES E. 2011 – PUERTO M ACTIVIDADES E. 2017 PUERTO M	-78.66667	116.73087	30.13978	-143.31007	-14.02327	-2.610	14	.021

FUENTE: Elaboración propia

Se puede observar que el **Pvalor = 0.021** es  $< \alpha = 0.05$ , entonces se dice que existe suficiente evidencia estadística para aceptar  $H_1$ : “El incremento promedio de las actividades económicas en crecimiento de Puerto Maldonado después de la Carretera Interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con las actividades económicas en crecimiento de Puerto Maldonado antes de la Carretera Interoceánica Sur tramo 3”, con un nivel de confianza de 95% y con 14 grados de libertad. Además, la correlación entre ambas variables es de 0.742, es decir, esta correlación es directa, positiva y alta. Esto quiere decir que las actividades económicas en puerto Maldonado eran significativamente menor antes de la construcción de la vía interoceánica de 488 actividades económicas y después del mismo fue de 3,505 actividades económicas lo que demuestra que las actividades económicas en Puerto Maldonado se incrementaron por la construcción de la vía.



Fuente: Elaboración propia

**Figura 77. Puerto Maldonado: Dispersión de las Actividades Económicas, Años 2011-2017**

#### **6.2.1.2.DISTRITO LAS PIEDRAS**

$H_0$  = El incremento promedio de las actividades económicas en crecimiento del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, NO tiene una diferencia significativa con las actividades económicas en crecimiento del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3.

$H_1$  = El incremento promedio de las actividades económicas en crecimiento del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con las actividades económicas en crecimiento del distrito las Piedras antes de la de la carretera interoceánica tramo 3.

*Nivel de Confianza: 95%*



Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$

Criterios de evaluación:

Si  $Pvalor > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$

Si  $Pvalor < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$

**Tabla 84**

*Distrito Las Piedras: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	N	Correlación	Sig.
ACTIVIDADES E. 2011 LAS PIEDRAS & ACTIVIDADES E. 2017 LAS PIEDRAS	15	.797	.000

FUENTE: Elaboración propia

**Tabla 85**

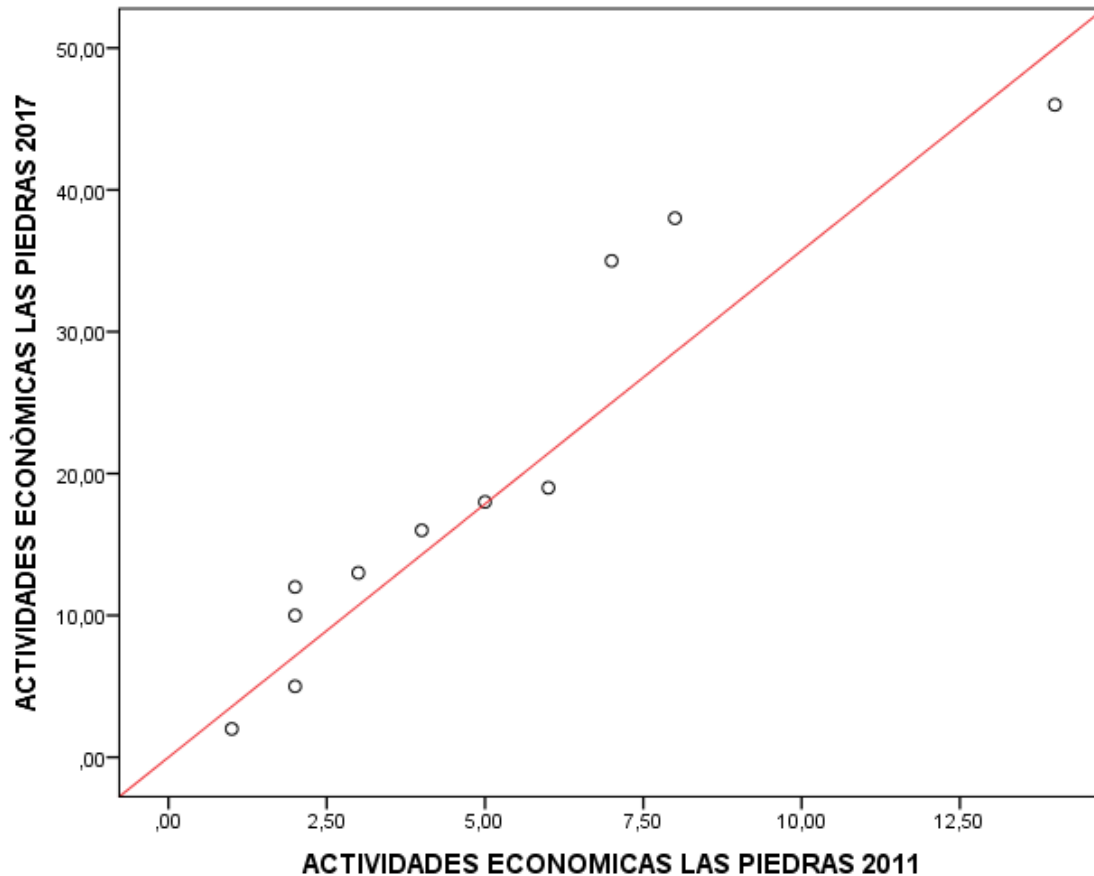
*Distrito Las Piedras: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	Diferencias emparejadas				t	gl	Sig. (bilateral)
	Media	Desviación estándar	Media de error estándar	95% de intervalo de confianza de la diferencia Inferior Superior			
ACTIVIDADES E. 2011 - ACTIVIDADES E. 2017 LAS PIEDRAS	-25.7272	35.468	10.694	-49.555 -1.899	-2.406	10	.037

FUENTE: Elaboración propia

Se puede observar que el  $Pvalor = 0.037$  es  $< \alpha = 0.05$ , entonces, se dice que existe suficiente evidencia estadística para aceptar  $H_1$ : “El incremento promedio de las actividades económicas en crecimiento del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con las actividades económicas en crecimiento del distrito las Piedras antes de la de la carretera interoceánica tramo 3”, con un nivel de confianza de 95% y con 10 grados de libertad. Además, la correlación entre ambas variables es de 0.797, es decir, esta correlación es directa, positiva y alta. Esto quiere decir que las actividades económicas en el distrito

las Piedras eran significativamente menor antes de la construcción de la vía interoceánica de 31 actividades económicas y después del mismo de 314 actividades económicas lo que demuestra que las actividades económicas en el distrito las Piedras se incrementaron por la construcción de la vía.



Fuente: Elaboración propia

*Figura 78. Distrito Las Piedras: Dispersión de las Actividades Económicas, Años 2011-2017*

## 6.2.2. PRUEBA DE LA HIPÓTESIS 2

### 6.2.2.1. PUERTO MALDONADO

$H_0$  = El incremento promedio de trabajadores de Puerto Maldonado después de la Carretera Interoceánica tramo 3, NO tiene una diferencia significativa con el promedio de los trabajadores de Puerto Maldonado antes de la Carretera Interoceánica tramo 3.





$H_1$  = El incremento promedio de trabajadores de Puerto Maldonado después de la Carretera Interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con el promedio de los trabajadores de Puerto Maldonado antes de la Carretera Interoceánica tramo 3.

*Nivel de Confianza: 95%*

*Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$*

*Criterios de evaluación:*

*Si  $Pvalor > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$*

*Si  $Pvalor < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$*

**Tabla 86**

*Puerto Maldonado: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	N	Correlación	Sig.
PEA 2011 PUERTO MALDONADO & PEA 2017 PUERTO MALDONADO	12	.98200	.000

FUENTE: Elaboración propia

**Tabla 87**

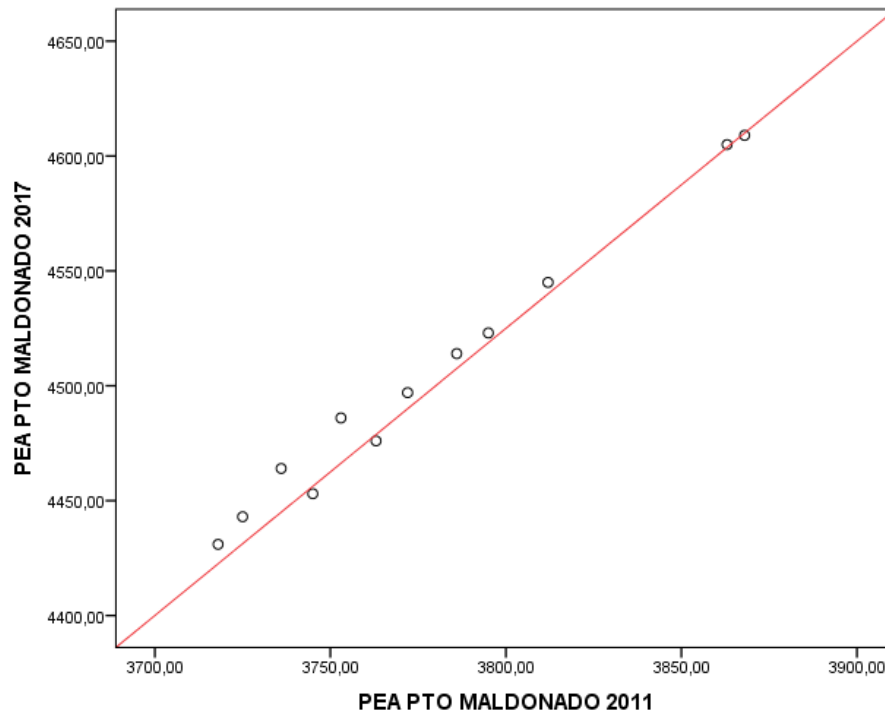
*Puerto Maldonado: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)
	Media	Desviación estándar	Media de error estándar	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
				Inferior	Superior			
PEA 2011 PUERTO MALDONADO - PEA 2017 PUERTO MALDONADO	-726.0833	9.42393	2.72045	-732.07101	-720.09564	-266.8976	11	.000

FUENTE: Elaboración propia

Se puede observar que el **Pvalor = 0.000** es  $< \alpha = 0.05$ , entonces, existe suficiente evidencia estadística para aceptar  $H_1$ : “El incremento promedio de trabajadores de Puerto Maldonado después de la Carretera Interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con el promedio de los trabajadores de Puerto Maldonado antes de la Carretera Interoceánica tramo 3”, con un nivel de confianza de 95% y con 11 grados de libertad. Además, la correlación entre ambas variables es de 0.982, y esta correlación es directa, positiva y muy alta. Esto quiere decir que las PEA

en puerto Maldonado eran significativamente menor antes de la construcción de la vía interoceánica de 45,342 pobladores económicamente activos y después del mismo de 54,054 pobladores económicamente activos lo que demuestra que la PEA de Puerto Maldonado se incrementó por la construcción de la vía.



Fuente: Elaboración propia

**Figura 79. Puerto Maldonado: Dispersión de PEA Ocupada, Años 2011-2017**

#### **6.2.2.2.DISTRITO LAS PIEDRAS**

$H_0$  = El incremento promedio de trabajadores del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, NO tiene una diferencia significativa con el promedio de trabajadores del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3.

$H_1$  = El incremento promedio de trabajadores del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con el promedio de trabajadores del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3.

*Nivel de Confianza: 95%*

*Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$*

*Criterios de evaluación:*

*Si  $P_{valor} > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$*

*Si  $P_{valor} < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$*

**Tabla 88**

*Distrito Las Piedras: Correlaciones de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	N	Correlación	Sig.
PEA 2011 LAS PIEDRAS & PEA 2017 LAS PIEDRAS	12	.991	.000

FUENTE: Elaboración propia

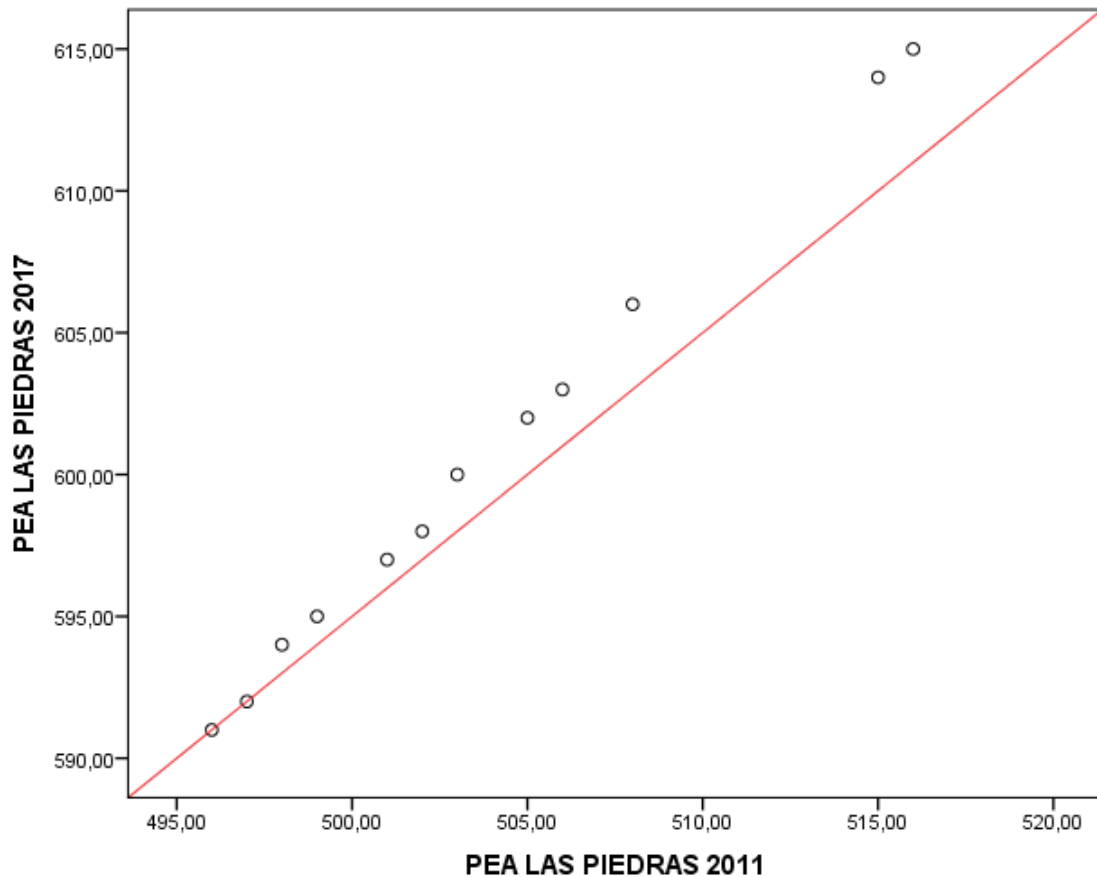
**Tabla 89**

*Distrito Las Piedras: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	Diferencias emparejadas				t	gl	Sig. (bilateral)	
	Media	Desviación estándar	Media de error estándar	95% de intervalo de confianza de la diferencia				
				Inferior				Superior
PEA 2011 LAS PIEDRAS - PEA 2017 LAS PIEDRAS	-96.7500	1.3568	0.3916	-97.61207	-95.88792	-247.016	11	.000

FUENTE: Elaboración propia

Se puede observar que el **Pvalor = 0.000** es  $< \alpha = 0.05$ , entonces, existe suficiente evidencia estadística para aceptar  $H_1$ : “El incremento promedio de trabajadores del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con el promedio de trabajadores del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3”, con un nivel de confianza de 95% y con 11 grados de libertad. Además, la correlación entre las variables es de 0.991, y esta correlación es directa, positiva y muy alta. Esto quiere decir que las PEA en el distrito de las Piedras eran significativamente menor antes de la construcción de la vía interoceánica de 6,046 pobladores económicamente activos y después del mismo de 7,207 pobladores económicamente activos lo que demuestra que la PEA del distrito de las Piedras se incrementó por la construcción de la vía.



Fuente: Elaboración propia

*Figura 80. Distrito Las Piedras: Dispersión de la PEA Ocupada, Años 2011-2017*

### 6.2.3. PRUEBA DE LA HIPÓTESIS 3

#### 6.2.3.1. PUERTO MALDONADO

$H_0$  = El incremento de los ingresos promedios percibidos por las familias de Puerto Maldonado después de la carretera interoceánica tramo 3, NO tiene una diferencia significativa con los ingresos promedios percibidos por las familias de Puerto Maldonado antes de la carretera interoceánica tramo 3.

$H_1$  = El incremento de los ingresos promedios percibidos por las familias de Puerto Maldonado después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con los ingresos promedios percibidos por las familias de Puerto Maldonado antes de la carretera interoceánica tramo 3.



Nivel de Confianza: 95%

Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$

Criterios de evaluación:

Si  $Pvalor > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$

Si  $Pvalor < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$

**Tabla 90**

*Puerto Maldonado: Correlación de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

	N	Correlación	Sig.
INGRESOS 2011 PUERTO MALDONADO & INGRESOS 2017 PUERTO MALDONADO	58	.995	.000

FUENTE: Elaboración propia

**Tabla 91**

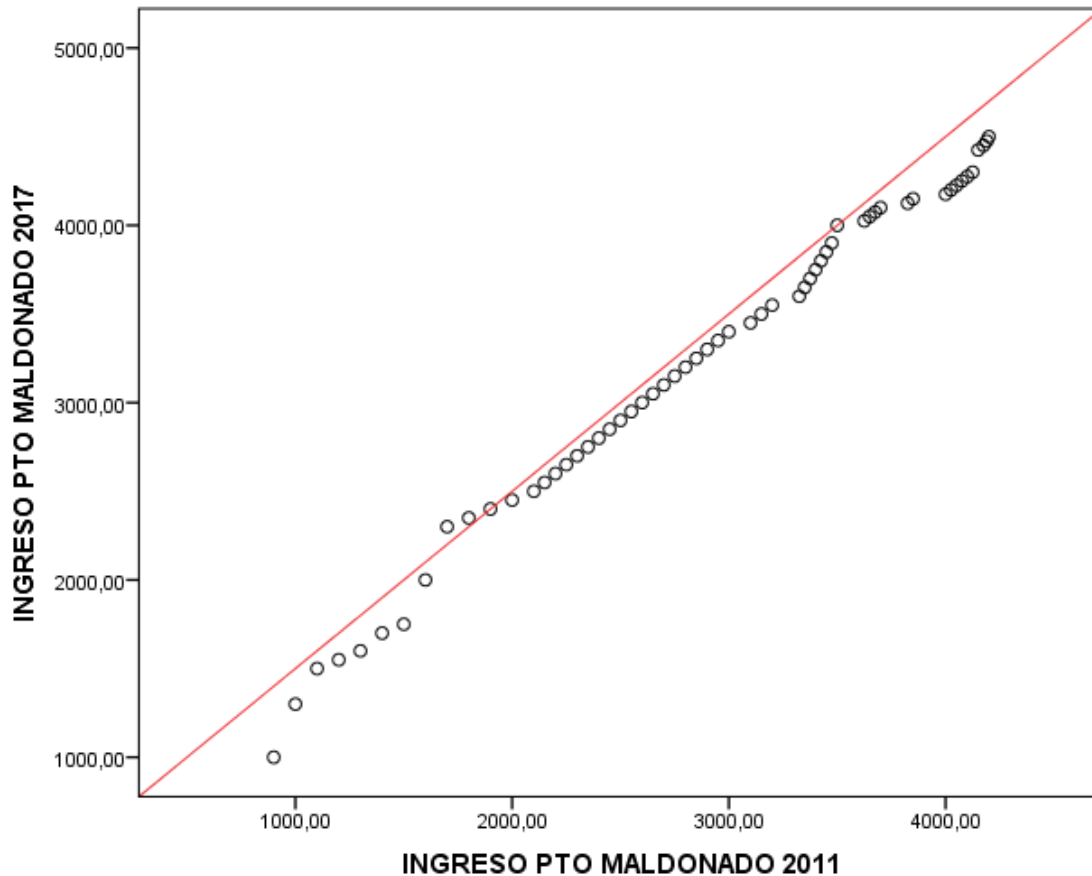
*Puerto Maldonado: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)*

Diferencias emparejadas					t	gl	Sig. (bilateral)	
Media	Desviación estándar	Media de error estándar	95% de intervalo de confianza de la diferencia					
			Inferior	Superior				
Ingreso Mensual Promedio (2017) - Ingreso Mensual Promedio (2011)	.983	1.207	.158	.666	1.300	6.203	57	.000

FUENTE: Elaboración propia

Se puede observar que el **Pvalor = 0.000** es  $< \alpha = 0.05$ , entonces, existe suficiente evidencia estadística para aceptar  $H_1$ : “El incremento de los ingresos promedios percibidos por las familias de Puerto Maldonado después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con los ingresos promedios percibidos por las familias de Puerto Maldonado antes de la carretera interoceánica tramo 3”, con un nivel de confianza de 95% y con 57 grados de libertad. Además, la correlación entre ambas variables es de 0.995, y esta correlación es directa, positiva y

muy alta. Esto quiere decir que la población recibía un ingreso promedio significativamente menor antes de la construcción de la vía interoceánica de 2,862.3 soles y después del mismo de 3,215.5 soles lo que demuestra que los ingresos de los pobladores de Puerto Maldonado se incrementaron por la construcción de la vía.



Fuente: Elaboración propia

*Figura 81. Puerto Maldonado: Dispersión del Ingreso Familiar, Años 2011-2017*

#### **6.2.3.2.DISTRITO LAS PIEDRAS**

$H_0$  = El incremento de los ingresos promedios percibidos por las familias del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, NO tiene una diferencia significativa con los ingresos promedios percibidos por las familias del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3.



$H_1$  = El incremento de los ingresos promedios percibidos por las familias del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con los ingresos promedios percibidos por las familias del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3.

Nivel de Confianza: 95%

Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$

Criterios de evaluación:

Si  $Pvalor > \alpha = 0.05$  se acepta  $H_0$

Si  $Pvalor < \alpha = 0.05$  se acepta  $H_1$

**Tabla 92**

Distrito Las Piedras: Correlaciones de muestras emparejadas ( t student para muestras relacionadas)

	N	Correlación	Sig.
INGRESOS 2011 LAS PIEDRAS & INGRESOS 2017 LAS PIEDRAS	10	.844	.002

FUENTE: Elaboración propia

**Tabla 93**

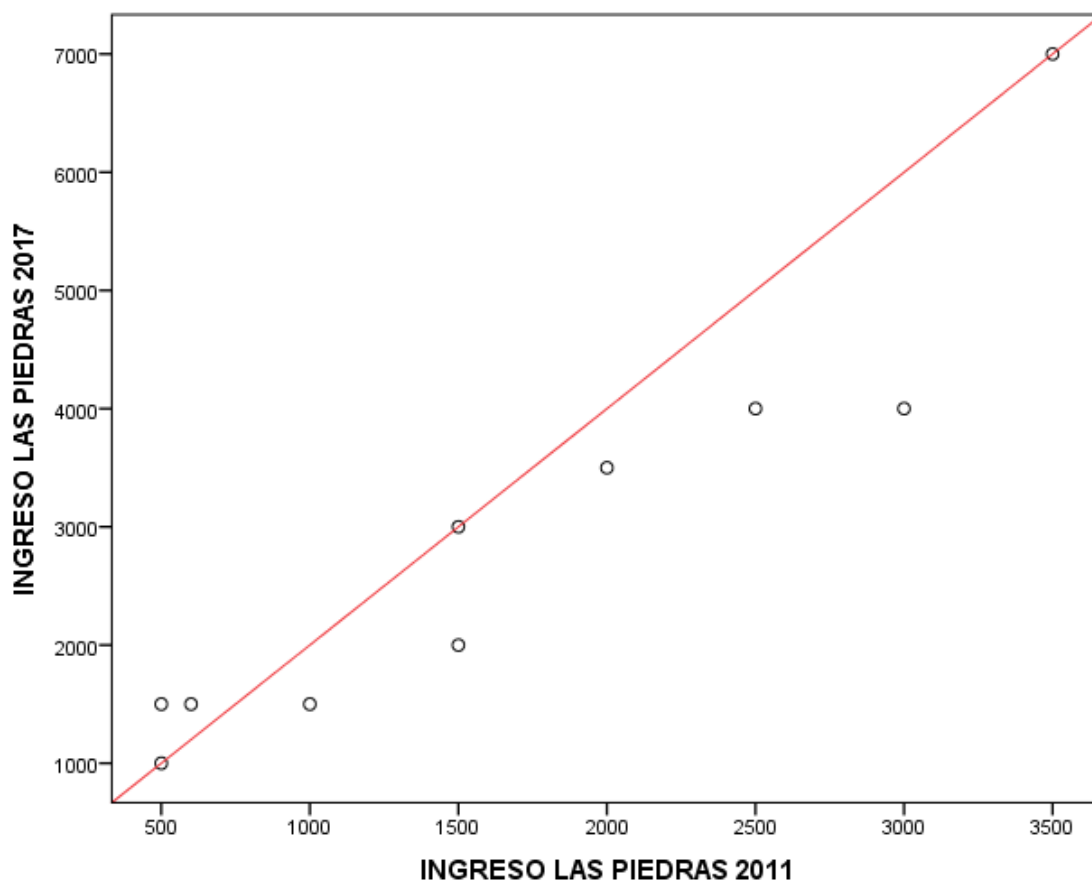
Distrito Las Piedras: Prueba de muestras emparejadas (t student para muestras relacionadas)

	Diferencias emparejadas				t	gl	Sig. (bilateral)
	Media	Desviación estándar	Media de error estándar	95% de intervalo de confianza de la diferencia			
				Inferior Superior			
INGRESOS 2011 LAS PIEDRAS - INGRESOS 2017 LAS PIEDRAS	-1240.00000	1084.43534	342.92856	-2015.75831 -464.24169	-3.616	9	.006

FUENTE: Elaboración propia

Se puede observar que el **Pvalor = 0.006** es **<  $\alpha = 0.05$** , entonces, existe suficiente evidencia estadística para aceptar  $H_1$ : “El incremento de los ingresos promedios percibidos por las familias del distrito las Piedras después de la carretera interoceánica tramo 3, SI tiene una diferencia significativa con los ingresos promedios percibidos por

las familias del distrito las Piedras antes de la carretera interoceánica tramo 3”, con un nivel de confianza de 95% y con 9 grados de libertad. Además, la correlación entre ambas variables es de 0.844, y esta correlación es directa, positiva y muy alta. Esto quiere decir que la población recibía un ingreso promedio significativamente menor antes de la construcción de la vía interoceánica de 1,660 soles y después del mismo de 2,900 soles lo que demuestra que los ingresos de los pobladores del Distrito Las Piedras se incrementaron por la construcción de la vía.



Fuente: Elaboración propia

**Figura 82. Distrito Las Piedras: Dispersión del Ingreso Familiar, Años 2011-2017**





## CAPÍTULO VII

### DISCUSIÓN

#### 7.1. DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS MÁS RELEVANTES Y SIGNIFICATIVOS

En la investigación se aplica la prueba estadística t student para muestras relacionadas, en donde se toma los indicadores de la variable dependiente “Desarrollo Económico-Social”, y correlaciona los indicadores (Actividades Económicas, empleo e ingresos) de antes y después de la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, lo que permite, evaluar las diferencias significativas que se ha dado en ellos después de la llegada de esta vía; también, tener en cuenta que la Carretera Interoceánica ha influido en la economía y la población de estas dos zonas, como se comprueba en la evidencia estadística.

Las actividades económicas, crecieron en su gran mayoría más del 500% en ambos lugares, y se puede comparar entre Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, que en el período 2011/2018 (tablas 6 y 8), este último creció más que Puerto Maldonado, lo que implica que al haber sido antes (2011), una zona con menores rendimientos en lo económico y social, la presencia de la Carretera Interoceánica le ha beneficiado más que a Puerto Maldonado, pues el Puente Billinghamurst ha permitido la transitabilidad y la interconexión con la capital departamental, asimismo acceso a más zonas, mercados y a otros sectores y servicios, que les brinda mayores beneficios, Cabe resaltar también, que la correlación en relación a este indicador “Actividades Económicas” (2011/2017), tabla 82 y 84, en el distrito Las Piedras es mayor.

En el distrito Las Piedras, las principales actividades primarias son la extracción de castaña y madera, y la agricultura y la acuicultura, sin embargo, las dos primeras son limitadas por aspectos de preservación de sus especies, en cambio la agricultura y la



acuicultura no lo son, y es por ello que la información en la producción e ingresos de estas dos actividades económicas se evaluaron, indicando un incremento significativo para el año 2017.

En relación al empleo (PEA ocupada), se ha podido observar también que el distrito Las Piedras ha tenido una mayor incidencia después de la presencia de la Carretera Interoceánica, ya que la correlación que se presenta en las tablas 86 y 88, quien tiene mayor correlación es el distrito Las Piedras, pues la población tuvo el incentivo de emprender en sus propios negocios, cabe mencionar, que en la ciudad de Puerto Maldonado, también se tiene diferencia significativa después de la presencia de la Carretera Interoceánica, pero, al ser capital departamental, y centro dinamizador económico y social para el departamento de Madre de Dios, por naturaleza, siempre va a tener mayores beneficios que otras zonas.

En caso del ingreso de las familias, la ciudad de Puerto Maldonado ha tenido mayor relevancia que el distrito Las Piedras, pues en la tabla 90 y 92, se ve que existe una correlación mayor de este indicador entre el período 2011/2017 en la ciudad de Puerto Maldonado, ya que al ser capital departamental, gran parte de los sectores, demanda, instituciones públicas y privadas, servicios, y entre otros, se centraliza en este centro poblado.

## **7.2. LIMITACIONES DEL ESTUDIO**

En el desarrollo del trabajo de investigación, el acceso a la información en algunas direcciones e instituciones y asociaciones, públicas y privadas, fue restrictiva, pues algunos cuidan y dan seguridad a los negociantes inscritos en esas asociaciones. Además, los cambios de gobiernos ha generado mayor retraso en los tiempos y limitación de información, en algunos casos, los trámites demoraban (emisión de las solicitudes realizadas), ya que muchos de los trabajadores del sector público eran



cambiados, y en otros casos, también los nuevos trabajadores no conocían muy bien en donde estaba la información solicitada, por lo que tenían que buscar y consultar algunos documentos, de igual manera sus responsabilidades laborales que les consumían tiempo, y es por ello que hubo demora a la respuestas de mis solicitudes. Cabe resaltar también que algunas informaciones solicitadas no estaban digitalizadas, cuantificadas ni elaboradas estadísticamente, pues la información me las brindaron en parte, por lo que me ha tomado tiempo en ordenar y elaborarlas.

### 7.3. COMPARACIÓN CRÍTICA CON LA LITERATURA EXISTENTE

**Tabla 94**

*Comparación crítica con las teorías existentes*

TEORÍAS	CRÍTICAS
Teoría del Crecimiento Endógeno	Esta teoría si fue necesaria para la investigación, porque dentro de ella, se considera a la Carretera Interoceánica, como un proyecto en donde el Estado intervino, pues ha motivado e impulsado el crecimiento económico de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.
Teoría de la dependencia	Esta teoría no ayudo mucho para la investigación, pues la gran parte de la demanda en los sectores productivos, no implica la exportación de sus productos, así que se podría decir que no hay relevancia en la teoría.
Teoría del Bienestar	Para el trabajo de investigación, esta teoría no es tan relevante, ya que la tesis no se enfoca mucho en la equidad e inclusión social, pero si son puntos en que se considera para el análisis social, que es cuando nos referimos que más población actualmente tiene acceso a servicios básicos y públicos.



---

El óptimo de Pareto sobre Bienestar	Esta teoría, es muy relevante para la investigación, pues no solo se pretende analizar los beneficios económicos, como el incremento del ingreso (riqueza) de la población, que han llegado a la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, después de la Carretera Interoceánica, sino también el bienestar social que ha permitido esta, pues las personas tienen mayor y mejores accesos a bienes y/o servicios básicos, privados y también públicos.
La Teoría de los polos de Desarrollo	Esta teoría permite explicar un análisis comparativo entre la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, en donde se ha indicado, descrito y analizado que el distrito Las Piedras al estar muy cerca de Puerto Maldonado, capital departamental, pues es la concentración de gran parte de la demanda, instituciones, de abarrotes, tecnología y entre otras cosas, entonces, este distrito se ha visto beneficiada por la interacción que tiene con este centro dinamizador económico, Puerto Maldonado.
La Teoría del principal- agente	Esta teoría no tiene mucha relevancia en la investigación, sin embargo se puede intuir que la construcción de la Carretera Interoceánica al ser una infraestructura con gasto público, ha sido pre evaluado, y relacionado con aspectos políticos para el beneficio social, como necesidad de los agentes económicos.

---

FUENTE: Elaboración propia



#### 7.4. IMPLICANCIAS DEL ESTUDIO

La investigación no solo ha permitido fortalecer muchas teorías sobre crecimiento, desarrollo económico y bienestar social, sino también de manera estadística, práctica, y empírica, ha demostrado y corroborado que estas teorías son aplicables y relevantes para el desarrollo del estudio, y de otros estudios futuros relacionados con el tema. Por otro lado, también permite a la población, que desea emprender su propio negocio, tomar mejores decisiones empresariales en los diferentes sectores productivos que se desarrollan en ambos lugares. Además, al Estado, para el apoyo e intervención en los diferentes aspectos sociales de poder llegar a más población, especialmente en el distrito Las Piedras, aprovechando que la Carretera Interoceánica permite y facilita el acceso a muchos centros poblados. Asimismo, incentivar y potencializar actividades económicas que generan empleo e ingresos, y por ende, beneficio social.

Y por último, a los futuros investigadores, les permitirá tener una información más enriquecida y detallada sobre aspectos económicos y sociales, como la dinamización y el comportamiento de ellas, en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras.



## CONCLUSIONES

1. La Carretera Interoceánica Sur tramo tres, ha traído beneficios para el desarrollo económico-social en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, no solo por la mejor dinamización económica, el incremento de actividades económicas, del empleo e ingresos, que detallaré más adelante, sino también las mejoras que se ha tenido en las infraestructuras de las viviendas y de los diferentes servicios básicos públicos, además que mucha más población ya tiene acceso a estos últimos en el año 2017.

En la ciudad de Puerto Maldonado ha aumentado la cobertura a la población en un 25% en el servicio de agua (tabla 14), es decir se llegó a cubrir a toda la población, y un 30% de aumento en el servicio de desagüe y alcantarillado (tabla 15), lo que implica más de la mitad de la población; en el servicio de electricidad se abarcó al 100% de la población, como se muestra en la tabla 16, además el 44.8% de la población encuestada ha mejorado el material de sus viviendas, como se muestra en la figura 49. Por otro lado, en el ámbito educativo, para el año 2017, se incrementó en un 54% el número de Instituciones Educativas (tabla 17).

En el distrito Las Piedras, su economía ha crecido ante la presencia de la Carretera Interoceánica, pues actualmente, la articulación que se tiene con la capital departamental, permite, mayor movimiento de su economía, como se explicará más adelante, y permitir al Gobierno Regional, y a la municipalidad distrital, de cubrir más y mejores beneficios en relación a los servicios básicos y públicos a esta población, según a la tabla 23, para el año 2017, el servicio de agua, se ha incrementado la cobertura a la población en 49.4%, en servicio de alcantarillado y desagüe, se ha incrementado la cobertura en 4.44%, y en el



servicio de electricidad, en un 38.9%. Cabe mencionar también que el 40% de la población encuestada ha mejorado el material de sus viviendas, como se muestra en la tabla 74. Por otro lado, en el aspecto educativo, se ha tenido un incremento de matrículas para el año 2017 de 60%, y del 33% de Instituciones Educativas (tabla 24 y 25), además la tasa de analfabetismo se ha reducido en 1.37%. En el sector salud, la Carretera Interoceánica ha permitido mejorar las infraestructuras de los centros de salud, y a la vez poder llegar a mayor población, tal es que se tiene un incremento de atendidos de 72.75% (tabla 26), además que el incremento de los programas dentro de estos centros de salud, también han permitido atención a más población.

2. Después de la presencia de la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, en la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, se ha presenciado un incremento significativo en las actividades económicas.

En la ciudad de Puerto Maldonado, se tiene un crecimiento de las actividades económicas de 618%, del período 2011/2017 (tabla 6), además, se tiene un valor de  $P = 0.021$  y una correlación de 0.742 (tabla 82 y 83), lo que nos permite comprobar que después de la construcción de la Carretera Interoceánica, el incremento promedio de las actividades económicas han crecido significativamente, con una relación alta y positiva, además el sector terciario fue el que más ha crecido con 775%, ya que en la ciudad de Puerto Maldonado, al ser la capital departamental, concentra gran parte de la población provincial y departamental, además que muchas de las cosas y personas que llegan al departamento, pasan por esta ciudad, lo que implica un mayor dinamismo en las actividades terciarias, como hoteles, restaurantes, venta de bienes, agencias de viajes, refrigerios, entre otros. De igual forma, se tiene al distrito Las Piedras,



que presenta un crecimiento de 912% de empresas dedicados a las distintas actividades económicas (tabla 8), además, se tiene un valor de  $P = 0.037$ , con una correlación de las variables, alta y positiva de 0.797 (tabla 85 y 84), lo que permite comprobar la hipótesis de la investigación, esto quiere decir, que por la Carretera Interoceánica, el incremento de las actividades económicas ha sido significativo. Cabe mencionar, según a los datos obtenidos en el período 2011/2017, con respecto a algunas actividades primarias, como la agricultura, el total de producción de cultivos en toneladas y el total del ingreso por has sembradas, han incrementado en 63% y 109% respectivamente (tabla 10 y 11). Y, en el sector pesca y acuicultura, la extracción de pescado en kg y el total de ingreso en este sector, se ha tenido de 81% y 122%, respectivamente (tabla 12 y 13).

3. La PEA ocupada o el número de pobladores empleados, de la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, ha incrementado, ante la presencia de la Carretera Interoceánica. En la ciudad de Puerto Maldonado, el incremento de la PEA Ocupada ha sido de 19% entre el período 2011/2017, y en el distrito Las Piedras fue también del 19%, como se muestran en la tabla 5 y 7. Por otro lado, gran parte de la población de la ciudad de Puerto Maldonado se dedican al sector terciario, sin embargo, en el distrito Las Piedras, sus pobladores se dedican al sector primario, a pesar de tener un incremento en los otros sectores. Por lo tanto, en el Capítulo VI, la tabla 87 y 89, muestra el valor de  $P = 0.000$ , y una correlación de las variables de 0.982 para la ciudad de Puerto Maldonado y de 0.991 para el distrito Las Piedras, ambas muy altas y positivas, lo que nos indica que el incremento de la PEA Ocupada en ambos lugares, después de la presencia de la Carretera Interoceánica, ha sido significativa.





4. Los ingresos de las familias de la ciudad de Puerto Maldonado y del distrito Las Piedras, en el período 2011/2017, han incrementado significativamente después de la Carretera Interoceánica Sur tramo tres, como se observa en el Capítulo VI, tabla 91 y 93, con un valor de  $P = 0.000$  y  $0.006$ , con una correlación muy alta y positiva de  $0.995$ , y alta y positiva de  $0.844$ , para la ciudad de Puerto Maldonado y el distrito Las Piedras, respectivamente. Además, se tiene en la ciudad de Puerto Maldonado, un incremento de los ingresos promedios de  $S/.2,862.30$  a  $S/.3,215.00$ , es decir un  $12,3\%$  de incremento, y del distrito Las Piedras, de  $S/.1,660.00$  a  $S/.2,900.00$ , es decir  $74,7\%$  de incremento, del período 2011/2017. Además, se observa que las familias de la ciudad de Puerto Maldonado, a comparación de Las Piedras, su ingreso promedio es mayor, pues al ser capital departamental, muchos aspectos económicos, sociales y políticos están concentrados y centralizados allí. También se puede apreciar que en el distrito Las Piedras, el incremento promedio de los ingresos familiares fue de  $74.7\%$ , en cambio en la ciudad de Puerto Maldonado, fue de  $12.3\%$ . Esto indica que después de la Carretera Interoceánica, el ingreso promedio de las familias ha incidido más en las familias del distrito Las Piedras.



## RECOMENDACIONES

1. El Gobierno Regional de Madre de Dios, y la Municipalidad Provincial de Tambopata y del distrito Las Piedras, debería impulsar y apoyar a través de proyectos de inversión pública y privada, a los sectores extractivos y primarios (en Las Piedras), como la madera y la castaña, con un buen control para su sostenibilidad, y la agricultura y acuicultura, también, a los sectores secundarios. Asimismo, promover a la exportación de los productos de la región, terminados y con valor agregado, apoyándose de PROMPERÚ, ya que permite una mayor dinamización de la economía, pues ambos lugares al estar muy cercanos e interrelacionados.
2. La Municipalidad Provincial de Tambopata, deberían promover más el Turismo en la ciudad de Puerto Maldonado, a través de sus atractivos turísticos, dando pequeñas rutas turísticas dentro de los atractivos de la ciudad con algunas zonas que están alejadas de la ciudad, y así trabajar conjuntamente con las empresas de turismo, para que se vean beneficiadas, y no solamente ello, sino que incremente también la demanda local en el comercio y otros servicios.
3. El Gobierno Regional de Madre de Dios debe trabajar conjuntamente con el Ministerio de Cultura, para la apertura de museos y/o centros históricos, que permitan conocer a los visitantes e incluso a los mismos pobladores, más sobre la historia y la cultura de la región.
4. La Municipalidad Provincial, debería promover programas y/o talleres de start up, y más concursos relacionados al emprendimiento, en las ferias, los cuales generan incentivos a los pobladores y en gran parte a los jóvenes, para potencializar e industrializar muchos productos agrícolas oriundos del distrito Las Piedras, y del departamento de Madre de Dios.



5. Las Entidades Financieras deben apoyar más a los agricultores, especialmente de Las Piedras, y a las diferentes MYPES de ambos lugares, así de esta manera ellos puedan tener mayor crédito, que permita incentivar esta actividad. Además, con cuidados ambientales, pues al ser una actividad basada a incentivos de producción, permite una mayor sostenibilidad y cuidado del medio ambiente, siempre y cuando, sean orgánicos.

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- Bejarano, D. E. (2016). Recuperado el 09 de Septiembre de 2018, de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/14198/3/GarzonBejaranoDiegoEnrique2016.pdf>
- Boisier, S. (2002). *Conversaciones Sociales y Desarrollo Regional*. Talca: Universidad de Talca.
- Bravo Orellana, S. (Agosto de 2013). *Carretera Interoceánica Sur del Perú: Retos e Innovación*. Corporación Andina de Fomento. Recuperado el 10 de Agosto de 2018, de [http://publicaciones.caf.com/media/34441/carretera\\_interoceanica.pdf](http://publicaciones.caf.com/media/34441/carretera_interoceanica.pdf)
- Cajas Guijarro, J. (27 de Abril de 2019). *Rebellion*. Obtenido de <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=128304>
- CIUDADANA, G. P. (Noviembre de 2010). *GRUPO PROPUESTA CIUDADANA*. Recuperado el 11 de Septiembre de 2018, de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2\\_uibd.nsf/74DDD65F0361A054052578080070EE98/\\$FILE/IIRSA\\_desarrollo\\_sur.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2_uibd.nsf/74DDD65F0361A054052578080070EE98/$FILE/IIRSA_desarrollo_sur.pdf)
- Competitividad, C. N. (2013). *Índice de Competitividad Regional: Análisis de los últimos cinco años*. Lima: Consejo Nacional de la Competitividad.
- DESARROLLO, B. I. (2018). *BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO*. Recuperado el 23 de Agosto de 2018, de <https://www.iadb.org/es/sectores/transporte/perspectiva-general>
- Dourojeanni, M. J. (Junio de 2006). Estudio de caso sobre la carretera Interoceánica en la amazonía sur del Perú.
- Durango Agudelo, E. A. (s.f.). *Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial*.
- Economía, I. P. (2011, 2016). Fichas Regionales: 2011 y 2015.



- Economía, I. P. (2016). INCORE 2015. Instituto Peruano de Economía.
- Fay, M., & Morrison, M. (28 de Abril de 2007). *Banco Mundial*. Bogota: Mayol Ediciones. Obtenido de <http://siteresources.worldbank.org/INTMEXICOINSPANISH/Resources/infraestructura-espanol.pdf>
- Finanzas, M. d. (2006, 2011 y 2015). *MEF*. Recuperado el 27 de Octubre de 2018, de <https://www.mef.gob.pe/es/presupuesto-del-sector-publico/aprobacion-presupuestal/nacional-regional-y-local/182-presupuesto-publico/programacion-formulacion-y-aprobacion/5148-presupuesto-aprobado-ano-2011>
- Geral Destinobles, A. (2007). *Introducción a los modelos de crecimiento económico exógeno y endógeno*. Electrónica gratuita.
- GESTIÓN. (s.f.). CAF: Perú es líder en mejoramiento de infraestructura.
- Gutierrez, J. A., Guzmán, C., & Jimenez, U. J. (2000). Economía Política y Finanzas Públicas: Teoría, Evidencia y Resultados de Laboratorio. *Economía Institucional*, 148.
- Hermansen, T. (1969). *Polos y Centros de Desarrollo en el Desarrollo Nacional y Regional: Elementos de un marco teórico para un enfoque sintético*. Ginebra: United National Research Institute for Social Development.
- Hernandez Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación*. México D.F.: McGRAW - HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO, S.A. de C.V. .
- Informática, I. N. (2017). *Madre de Dios: Compendio Estadístico 2017*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática.
- Informática, I. N. (Septiembre de 2018). *Directorio Nacional de Centros Poblados: Censos Nacional 2017*. Recuperado el 27 de Noviembre de 2018, de



[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1541/index.htm](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1541/index.htm)

Ingeniería, N. (s.f.). *Nueva Ingeniería*. Recuperado el 17 de Septiembre de 2018, de

<http://www.nuevaingenieria.com/las-carreteras-definicion-y-tipos/>

Jarque Lira, R. (27 de Abril de 2019). *Edomex*. Obtenido de

<http://inversionpublica.edomex.gob.mx/titular>

Julian, Pérez Porto, J., & Merino, M. (27 de Abril de 2017). *Actividades Económicas*.

*Definición*. Obtenido de <https://definicion.de/actividad-economica/>

La Carretera Interoceánica: Un repaso de su histórica construcción. (2012). *La República*.

Lachler, U., & Aschahuer, D. A. (1998). Public Investment and Economic Growth in Mexico. *The World Bank*, 24.

Machado, R., & Toma, H. (2017). *Revista del Departamento de Economía de la Pontificia Universidad Católica del Perú*. Recuperado el 09 de Septiembre de 2018, de

<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/view/19271/19416>

Mundial, B. (09 de Abril de 2014). *Banco Mundial*. Recuperado el 23 de Agosto de 2018, de <http://www.bancomundial.org/es/results/2013/04/14/transport-results-profile>

Navarro Abarzúa, I. (2005). *Capital Humano: Su definición y alcances en el desarrollo Local y Regional*. Río de Janeiro.

Neffa, J. C., Panigo, D. T., Pérez, P. E., & Persia, J. (2014). *Actividad, empleo y desempleo: Conceptos y definiciones*. Buenos Aires: Ciudad Autónoma de Buenos Aires-Centro de Estudios e Investigaciones.



- Nussbaum, M., & Sen, A. (1996). *La Calidad de Vida*. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Obregón Biosca, S. A. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el "Eix Transversal de Catalunya" y la carretera MEX120 en México*. Barcelona: Universidad Politecnica de Cataluña.
- OSITRAN. (s.f.). *OSITRAN*. Recuperado el 02 de Diciembre de 2018, de <https://www.ositran.gob.pe/carreteras/iirsa-sur-tramo-3-inambari-inapari/>
- Pareto, W. (1938). *Manual of Political Economy*.
- Parimango Reyna, J. D. (2016). *La Inversión en Infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la Región La Libertad, 2005-2012*". Trujillo: Universidad Nacional de Trujillo.
- Perroux, F. (1955). *Note sur la notion de pole de croissance*. Economic Appliquee.
- Piedras, M. D. (2018). *Zonificación Ecológica y Económica, Distrito Las Piedras: Estudio Temático socioeconómico-cultural*. Puerto Maldonado.
- Privado, C. d. (2007). *La Inversión en Infraestructura Carretera y su impacto en el crecimiento económico*. Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, pág. 4.
- Reyes, G. E. (2009). *Teorías de Desarrollo Económico y Social: Articulación con el planteamiento de Desarrollo Humano*. Nariño: Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas -Universidad de .
- Rodríguez Marín, J., García del Castillo, J., & Terol, M. (s.f.). *El concepto de calidad de vida*. Insituto Salamanca. Recuperado el 17 de Diciembre de 2018, de <https://institutosalamanca.com/blog/concepto-calidad-de-vida/>



- Saldaña Yáñez, P. B., & Mera Monsalve, S. E. (2014). *Diseño de la vía y mejoramiento hidráulico de obras de arte de la Carretera Loero-Jorge Chávez, Inicio en el km 7.5, distrito de Tambopata, Región Madre de Dios*. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego.
- Tambopata, M. P., & Ministerio de Vivienda, C. y. (2014). *Plan de Desarrollo Urbano: Puerto Maldonado -2024*. Puerto Maldonado.
- Ucha, F. (2014). Ingreso Familiar. *Definición ABC*.
- Urazán, C., Escobar, D., & Moncada, C. (2017). Relación entre la red nacional de carreteras y el desarrollo económico nacional. Caso América Latina y El Caribe. *Revista Espacio*, 9.
- Urrunaga, R., & Aparicio, C. (Agosto de 2012). Infraestructura y crecimiento económico en el Perú. *REVISTA CEPAL*, 21. Recuperado el 25 de Agosto de 2018, de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11553/107157177\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11553/107157177_es.pdf)
- Vallverdu, A. (27 de Abril de 2019). *Construcción*. Obtenido de <http://www.emb.cl/construccion/articulo.mvc?xid=535&edi=23&xit=pavimentos-en-infraestructura-vial-avances-y-desafios>
- Vidal, C. 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*. Lima: PUCP.