



UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZÁN

ESCUELA DE POST GRADO



DOCTORADO EN ECONOMIA Y CIENCIAS SOCIALES

PROYECTO DE TESIS

**GESTION DEL INSTITUTO VIAL PROVINCIAL Y EL
DESARROLLO SOCIO ECONOMICO EN LA
PROVINCIA DE LEONCIO PRADO-PERIDO 2013**

TESISTA:

OSCAR AUGUSTO CAMPOS SALAZAR

ASESOR:

DR. EDUARDO MELGAREJO LEANDRO

HUÁNUCO - PERÚ

2015

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. ANTECEDENTES Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Programa Caminos Rurales I – II, hoy PROVIAS DESCENTRALIZADO viene desarrollando un conjunto de acciones para mejorar la infraestructura de transporte rural y departamental en el Perú y hacerla sostenible en el tiempo, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y el desarrollo del país, donde el rol principal es asumido por los Gobiernos Sub nacionales en su calidad de responsables de la gestión vial descentralizada.

El Gobierno tiene como objetivo prioritario promover la igualdad de oportunidades para todos los habitantes, a través de un mejor acceso a bienes públicos y privados, optimizando el uso de los recursos disponibles y concentrando su esfuerzo en actividades asociadas al desarrollo del capital humano, social, institucional, físico, privado y público.

En este marco, el Gobierno a través de los distintos Ministerios y Unidades Ejecutoras, viene desarrollando acciones en beneficio de la población en situación de extrema pobreza en el ámbito urbano y rural del país.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural – PROVIAS RURAL, viene desarrollando acciones para incrementar la capacidad y mejorar la transitabilidad de la red vial, a fin de integrar el país y apoyar el desarrollo de actividades productivas y sociales, promoviendo el desarrollo económico.

En la primera etapa, el Programa Caminos Rurales (PCR) operó desde Julio de 1995 a Abril del 2001 como parte del Proyecto Especial de Rehabilitación de la Infraestructura del Transporte (PERT) del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con financiamiento del Tesoro Público y endeudamiento externo proveniente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Mundial (BIRF) según Contratos de Préstamo N° 901/OC-PE (BID) y N° 3962-PE (Banco Mundial), ascendieron al monto de US\$ 264.256 millones, desarrollando un conjunto de acciones para mejorar las condiciones de transitabilidad de las vías rurales (caminos vecinales y herradura) en los 12 departamentos más pobres del país (Ancash, Apurímac, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Junín, Madre de Dios, Pasco, Puno y San Martín) los mismos que se enmarcaron dentro de la Estrategia Nacional de Alivio a la Pobreza. Entre las acciones que más destacaron están la rehabilitación de 10,881 Kms. De caminos rurales, secundarios y mantenimiento rutinario, mejoramiento de más de 3053 Km de caminos de herradura (caminos de transporte no motorizado) y mejoramiento de 174 Km de calles en centros poblados rurales.

Sin embargo, de esta primera etapa quedaron pendientes de resolver varios aspectos; entre ellos podemos mencionar los referidos a factores institucionales, financieros, sociales y de vialidad, los mismos que están siendo abordados en esta segunda fase del Programa, a fin de consolidar lo realizado en la primera etapa.

El reto en esta segunda etapa es consolidar el proceso iniciado en 1995 y el alcanzado a la fecha, a través de la transferencia de gestión a los Gobiernos Locales, a través de los Institutos Viales Provinciales, en el marco de los lineamientos de la política de descentralización del Gobierno Central.

En esta segunda etapa del Programa (2001 al 2006), el monto de inversión estimado es de US\$ 151 millones (US\$ 50 millones financiado por el Banco Mundial, US\$ 50 millones por el BID y US\$ 51 millones por fondos de contrapartida nacional asignados al proyecto por el MTC y por los Gobiernos Locales beneficiados) según Contratos de Préstamo N°s 4614-PE y 1328/OCPE del BIRF y BID respectivamente.

El PCR continúa actuando en la red vial rural de 12 departamentos, sumándose el departamento de Arequipa, a través del Plan Piloto de Gestión Vial Provincial de Arequipa, donde se está poniendo en práctica el modelo de gestión institucional de caminos rurales, y en el departamento de Ucayali, a través de la ejecución del Plan Piloto Intermodal de la Selva, donde se desarrollará obras de infraestructura portuaria (pequeños embarcaderos y su infraestructura de apoyo en tierra) conectadas a caminos rurales, lo que permitirá probar el desarrollo del sistema intermodal; transporte terrestre y navegación fluvial. Adicionalmente, se trabajará en los departamentos de Amazonas, Piura, La Libertad, Lima y Moquegua, en las provincias de Chachapoyas, Huancabamba, Sánchez Carrión, Yauyos y Mariscal Nieto respectivamente.

En este contexto PROVÍAS RURAL ha actualizado el Manual de Operaciones del Programa Caminos Rurales (MOP-PCR), el cual tiene como

objetivo orientar la intervención del Programa, detallando los procedimientos y las acciones de cada uno de sus componentes, en esta segunda fase. Esta versión no pretende agotar la discusión, ya que siendo un documento dinámico, la inclusión y actualización de procedimientos y acciones es una constante dentro del desarrollo del Programa. El Piloto Vial Arequipa experimentado durante los años 2001–2003 de ejecución, ha permitido su replica en otros departamentos, tomando en cuenta la incorporación de las lecciones de los procedimientos aplicados. En esta fase el PROGRAMA viene liderando la transferencia de la gestión vial, a través de la implementación de los Institutos Viales Provinciales, Organismos con autonomía técnica y administrativa, dependientes de los Gobiernos Locales.

Cabe señalar que, la ejecución exitosa del Programa Caminos Rurales nos ha permitido obtener el reconocimiento del Banco Mundial, a través del Premio a la Excelencia como el mejor Proyecto a nivel mundial y el reconocimiento del Banco Interamericano de Desarrollo a la mejor conformación de equipo de trabajo a nivel internacional.

Red Vial Vecinal o Rural, Los Gobiernos Locales son competentes sobre las redes viales rurales o vecinales.

ANTES: (i) incipiente proceso de planificación del transporte rural, (ii) ausencia de políticas de transporte rural, (iii) limitadas capacidades técnicas y de gestión, (iv) inexistencia de incentivos al mantenimiento, (v) falta de financiamiento, (vi) limitada asignación de competencias técnicas y financieras a los GL, (vii) incipiente articulación con los sectores que también

ejecutaban proyectos de infraestructura vial; generando desorden en el desarrollo de la infraestructura vial provincial y en los impactos sobre la dinámica de desarrollo local.

Ahora: Se ha fortalecido el proceso de planeamiento vial local, con apoyo del Ministerio de Transportes; existe el marco operativo y la metodología técnica y participativa que orienta la formulación del Plan Vial Provincial Participativo-PVPP; adopta el enfoque de desarrollo territorial local, basado en el aprovechamiento de potencialidades, identificación, evaluación, y puesta en valor; promueve la participación de actores sociales, usuarios de la red vial vecinal y caminos de herradura. El Plan Vial es una herramienta de desarrollo local; el territorio es concebido no como el espacio físico o geográfico solamente, sino como un espacio de relaciones entre actores sociales, organizaciones e instituciones, las formas técnicas de producción, el medio ambiente y sus tradiciones e identidad cultural acumulada a lo largo de la historia.

Red Vial Vecinal o Rural, Por la multiplicidad de perspectivas, y por la base económica y de recursos, los territorios desempeñan un papel activo como "agentes de desarrollo". Así, se asume a las provincias como ámbito territorial de los Planes viales, y por tanto, la unidad básica del planeamiento territorial, para un manejo más eficiente y racional de los recursos en escala local. Son las potencialidades existentes en los territorios, y no las carencias, el criterio básico que orienta las prioridades de asignación de recursos para las inversiones en vialidad. La consideración de las potencialidades y su aprovechamiento significa hacer reposar el desarrollo en las fuerzas y

capacidades propias de las sociedades y sus territorios. Esta movilización de los propios recursos como eje orientador constituye la mejor vía para superar las carencias y situación de pobreza existente aún en el país.

Partiendo de identificar potencialidades y ejes de desarrollo de la provincia, se establecen los requerimientos de infraestructura vial, vista y tratada como una demanda derivada, que se desprende de las potencialidades y dinámica económica y productiva. Estas demandas de vialidad se confrontan con la disponibilidad u oferta existente, mediante un inventario y análisis de la infraestructura vial en el territorio provincial.

El Plan Vial incluye caminos de herradura o peatonales o no motorizados, caminos construidos para la circulación de personas y animales de carga, cuya información se recoge en los inventarios viales. El Perú tiene tradición ancestral en el planeamiento y construcción de este tipo de caminos, desde la época Inca (cápac ñan), por lo que las normas técnicas y procesos constructivos son únicas. El mejoramiento de estos caminos tiene gran componente

Institucionalización de la Gestión Vial: 188 (97.4%) Institutos Viales Provinciales creados y funcionando.

Sistema ordenado de prioridades:

- Plan Vial Provincial: 185 (94%)-
- Plan Vial Departamental: 23 (95%).

Sostenibilidad de la inversión y mantenimiento vial:

- Caminos vecinales: 16.900 km rehabilitados y mantenidos con 860

Microempresas locales (MEMV).

- Caminos departamentales: 3,800 km rehabilitados y mantenidos con 200 MEMV.

Financiamiento asegurado:

Transferencia directa de presupuestos del MEF para el mantenimiento vial rutinario:

- CV: 57 millones (US\$ 21 millones).

- CD: 13 millones (US\$ 4.6 millones) anuales.

Fortalecimiento de capacidades a los gobiernos sub nacionales Es una institución descentralizada de las MDs y MP, con personería jurídica y autonomía otorgada en su Estatuto.

Sus funciones Programar, concertar y ejecutar las acciones del Plan Vial. Evaluar y actualizar el Plan Vial. Gestionar y concertar recursos de los entes públicos y privados y entidades cooperantes. Coordinar la ejecución de inversiones del sector público. Actuar como un órgano técnico operativo de gestión

1.2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PROBLEMA.-

La Red Vial del Perú está conformada por más de 78,000 kms. de caminos, siendo clasificada en red nacional o primaria, red departamental o secundaria y red vecinal o terciaria, existiendo además caminos de herradura que no se encuentran actualmente clasificados. La Gestión de la Red Vial, en base a esta jerarquización, conlleva a la necesidad de ejecutar trabajos de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento. La Red Vial Nacional, también denominada Red Primaria,

comprende las grandes rutas o ejes troncales de importancia nacional cuya función principal es comunicar y dar accesibilidad a todos los Departamentos del país y a estos con el exterior, a partir de la cual se articulan las redes viales departamentales y vecinales, por lo que, la Red Vial Nacional se concibe con un enfoque multimodal que considera la competencia o complementariedad con otros modos, según sea el caso.

La Red Vial Nacional está constituida por tres carreteras longitudinales, Panamericana, Andina y Marginal de la Selva, y por las carreteras transversales de penetración que conducen a las fronteras socioeconómicas y políticas más importantes, que, en determinados casos, tienen proyecciones interoceánicas. Incluye los caminos internacionales, cuya influencia exceda el ámbito departamental y los accesos a puertos y aeropuertos de importancia internacional y nacional. La Red Vial Nacional debe asegurar una conexión permanente y de buen estándar de servicio entre las capitales departamentales, y todas éstas con el exterior. La gestión sobre estas carreteras corresponde al MTC, y esta conformada por más de 10,000 kms.

Las Redes Viales Departamentales, también denominadas Redes Secundarias, están constituidas por caminos cuyo rol fundamental es proveer accesibilidad y conectividad entre las provincias de un departamento, entre éstas y la Red Vial Nacional, articula además, la Red Vial Nacional con las redes rurales. Su concepción y desarrollo responden a una visión global del Departamento y su entorno regional, a su estrategia de desarrollo y a las necesidades de conexión que ésta plantea, por lo que, su gestión debe ser centralizada a nivel departamental. El

enfoque multimodal también se aplica a este nivel, reproduciéndose a escala departamental el enfoque utilizado a nivel de la Red Vial Nacional.

La Gestión Vial de esta red, está normada en la Ley General de Transporte Terrestre, y está conformada por aproximadamente 14,600 kilómetros de vías, La Red Vial Vecinal, también denominada Red Terciaria, está constituida por más de 46,000 kms. de caminos, cuya función es proveer la conexión básica a nivel local con la Red Vial Departamental y Nacional. La Red Vial Vecinal es la que articula los centros poblados más alejados con el resto del país, presentando características técnicas deficientes, lo que se traduce en escasos flujos de tráfico, originando atraso en el desarrollo social y económico del país y desequilibrio en los niveles de desarrollo entre regiones. En este contexto la rehabilitación de caminos vecinales incide en el desarrollo rural.

Está demostrado que rehabilitando los caminos vecinales, los costos de transporte de carga y pasajeros se reducen y los habitantes de las zonas rurales y/o comunidades beneficiadas generan más transacciones comerciales, incrementándose sus vínculos con los centros urbanos, fortaleciendo el acceso a los servicios de educación, salud y seguridad.

Esta red vecinal es la más extensa del país y representa aproximadamente el 60% de la red vial del Perú, con difícil transitabilidad por su topografía accidentada.

Cabe anotar que, no se tiene inventariada la red vial no motorizada y que corresponde a caminos de herradura, que sirven fundamentalmente a las familias y a las comunidades más alejadas y pobres del país.

Los caminos existen desde tiempos inmemoriales y han constituido desde siempre el principal medio para la movilización de las personas y los productos. Las

modernas carreteras, en cambio, son un fenómeno que se inicia en el siglo XX, pues su crecimiento ha estado estrechamente ligado al desarrollo del transporte motorizado.

La construcción de las modernas carreteras en Latinoamérica se remonta a la década de 1920, pero las grandes redes viales empezaron a ser construidas a partir de la década de 1940 al ritmo de la importancia que el transporte motorizado iba adquiriendo para el desarrollo económico y social de los países. En este proceso, los gobiernos invirtieron una parte importante de sus recursos fiscales, pero también recurrieron a préstamos internacionales de gran envergadura. El objetivo de ese gigantesco esfuerzo fue crear una base sólida para el desarrollo económico y social de sus pueblos.

A inicios del siglo XXI, se estima que en los países andinos más del 80% del transporte de personas y de carga se efectúa por este medio y que sus beneficios alcanzan a la mayoría de ciudadanos. La gran importancia adquirida por el transporte motorizado y el enorme esfuerzo desplegado por los gobiernos para construir sus redes viales, no se ha visto reflejado de igual manera en el esfuerzo por conservarlas. En efecto, desde inicios de la década de 1980 y sobre todo en la década de 1990 se observaba que la mayor parte de las redes viales de los países latinoamericanos se encontraban sumamente deterioradas. Investigaciones recientes¹ de la CEPAL señalan que a finales de la década de 1990 un 35% de las redes primarias requerían de una reparación completa, que este porcentaje se elevaba al 65% en los caminos secundarios de importancia regional (provincial o departamental, según la división política de los países) y al 80% en los caminos vecinales (municipales, cantonales, comunales).

A finales de la década de 1990, un 35% de las redes primarias requerían de una reparación completa. Este porcentaje se elevaba al 65% en los caminos secundarios y al 80% en los caminos vecinales.

Los organismos internacionales de cooperación y los gobiernos empezaron entonces a reconocer que esta situación era consecuencia no sólo de la falta crónica de financiamiento de los estados, sino principalmente de la escasa eficacia y eficiencia con que habían actuado las entidades encargadas de caminos, reconociéndose de hecho la existencia de una situación de crisis. Muchos gobiernos empezaron, en ese período, costosos procesos de reconstrucción marcados por una fuerte tendencia a reemplazar lo viejo por lo nuevo; y, en muchos casos, sin llegar a establecer que la destrucción de los caminos no es un hecho natural o inexorable, sino consecuencia de la inexistencia o inadecuada aplicación de políticas de conservación vial. Los organismos internacionales de cooperación y los gobiernos empezaron entonces a reconocer que esta situación era consecuencia no sólo de la falta crónica de financiamiento de los estados, sino principalmente de la escasa eficacia y eficiencia con que habían actuado las entidades encargadas de caminos, reconociéndose de hecho la existencia de una situación de crisis. Muchos gobiernos empezaron, en ese período, costosos procesos de reconstrucción marcados por una fuerte tendencia a reemplazar lo viejo por lo nuevo; y, en muchos casos, sin llegar a establecer que la destrucción de los caminos no es un hecho natural o inexorable, sino consecuencia de la inexistencia o inadecuada aplicación de políticas de conservación vial.

El mal estado de los caminos no sólo es consecuencia de la falta crónica de

financiamiento de los estados, sino principalmente de la escasa eficacia y eficiencia con que han actuado las entidades responsables de la conservación vial.

Un mejor mantenimiento de los caminos contribuye a disminuir los costos generales del transporte, con los consiguientes beneficios directos e indirectos sobre el desarrollo de los países; sin embargo, no debe perderse de vista que los presupuestos estatales de los países latinoamericanos, en general, resultan pequeños frente a sus necesidades de infraestructura, que son muy grandes. Por ello resulta imperativo que los gobiernos, frente al problema del mantenimiento vial, adopten soluciones técnicas y económicamente viables que contribuyan a dar sostenibilidad a la gestión vial. El modelo de gestión técnica del mantenimiento vial, basado en la operación de microempresas especializadas, se ofrece como una alternativa válida debido a que estas empresas, al estar basadas en el uso intensivo de mano de obra, tienen bajos costos de constitución y operación en comparación a los sistemas convencionales del mantenimiento con equipo.

El Instituto Vial Provincial de Leoncio Prado – IVP LEONCIO PRADO es un organismo descentralizado de derecho público interno, de las Municipalidades Distritales y Provincial con autonomía administrativa, económica, financiera y presupuestal en los asuntos de su competencia, que se rige por su estatuto y demás normas legales que le es aplicable. Cuenta con su debido organización y reglamento que está diseñada y orientada a la realización de la gestión vial en el ámbito provincial, entendida esta como el proceso de planificar y ejecutar acciones de construcción, rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales según las prioridades establecidas en el Plan Vial Provincial Participativo, con criterios de eficiencia y eficacia. El Reglamento contiene cuarenta y cinco (51) artículos

ordenados en nueve (IX) Títulos, una (1) Disposición Transitoria y cuatro (04) Disposiciones Finales y consigna el Organigrama de la Estructura del IVP, el cual ha sido elaborado según criterios técnicos formulados para este propósito. Básicamente es un instrumento de gestión administrativa, cuyas disposiciones por todo el personal del IVP, basados en La Nueva Gestión Pública, Ley 26300: Ley de derechos de control y participación ciudadana, Ley 27783: Ley de Bases de la Descentralización, Ley 27972: Ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27658: Ley Marco de Modernización del Estado, Ley 29158: Ley Orgánica del Poder Ejecutivo. Ley 27791: Ley de Organización y Funciones del MTC. Ley 27181: Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley 28411: Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto. El D.S. N° 036-2003-PCM (02.04.03) cronograma de transferencia para el año 2003 a Gobiernos Regionales y Locales 22 IVP. D. S. N° 008-2003-PCM, IVP como ejecutor de gestión vial municipal. D. S. N° 008-2007-EF, Implementación de un IVP. D.S. N° 034-2008-MTC, Reglamento nacional de infraestructura vial.

Finalmente el IVP LEONCIO PRADO, se encarga de la planificación, construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transportes rural, que comprende caminos vecinales motorizados, puentes, caminos rurales no motorizados y cualquier otra forma de infraestructura de transporte terrestre relacionada al medio rural; en alianza estratégica con los Gobiernos Locales y la Comunidad Organizada. El Instituto Vial Provincial de Leoncio Prado, fue creado mediante Ordenanza Municipal N° 020-2003, del 20 de Agosto del 2003. Su finalidad es ejecutar la gestión vial de los caminos rurales en su jurisdicción, entendida esta como el proceso de planificar y ejecutar las acciones de

construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura rural, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y el desarrollo sustentable, enmarcado dentro del Plan Vial Provincial y el Plan de Desarrollo de la Provincia, en armonía con el medio ambiente.

El IVP tiene las siguientes funciones: a) Programar, concertar, y ejecutar los estudios, obras y actividades del Plan Vial Provincial Participativo. b) Evaluar y actualizar el Plan Vial Provincial Participativo. c) Actuar como un órgano técnico-operativo de gestión para la ejecución de las diversas obras viales de la zona y su consecuente rehabilitación, mantenimiento y operatividad, así como, para emitir opinión calificada sobre los proyectos de normas que conlleven aspectos viales de la zona de influencia del IVP. d) Gestionar, concertar y administrar los recursos provenientes del Gobierno Central, Gobierno Regional, entidades privadas, entidades cooperantes y de las municipalidades que participan en su creación, para destinarlos al operatividad del IVP y al tratamiento de las vías priorizadas. e) Asesorar a los Gobiernos Locales en aspectos técnico-operativos en temas relacionados con el ámbito de su competencia. f) Coordinar la ejecución de las inversiones que efectúe el Sector Público y el Privado en los caminos rurales de su jurisdicción. g) Participar en otras actividades relacionadas con el desarrollo integral de los caminos rurales de la Provincia.

El IVP LEONCIO PRADO, es competente para: a) Recuperar y mantener en operatividad permanente la infraestructura de transporte de la red vial rural. b) Preservar y prevenir el contexto ambiental de la infraestructura de transporte de la red vial rural. c) Promover, gestionar y tramitar la cooperación técnico económico interno y externo, público y privado, orientada a operativizar el programa de

inversión del PVPP. d) Realizar las actividades técnicas, económicas, financieras y administrativas requeridas para el logro de sus objetivos y metas, dentro del marco que señala la Ley. e) Fomentar la constitución de microempresas de mantenimiento vial vecinal, integradas por pobladores de la zona de influencia de los caminos, para que se encarguen del mantenimiento de la red vial vecinal. f) Celebrar contratos y convenios dentro del ámbito de su competencia y acorde a las normas legales vigentes. g) Administrar los Fondos a los proyectos de infraestructura de transporte rural. h) Desarrollar otras actividades relacionadas a la implementación del Plan Vial Provincial Participativo en el ámbito de su jurisdicción. i) Llevar a cabo los procesos de concursos y Licitaciones Públicas que se requieran. j) Propiciar la capacitación permanente de su personal.

Su AMBITO DE ACCION Y DOMICILIO LEGAL: El IVP tiene como ámbito de acción la provincia de LEONCIO PRADO, pudiendo extender su intervención a otros distritos y/o provincias de su entorno cuando las demandas lo ameriten. Está integrado por las siguientes municipalidades: a) Municipalidad Provincial de Leoncio Prado (Rupa Rupa). b) Municipalidad Distrital de Daniel Alomía Robles. c) Municipalidad Distrital de Hermilio Valdizán. d) Municipalidad Distrital de José Crespo y Castillo. e) Municipalidad Distrital de Felipe Luyando. f) Municipalidad Distrital de Mariano Dámaso Beraún. El IVP, tiene su domicilio legal en la Ciudad de Tingo María, Distrito de Rupa Rupa, Provincia de Leoncio Prado, y desarrolla sus actividades en el territorio geográfico provincial.

El mantenimiento vial rutinario en la Provincia de Leoncio Prado, esta a cargo del Instituto Vial Provincial de Leoncio Prado (IVP-Leoncio Prado), quien anualmente realiza procesos de contratación según la Ley de Contrataciones del

Estado (DL. 1017) y Su reglamento. En este proceso pueden presentarse empresas del ámbito local, regional y nacional; quienes año tras año compiten con las Asociaciones de Mantenimiento Vial (Microempresas) conformadas por Provias Rural hoy Provias Descentralizado.

Frente a esta situación, nos planteamos las siguientes interrogantes motivo de la presente investigación:

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

PROBLEMA GENERAL:

¿De qué manera influye la Gestión del Instituto Vial Provincial en el Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado–Periodo 2013?

PROBLEMAS ESPECIFICOS:

A1. ¿Cuáles las características que presenta la Gestión del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Leoncio Prado–Periodo 2013?

A.2. ¿Cuál son los niveles de Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado–Periodo 2013?

A.3. ¿Cuáles son las condiciones reales de la Gestión del Instituto Vial Provincial en el Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado?

1.4. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

Teóricamente la investigación va a permitir generar nuevas concepciones y básicamente cuales son las nuevas tendencias de la Gestión de los Institutos Viales Provinciales en el Desarrollo Socio Económico, específicamente en la Provincia de Leoncio Prado, lógicamente las influencias de la gestión vial , los cambios

tecnológicos, a través de los sistemas de información, los cambios científicos, los económicos, políticos y sociales, esto en el mercado internacional, nacional y regional, que están impactando en el desarrollo de socio económico.

De igual forma la investigación está orientada al manejo adecuado de las técnicas modernas en gestión universitaria, que coadyuvara la solución de los problemas que se presentan en la organización motivo de estudio. De ahí su importancia Técnica.

Académicamente, la investigación servirá como aporte y modelo en una lógica de la investigación a nivel de post grado y pre grado respectivamente.

II. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVOS GENERALES

Determinar el nivel de influencia de la Gestión del Instituto Vial Provincial en el Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado. Todo ello Descansa en cuatro ejes: La actividad del servicio de mantenimiento es tercerizado. Participación financiera de los gobiernos locales. Gestión del mantenimiento descentralizado. Transparencia en el uso de recursos y rendición de Cuentas

Resultados de las microempresas de mantenimiento vial.

En el orden técnico:

Un buen servicio al mantenimiento de las vías. Capital humano: entrenado y capacitado en aspectos viales y empresarial.

En el orden económico: Desarrollo de mercados (área rural). Generación de empleo directo permanente e indirecto. Vincular al poblador con el desarrollo rural

En el orden social: Internalizado el sentido de pertenencia del camino en la población. Transforma la condición pasiva-dependiente. (beneficiario) en agente activo de cambio (operador del mantenimiento). Promovido el sentido de autorealización, autoestima en el microempresario. Promovido equidad e inclusión social, igualdad de oportunidades laborales, participación de mujeres. Mejorado el nivel de vida de los asociados y de sus familias. Eliminado intermediarios en el servicio de mantenimiento. Promovido la equidad de género. El mantenimiento vial rutinario a través de microempresas, constituye una estrategia para generar empleo en el ámbito rural, en tanto buen estado de conservación y transitabilidad de las vías. El enfoque del programa, mas allá de participar en una economía de mercado, se basa en una estrategia de política social, que produzca un incremento en los ingresos familiares de personas en condición de pobreza en forma equitativa,

sostenible y en condiciones laborales justas. La experiencia ha demostrado que además de generar empleo e ingresos, las microempresas rurales favorecen el desarrollo de capacidades, la productividad, la equidad de género, la competitividad y la autoestima.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

O1. Identificar las características que presenta la Gestión del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Leoncio Prado.

O.2. Establecer los niveles de Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado.

O3. Propone un modelo ideal de la Gestión del Instituto Vial Provincial para el Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado.

III. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

3.1. ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

1. Programa Investigación, Innovación Tecnológica en Nuevos Materiales y Métodos Constructivos para la Infraestructura Vial. INTEGRANTES DE LA RED INNOVIA: *Universidad de Antioquia. Universidad de Medellín. Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín. Universidad de la Guajira. Universidad Popular del Cesar. Fundación Universitaria del Área Andina, sede Valledupar. Corporación Autónoma Regional de la Guajira CORPOGUAJIRA. Alcaldía Municipal de Maicao. Alcaldía Municipal de Urao. Salinas Marítimas de Manaure*
SAMA Ltda. Plantea las necesidad de fortalecer el desarrollo socio económico de las regiones y del país, concluye la investigación propuesta mediante los siguientes enfoques: SOCIALES: Único medio para la movilización de la población de zonas marginadas. Pérdida en productos agrícolas, imposibilidad de transporte de ganado y víveres, inaccesibilidad a servicios de salud. Deterioro de economías locales, salud y calidad de vida de los habitantes de estas regiones. TECNOLÓGICOS: Vías en tierra, en grava, suelo natural original. Se encuentran en regular o mal estado, o no existen. Mantenimiento nulo, o insuficiente y de mala calidad. -Escasa o nula información, documentación técnica y normativa. -Atención de menor prioridad.
2. *IGESTIÓN: Poca capacidad de gestión vial a nivel local (municipios). Restricciones presupuestales. Costos de inversiones altos. No existen herramientas operativas para un trabajo permanente y sostenible. Preparación técnica insuficiente en las administraciones locales. Necesidad: fortalecer el*

desarrollo socio-económico de las regiones y del país. Desarrollar y aplicar nuevos materiales que impacten en forma sustentable la construcción de infraestructura vial de vías terciarias Concebir, implementar y promover métodos alternativos de construcción de vías terciarias Identificar factores que permitan proveer, mantener y administrar las vías terciarias en forma sustentable y contribuir al fortalecimiento de la capacidad de gestión vial.

2. Mejoramiento de la gestión vial con aportes específicos del sector privado:

Alberto Bull; División de Recursos Naturales e Infraestructura: Unidad de Transportes: Santiago de Chile, junio de 2003; resume CEPAL: En el mundo moderno las redes viales son indispensables, por constituir una infraestructura de transporte capaz de llegar a todos los rincones de un territorio. Lamentablemente, extensas partes de las redes se degradan hasta deteriorarse, entorpeciendo la conectividad que deben brindar. Las causas difieren en cada caso particular, pero habitualmente se trata de una combinación de distintos grados de deficiencias de diseño, construcción, conservación y control del tránsito.

El resultado es que muchas redes viales se encuentran en una condición muy por debajo de lo que es deseable y conveniente, con graves consecuencias que significan pérdidas anuales -que pueden fluctuar entre 1% y 3% del Producto Interno Bruto- debidas a sobrecostos de operación vehicular y reconstrucciones viales que hubieran podido evitarse; además, este monto puede aumentar significativamente debido a perjuicios indirectos por pérdidas de producción, desincentivos a la inversión y accidentes adicionales. En este documento se plantean enfoques innovadores tendientes a mejorar notablemente la gestión de

la red vial, actuando sobre las instituciones del sector y recurriendo a una colaboración específica del sector privado. El organismo vial debería desempeñarse en un nuevo ambiente caracterizado por: la obtención de resultados preestablecidos de mediano y largo plazo, y el empleo de indicadores que permitan juzgar la efectividad de la gestión.

En el caso de la construcción se requiere introducir un sesgo más acentuado de largo plazo, comprometiendo en ello a los contratistas, de modo de que sea más factible que las obras cumplan el período de servicio para el cual son diseñadas. En cuanto a la conservación, es necesario orientar la gestión a alcanzar y mantener una condición predeterminada de la red, en función de los recursos disponibles. Ello significa un nuevo paradigma, de hacer lo que es exigible, por haber sido establecido así por la autoridad competente. La obtención de resultados preestablecidos puede generar nuevas bases de discusión presupuestaria y conducir a un aumento de los recursos, permitiendo entrar en un círculo virtuoso conducente a redes viales cada vez en mejor estado. En este empeño es necesario tomar diversas medidas para que el cambio suceda. El propio organismo vial deberá ajustar su mentalidad, organización y procedimientos. Clave resulta no sólo alcanzar los resultados, sino también evaluarlos y rendir cuenta de ellos, así como una actitud de servicio a los usuarios, todo lo cual ejerce una saludable presión sobre el desempeño de la institución y de sus trabajadores.

A su vez, el sector privado puede contribuir al proceso mediante contratos de gestión vial. Éstos involucran un mayor grado de riesgo, pero privilegian la obtención de resultados en cuanto a la condición de las vías y no se reducen

tan sólo a la ejecución de obras. Por su medio se aporta capacidad gerencial, y bajo algunos esquemas, también diversos grados de financiamiento.

3. La PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ESTUDIOS URBANOS INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES “ANÁLISIS Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS CRITERIOS QUE DETERMINAN LA RED VIAL ESTRUCTURANTE DE CHILE” POR ANDREA GROSSI GALLIZIA Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para optar al grado académico de Magíster en Desarrollo Urbano. Agosto 2008. Profesor Guía Iván Poduje Capdeville: Concluye: Argentina y España poseen Redes Viales Estructurantes formuladas como tales que se reflejan en sus planes de inversión. Por el contrario, si bien nuestro país también posee una red vial que se ordena según importancia, para efectos de los programas de inversión la característica de estructurante sólo se refleja en parte, como si ambas clasificaciones fueran paralelas. Como se aprecia en la tabla a continuación, la Red Troncal Nacional de Argentina representa el 5,9% dentro de la red vial total, claramente menor al 14,7% de la Red de Carreteras del Estado de España. Esto se entiende a partir de factores tan variados como riqueza del país, historia y aspectos de la naturaleza como geografía y topografía. Sin embargo ambas razones nos aportan con un marco de referencia al momento de establecer los límites de la RVE de Chile.

Por su parte, nuestra red vial primaria entendida como los caminos nacionales, representa un 7,5% de la totalidad de caminos. Si, en vez de tomar como red primaria los caminos nacionales, tomáramos la actual Red Vial Estructurante de 20.959 kms. La proporción obtenida sería de un 26,5%, razón muy superior al promedio de 10% que nos representan los casos internacionales estudiados. Cabe hacer notar que en ambos casos la red vial primaria está definida y forma parte de programas de inversión, lo que hace coherente las políticas públicas declaradas. En el caso argentino es destacable que su planificación en el período 2003 – 2013 considere como uno de sus temas de importancia la reformulación de la Red Troncal Nacional fortaleciéndola e integrándola al resto de la red vial. Respecto de la Red de Carreteras del Estado española, hay que destacar la necesaria reformulación que esta red tendrá, producto de la puesta en marcha de su recientemente aprobado plan estratégico multisectorial para el período 2005 – 2020.

4. Universidad de San Carlos de Guatemala Facultad de Ingeniería Escuela de Ingeniería Civil ANÁLISIS DE LA EVALUACIÓN TÉCNICA Y ECONÓMICA DE PROYECTOS VIALES CON EL MODELO DE ESTANDARES DE CONSERVACIÓN Y DISEÑO DE CARRETERAS José Angel Hanser López Asesorado por el Ing. Byron Otoniel Ramos Sánchez. Guatemala, agosto de 2008. Resume este estudio muestra como el Software Modelo de estándares de conservación y diseño de carreteras (HDM, siglas en inglés), se relaciona de manera directa con la aplicación y manejo de un Sistema de Gestión de Pavimentos (SGP). Mucha de la información fue extraída de estudios realizados en México, Perú, Chile y Colombia, además de manuales propios

del HDM, los cuales en conjunto nos expresan la operación de un sistema de gestión de pavimentos y como el HDM es utilizado para facilitar el manejo de datos, para proporcionar estrategias de conservación y mejoramiento de un tramo o una red de carreteras, a partir de una evaluación económica. El objetivo principal es dar a conocer el HDM, para empezar a crear una base de información respecto al tema, debido a que en Guatemala se conocen muy poco sobre gestión de pavimentos, por lo que se muestra como se aplica a un proyecto de carreteras para determinar la viabilidad de la inversión. Durante el desarrollo de los capítulos, el estudio presenta los principios básicos de la administración de pavimentos, de cómo nace el HDM a partir de modelos de deterioro de pavimento existentes, además de una visión general del HDM para su aplicación a un proyecto de carreteras. Por último, la evaluación técnica y económica que ayuda en la toma de decisiones de una institución gestora de pavimentos.

5. Una PROPUESTA DE GESTIÓN DE PAVIMENTOS PARA LA CIUDAD DE PIURA , por Dante Jesús Castro Arballo , en Piura, 10 de Marzo de 2003, en la FACULTAD DE INGENIERÍA . Departamento de Ingeniería Civil. Concluye que Cuando se descuida el mantenimiento, la mayor parte del aumento de los costos totales de transporte (la suma de los costos de la infraestructura y de funcionamiento de los vehículos) recae sobre los usuarios, puesto que la participación de los organismos pertinentes en esos costos es pequeña. Si bien los costos de funcionamiento de los vehículos constituyen la proporción más importante de los costos totales del transporte vial en la ciudad de Piura, el mejoramiento de las condiciones de los caminos

con escaso tráfico (no congestionados) permite una reducción menor de esos costos de lo que se había pensado anteriormente. Los analistas de proyectos en algunas ocasiones han cometido el error de atribuir a las inversiones viales beneficios mayores de los justificados en realidad. Por su parte las autoridades viales en nuestra ciudad con frecuencia han cometido el error de no tomar en cuenta el efecto que el descuido del mantenimiento tiene en los costos de los usuarios. Además, en el caso de la pavimentación de caminos estos dos tipos de errores no se anulan mutuamente, sino que en realidad se refuerzan: se procede a la pavimentación antes de que esté justificada y después se descuida el pavimento. Entonces cada vez resulta más costoso repararlo, lo que lleva a un mayor descuido y a fallas prematuras. Cuando se decide pavimentar o reforzar un camino con un tráfico de más de 500 vehículos diarios y es difícil controlar las cargas por eje, es probable que el ahorro económico que se derive de la construcción sea inferior al costo de las fallas prematuras del pavimento. Por lo tanto, en las ciudades, como Piura, en que es difícil hacer cumplir los límites de carga los caminos deben construirse inicialmente con arreglo a normas elevadas, aun cuando esto por lo general significa la construcción de menos caminos.

Entre los factores que influyen en las decisiones en materia de mantenimiento, el volumen del tráfico suele ser más importante que el estado de los caminos. De modo que cuando hay considerables limitaciones presupuestarias como es el caso de Piura, es posible que la solución no estribe en proceder a la reducción general de las actividades de mantenimiento. Puede ser más aconsejable mantener los caminos con un

gran volumen de tráfico en estado regular o bueno y reducir considerablemente el mantenimiento de algunos caminos con un escaso volumen de tráfico. El mantenimiento inadecuado de los caminos en las ciudades como la nuestra obedece a varias causas, pero las deficiencias institucionales constituyen la única explicación del alcance de este fenómeno. El aspecto básico de esas deficiencias es la falta de una adecuada delimitación de responsabilidades en el sector público. Todas las actividades destinadas a promover el fortalecimiento institucional, incrementar los incentivos y mejorar el funcionamiento interno de los organismos viales deben juzgarse en función de sus posibilidades de mejorar esa delimitación de responsabilidades. El propio organismo vial debería estar.

6. PROVIAS DESCENTRALIZADO: VENTANA DE DESARROLLO LOCAL ESTRATEGIA DE INTERVENCION 2008-2012, Enero 2010, concluye que: EL MONITOREO Y SEGUIMIENTO de la VDL busca fortalecer las capacidades de gestión de dos instituciones, concebidas como actores claves para promover el desarrollo económico local. Se trabajará con un enfoque de gestión por resultados. Bajo este marco se enfatizará en el seguimiento y evaluación de resultados visibles y concretos en el corto plazo que marcarán el desarrollo de los procesos claves y cómo éstos contribuyen al progreso hacia el logro de los resultados a nivel del objetivo específico y general del proyecto. También comprende el seguimiento y evaluación de factores del contexto del proyecto (supuestos).

7. UNIVERSIDAD PARA LA COOPERACION INTERNACIONAL (UCI)
PROYECTO FINAL DE GRADUACION: PROPUESTA METODOLÓGICA
DE ADMINISTRACIÓN E INSPECCIÓN DE PROYECTOS DE
CONSERVACIÓN VIAL PARA LA EMPRESA CONSULTORA Y
EJECUTORA SALASA S.A.

Jorge Eduardo Salazar González PROYECTO FINAL DE GRADUACION
PRESENTADO COMO REQUISITO PARCIAL PARA OPTAR POR EL
TITULO DE MASTER EN ADMINISTRACIÓN DE PROYECTOS: San José,
Costa Rica

Junio 2010. Concluye: Con la elaboración de este trabajo se cumplió el
objetivo general de este trabajo en donde se propuso una metodología
normalizada y bien estructurada para administrar e inspeccionar los
proyectos de Conservación Vial, de la Red Vial Nacional con Superficie de
Ruedo de Lastre y tierra y Red Pavimentada, para la empresa SALASA S.A.,
basada en los principios de las buenas prácticas de la teoría de la
Administración de Proyectos y la experiencia adquirida por el personal del OI,
y sobre todo siguiendo los lineamientos de un Sistema de Gestión de
Calidad.

Debido a que en la actualidad el CONAVI no tiene bien definido la
metodología para llevar a cabo el control administrativo ni de la elaboración
de los procedimientos de inspección de los proyectos que promueve, gira
directrices, instrucciones, etc que al fin y al cabo no están normalizadas las
formas de presentar la información y cada OI las realiza como mejor le
parezca. Por eso es que la razón de ser de este proyecto fue desarrollar

procedimientos para llevar el control administrativo y la inspección de una forma normalizada que obedezca a lineamientos establecidos, buenas prácticas, documentos claros, procedimientos de inspección bien establecidos. Por eso este proyecto cumplió con los objetivos propuestos, ya que se tomó toda la información existente y se diseñaron procesos sistemáticos en la administración de los proyectos, en donde se plantearon plantillas para todo lo referente al control administrativo, así por ejemplo se creó una metodología con procedimientos normalizados para el ciclo de vida de los proyectos, empezando desde el nacimiento de los mismos, en donde se realizó la planificación inicial que conlleva la realización de los inventarios de necesidades de las rutas a intervenir, elaboración de los programas de trabajo de los proyectos, que son la base fundamental para llevar a cabo un proyecto de forma ordenada.

Además se propusieron metodologías para llevar el control administrativo de los proyectos con el diseño de plantillas y registros para normalizar todo lo que se refiere al control contable, administrativo de los proyectos, así por ejemplo se propusieron plantillas para desarrollar las orden de servicio, ordenes de modificación, finiquitos, procedimientos para modificaciones de los programas de trabajo, procedimientos para elaboración de estimaciones de obra y de reajustes, elaboración de informes semanales, mensuales, trimestrales, semestrales, anuales, elaboración de informes a la prensa, elaboración de informes iniciales y finales de imprevisibilidades y elaboración de atención de solicitudes de agentes externos al OI. Todo lo anterior facilitó de sobremanera el manejo de la información que se genera en los proyectos

y le dá un sentido de orden y claridad a los proyectos. Un proyecto bien administrado, en donde se le lleve el pulso en todo momento y en donde la información sea clara, ordenada, eficiente, bien documentada y de fácil acceso, con sus procesos bien definidos, llevan al éxito del mismo.

A su vez en cuanto a la elaboración de los procedimientos de inspección, otro objetivo de este proyecto fue desarrollado de muy buena manera, ya que se cumplió con este objetivo en desarrollar la metodología para elaborar, revisar, discutir, implementar, probar, controlar y mejorar todos los procedimientos de inspección que se requieran en la organización, en donde la propuesta de estructurar toda una metodología para desarrollar métodos de inspección normalizados, con criterios técnicos bien fundamentados, participación de un gran número de ingenieros, inspectores de campo, dieron el fruto de tener un producto de alta calidad, claro siguiendo los requisitos del cliente y bajo la norma INTE-ISO/IEC17020:2000, para cumplir con los estándares de calidad requeridos y en donde en todo momento de la ejecución de los trabajos quede bien documentado la labor realizada y así obtendremos proyectos de mejor calidad y con un control estricto y eficaz, que al fin y al cabo eso es lo que nos beneficia a todos.

Uno de los objetivos importantes de este trabajo es la validación de un sistema de gestión de calidad, en donde el pilar de la elaboración de este proyecto, fue en todo momento el cumplimiento de la norma INTE-ISO/IEC17020:2000, adaptando los requerimientos a la administración e inspección de los proyectos y quedó plasmado que cada proceso realizado y

planteado se realizó basado en la implementación de un Sistema de gestión de Calidad en la empresa y que parte de estas metodologías propuestas están desarrolladas siguiendo los principios de gestión y obedecen a políticas de calidad, por lo que se deja un gran trabajo que a la postre servirá para en un futuro incorporarlo a la organización para su Acreditación ante el Ente Costarricense de Acreditación (ECA). En resumen este proyecto cumplió con el fin de desarrollar las metodologías para realizar la administración e inspección del portafolio de proyectos de conservación vial de la empresa SALASA S.A., de manera que con los procedimientos propuestos, plantillas, etc, se normaliza la ejecución de los proyectos y será mucho más ordenada y eficaz los controles ejercidos a las empresas contratistas y se entregarán proyectos mejor administrados y supervisados al cliente, siguiendo normas de muy alta calidad y para beneficio de todo el país y su economía.

La aplicación de este enfoque demandará que las propuestas de intervención de VDL respondan a los siguientes requerimientos: Clara definición de los grupos objetivos, plena correspondencia entre las necesidades y oportunidades de los grupos objetivos con la propuesta del proyecto; Claridad identificación de la cadena de resultados. Precisión en la definición de los objetivos, estrategia, resultados intermedios, productos y actividades Identificación de procesos claves Clara definición de indicadores del proyecto en todos sus niveles. Dentro de las herramientas de seguimiento serán fundamentales: Diagnósticos rápidos iniciales sobre los grupos objetivos; el marco lógico, la línea de base, informes trimestrales, reportes de visitas de

campo, seguimiento y evaluación de resultados, ficha de seguimiento y evaluación trimestral.

8. Salomón, Emilio. «Estrategia para el Fomento de Microempresas de Mantenimiento Vial en Caminos Departamentales y Municipales de Bolivia». Viceministerio de Microempresas/BID/OIT, La Paz, julio de 2000. MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS CON MICROEMPRESAS: GUÍA CONCEPTUAL ¿Cuáles son los objetivos de la gestión vial?

El objetivo general de todo organismo responsable de la gestión vial, es establecer una red de caminos técnica, financiera y ambientalmente sostenible que ofrezca a sus usuarios confiabilidad, seguridad y transitabilidad en todas las épocas del año.

Los objetivos específicos de los organismos responsables de la gestión vial: Construir, rehabilitar y mantener adecuadamente la red de caminos de su competencia. Preservar el capital invertido en la construcción y rehabilitación de carreteras, mediante el desarrollo de adecuadas políticas y acciones de conservación vial. Mejorar las carreteras y puentes que se encuentran en condición inadecuada, mediante el desarrollo de proyectos de mejoramiento y rehabilitación. Expandir la red vial de su competencia, tomando en cuenta los intereses y deseos de la población. Cuidar el parque automotor en razón de que el buen estado de las carreteras reduce los costos de operación de los vehículos y permite abaratar las tarifas del transporte en beneficio de los usuarios.

Objetivos de desarrollo: ejemplo Ecuador: Debido al alto impacto que tienen los caminos sobre el desarrollo económico y social, es posible que el

organismo vial establezca objetivos de desarrollo que van más allá del objetivo general y de los objetivos específicos. A manera de ejemplo, se señalan aquí los objetivos de desarrollo que se establecieron para un proyecto en el Ecuador⁵. Obsérvese que, a diferencia de los objetivos generales y específicos que pueden ser comunes a cualquier organismo de gestión vial, los objetivos de desarrollo están referidos al entorno sobre el cual actúa dicho organismo: Promover el desarrollo humano y la integración social y económica de la población rural e indígena, brindándole acceso permanente a los mercados y a los servicios básicos de salud y educación. Fortalecer la descentralización del país, reforzando la capacidad de gestión vial de los consejos provinciales. Fortalecer el mercado interno, propiciando la reactivación económica de zonas agroecológicas con potencialidad productiva. Promover el desarrollo local, mediante la activación de las capacidades emprendedoras de las comunidades y el pago de los servicios de mantenimiento a las microempresas. Expandir la oportunidad de acceso a empleos directos y de buena calidad en los sectores desempleados de la población rural, especialmente entre las mujeres. Propiciar mayores niveles de participación y contraloría social, mediante el desarrollo de procesos de planificación participativa de alcance local.

Adaptado de los objetivos de desarrollo del Proyecto «Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos Rurales en el Ecuador». Salomón, Emilio. Fondo de Inversión Social del Ecuador FISE/OIT. Quito, mayo de 2000.

MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS CON MICROEMPRESAS:
GUÍA CONCEPTUAL LA CONSERVACIÓN VIAL Ya se ha señalado que el

objetivo principal de todo organismo responsable de la gestión vial, es establecer una red de caminos que ofrezca a sus usuarios confiabilidad, seguridad y transitabilidad en todas las épocas del año. Se ha señalado, también, que este objetivo sólo se puede lograr si se adopta una política adecuada de conservación vial. Por ello, y sin desconocer la permanente necesidad de construir o mejorar los caminos, puede afirmarse que la tarea que les urge desarrollar a los organismos responsables de la vialidad, es crear un esquema «sano» de conservación de los caminos que se encuentran bajo su competencia.

El Instituto Nacional de Vías de Colombia opera el mantenimiento 13,000 km de la red nacional (primaria) y el Programa Caminos Rurales del Perú unos 11,000 km de su red terciaria, en ambos casos íntegramente a través de microempresas. Por ejemplo en el Perú, cada 4 - 5 años sobre los caminos afirmados y mantenidos por las microempresas del PCR. **MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS CON MICROEMPRESAS: GUÍA CONCEPTUAL** de la capa de grava (ripió, lastre) antes de llegar al mal estado, cuando se encuentre en un estado regular de conservación, salvo que el camino tenga muy poco tránsito. **Rehabilitación:** Consiste en la reparación selectiva y de refuerzo estructural, previa demolición parcial de la estructura existente. La rehabilitación procede cuando el camino se encuentra demasiado deteriorado como para poder resistir una mayor cantidad de tránsito en el futuro, pudiendo incluir algunos mejoramientos en los sistemas de drenaje y de contención. La rehabilitación tiene como propósito restablecer la capacidad estructural y la calidad de la superficie de rodadura. En la mayoría de casos,

la rehabilitación se hace cuando no ha existido una conservación adecuada, pero en un esquema sano de conservación sólo debería ser ocasionalmente necesaria, como cuando deben rehabilitarse fracciones defectuosas de una vía nueva. Debe señalarse a este respecto que estos defectos se producen por falta de homogeneidad en la ejecución, imposible de evitar completamente.

¿Cómo se asume el tema género? El trabajo que desarrollan las microempresas es apto para brindar una activa participación femenina, dado que las mujeres pueden desempeñar perfectamente las labores de mantenimiento asignadas. Existen varios ejemplos de microempresas de mantenimiento vial donde participan mujeres. El trabajo que desarrollan las microempresas es apto para brindar una activa participación femenina, dado que las mujeres pueden desempeñar perfectamente las labores de mantenimiento que le son asignadas. En términos generales, en Colombia y Perú la participación femenina alcanza cifras de alrededor del 5%, pero se reporta algunos casos de microempresas conformadas mayoritaria o íntegramente por mujeres. En algunas zonas la idiosincrasia favorece una actitud positiva a la participación de las mujeres, pero en otras el tema debe ser trabajado especialmente. Para apoyar un enfoque de igualdad de género dentro de estas actividades, se recomienda la promoción activa de la participación femenina, en especial de mujeres jefas de hogar que suelen representar uno de los grupos más pobres y vulnerables. Un punto clave en este sentido lo conforma la convocatoria, en la que se debe asegurar que la información llega también a las mujeres, y que los horarios y lugares de las

reuniones permiten su fácil participación. ¿Cómo son los contratos entre la microempresa y la entidad contratante? El contrato entre la microempresa y la entidad contratante es uno de «servicios no personales», debido al carácter de la tarea que deben desempeñar las microempresas. Por consiguiente, este no es un contrato de obra. Este contrato se concede sin el requisito de concurso público o licitación, debido a que cada microempresa es promovida para atender específicamente un determinado tramo carretero. Esta situación determina que no exista posibilidad de generar competencia para un mismo tramo vial, por lo que se hace necesario que la entidad contratante analice y aplique adecuadamente los señalamientos que su legislación contemple al respecto.

En el municipio de Popayán, Colombia, en 1998 se promovieron microempresas encargadas de limpieza de vías; la participación femenina fue en general paritaria, pero una de ellas estuvo íntegramente conformada por mujeres. En el departamento Puno, Perú, también existe una microempresa que conformada solamente por mujeres. Las experiencias con estas empresas han sido muy positivas.

¿Cuánto se le paga a la microempresa? A la microempresa se le paga según tarifas fijas que son previamente establecidas por la entidad contratante. La determinación de las tarifas es realizada por los técnicos de la misma a través de un estudio de costos. Los costos varían con la carga de trabajo asignada a la microempresa, el tipo de carretera a ser mantenida, el clima, el salario vigente¹⁷ en la zona de intervención, las cargas sociales establecidas en la legislación nacional, etc. Para la determinación de la tarifa,

aparte de los costos directos, debe también incluirse la depreciación del equipo, la cobertura de gastos generales de la microempresa (pago a un contador, transporte, alquiler de local, etc.) y una utilidad que permita su capitalización.

La experiencia señala la conveniencia de establecer tarifas diferenciadas para cada camino en particular; sin embargo, al tratarse de programas masivos, puede establecerse tarifas escalonadas que guarden relación con el tipo de camino y las diferentes exigencias de las labores de mantenimiento.

En todos los casos, sin embargo, la tarifa se establece por km/año de camino mantenido y el pago se realiza por mensualidades. En el capítulo siguiente se desarrolla este asunto con detenimiento. *La tarifa se establece por km/año de camino mantenido y el pago se realiza por mensualidades.*

¿Quién y cómo supervisa la labor de las microempresas? La supervisión y el control de la microempresa son realizados por los ingenieros responsables de los departamentos de obras o mantenimiento de la entidad contratante, los cuales deben ser previamente capacitados para ejercer adecuadamente esta función.

Antes del inicio de operaciones de la microempresa, los ingenieros de la entidad contratante asumen un rol promotor, capacitando a los trabajadores para que desempeñen adecuadamente sus funciones. Terminada la etapa de capacitación, que puede durar unos 15 días, los ingenieros asumen una función de acompañamiento, para asegurar que la microempresa alcance niveles satisfactorios de desempeño y rendimiento. Este período de acompañamiento puede durar entre tres y seis meses, pero hay.

La OIT recomienda que se pague el jornal de mercado de la zona de intervención, pero en ningún caso éste debe ser menor que el mínimo legal señalado por el Estado para este tipo de trabajo. MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS CON MICROEMPRESAS: GUÍA CONCEPTUAL casos frecuentes en que este acompañamiento dura un año. Sólo cuando se asegure que la empresa está en condiciones de operar autónomamente, los ingenieros asumen una labor neta de supervisión. El control del trabajo de la microempresa se realiza por estándares¹⁸, los cuales son establecidos por la entidad contratante y consignada expresamente en los contratos de servicio suscritos con la microempresa, a fin de asegurar que se alcancen los resultados deseados. El cumplimiento de estos estándares genera el pago que se efectúa a la microempresa; su no-cumplimiento da lugar a observaciones que deben ser subsanadas en plazos inmediatos. La aplicación de una supervisión por estándares representa un método efectivo y pragmático para garantizar un servicio de buena calidad de parte de la microempresa; y es una forma sencilla de supervisión para el organismo supervisor.

En la medida que la microempresa se consolida, la programación de actividades es

asumida por los mismos empresarios bajo supervisión del personal técnico de la entidad contratante.

¿Quién programa las actividades del mantenimiento? La programación de actividades es realizada inicialmente por la entidad contratante a través de su personal técnico encargado de la promoción – supervisión, y tiene tres

niveles: Programación anual de actividades en concordancia con la estacionalidad del clima; Programación semanal o quincenal de actividades, en concordancia con la programación anual; y Programación diaria o conformación de las cuadrillas de trabajo. Posteriormente, en la medida que la microempresa se consolida técnica y empresarialmente, esta función es asumido por los mismos microempresarios bajo supervisión del personal técnico de la entidad contratante.

¿Cómo se desarrolla la gestión empresarial?

La dirección y control interno de la microempresa es de responsabilidad exclusiva de sus asociados. Para que esta función pueda ser desempeñada con propiedad, es pertinente que la entidad contratante estime la capacitación a todo el socio-trabajador en las técnicas de gestión empresarial. De esta manera se asegura que todos los socio-trabajadores estén en condiciones de comprender los asuntos inherentes al quehacer empresarial y así generar instancias de relevo. Este aspecto es contemplado desde la etapa de promoción, específicamente en el proceso de capacitación a los candidatos socio-trabajador. No obstante, la capacitación allí brindada es de carácter general y no es suficiente para un desempeño autónomo de la microempresa. Por ello es conveniente que en cuanto la microempresa inicie operaciones y una vez terminada la capacitación técnica, se les brinde una capacitación en gestión empresarial.

9. Las Relaciones de Género en Actividades de Mantenimiento Vial

MSc. María Teresa Gutiérrez Santayana: Del Instituto de Desarrollo Rural y del Ambiente

IDRA/IFRTD – Comité Asesor, PERÚ. Partimos sosteniendo que aun existe segregación laboral en proyectos de inversión de infraestructura vial. El texto de la Convención contra la Eliminación de de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer, CEDAW¹, dispone que los Estados partes adopten todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar, en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho a organizar grupos de autoayuda y cooperativas a fin de obtener igualdad de acceso a las oportunidades económicas mediante el empleo por cuenta propia o por cuenta ajena. Por su parte el Programa de Inversiones Intensivas en Empleo (PIIE)² describe una tecnología que promueve la utilización de la mano de obra como recurso predominante en proyectos de infraestructura, garantizando el costo/eficacia y salvaguarda de la calidad.

Bajo esta perspectiva, se vienen implementando a nivel empresarial, asociaciones de mantenimiento vial rutinario en diferentes países y en el caso de Perú las tenemos en Provías Nacional y Provías Rural³. Las primeras están compuestas por varones en su mayoría, y la segunda promueve la incorporación de mujeres que alcanzan a 23% del total de asociados/as.

1 Art. 11 inciso d) y Art. 14 e)

2 El D. Leg N° 728 Ley de Formación y Promoción Laboral Peruana, en su Título III concuerda con lo estipulado por la OIT.

3 Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Rural

Después de crearse las asociaciones civiles, se dieron dos situaciones diferentes para las mujeres: las socias y las esposas de los socios. Las mujeres socias, continúan asumiendo las labores domésticas y para cumplir con las responsabilidades de la casa tienen que levantarse más temprano para limpiar la casa, atender a los animales y preparar los alimentos para la familia y posponer la realización de algunas tareas domésticas como el lavado de ropa para el regreso del trabajo. Con referencia a las mujeres, esposas de los socios, ellas continúan realizando sus labores domésticas sin el apoyo de los varones. Los varones, por su parte, se disponen a “ayudar” en las labores domésticas en sus tiempos libres, dedicándose mayormente a preparar sus herramientas y fiambre antes de ir a trabajar.

Pasar de la responsabilidad reproductiva a una relación laboral, ha significado para las mujeres ampliar sus espacios de acción. Este tránsito lo hacen con la carga de la identidad construida, es decir, extendiendo su rol femenino tradicional al espacio público. La figura de madre como eje y sustento afectivo de la familia adquiere gran relevancia, más aún cuando los varones abandonan los hogares, y en el imaginario social las mujeres representan la continuidad y protección de sus familias. De ahí, que su accionar en espacios diferentes a su casa u hogar sea visto como una trasgresión, y que el “descuidar a su familia” siga siendo efectivo como freno para evitar que las mujeres ingresen a otros espacios diferentes de acción⁴.

⁴ Hurtado Victoria. *Identidad Femenina, Liderazgo y Conflicto*.

Las mujeres socias cumplen un horario y realizan las mismas actividades de mantenimiento vial que los varones, en algunos casos, cuando se trasladan a sitios lejanos y están en campamento, prepara los alimentos para los asociados. El ingreso a las microempresas de mantenimiento vial, les ha permitido acceder a capacitaciones técnicas y de gestión de manera eventual, y a asumir cargos directivos aún de manera mínima. Las mujeres, esposas de los socios, en cambio tienen que preparar los alimentos para el esposo y llevárselos al sitio donde están trabajando. Algunas veces, los servicios de transporte colaboran con ellas para trasladarlas, en otros casos, por el contrario las maltratan verbalmente.

Respecto al desempeño de la mujer en trabajos de mantenimiento, la especificación de rendimientos por género implicaría una especificidad de las capacidades y destrezas necesarias para desarrollar cada tarea en una determinada actividad de mantenimiento vial, ello permitiría una redistribución de tareas por género, de modo que, con la participación de mujeres y varones, se logre eficiencia laboral y contribuya a modificar los estereotipos existentes de “si ganas igual, debes trabajar igual” en términos de energía humana utilizada. Esto evidencia una confusión de comprensión conceptual en los socios varones de igualdad con equidad, además, de prejuicios culturales en contra de las mujeres que promueven una corriente de su no participación en los espacios laborales identificados como masculinos como es el sector de transporte.

Los varones, al igual que las mujeres, trabajan de lunes a viernes durante ocho horas en labores de mantenimiento vial rutinario. En algunos casos, los

varones exigen a las mujeres el cumplimiento de sus tareas de manera igual que los varones y en otros casos, las tareas son redistribuidas de acuerdo a las capacidades de las personas, y el producto final es el esfuerzo mancomunado de la brigada de trabajo, generando un resultado de calidad y un ambiente laboral de confraternidad y solidaridad. Respecto a la calificación, está en relación al nivel de capacitación, sin embargo las oportunidades de capacitación son mayores para los varones quienes participan de manera preferencial, ya que ocupan cargos directivos y son en su mayoría alfabetos.

El acceso a un empleo tiene una connotación valorativa de superioridad en el entorno comunal o local, mas aun si este es socio de una microempresa, le otorga prestigio y poder, aun cuando los ingresos no sean muy altos en relación a otras actividades del mercado de trabajo. La estabilidad de los ingresos constantes le da seguridad para mantener a sus familias fortaleciendo así el cumplimiento de su rol de proveedor. Sin embargo, la valoración para la mujer es diferenciada, en el caso, de las socias (trabajadoras) de las carreteras se originan cuestionamiento a su “decencia”, ¿como puede una mujer trabajar entre varones y en actividades categorizadas como masculinas?

Otras dificultades que enfrentan las mujeres es el nivel de analfabetismo que aun persiste. Éste es un aspecto que se encuentra estrechamente vinculado a los niveles de pobreza que afecta a la población rural, sobre todo a la mujer, limitando sus posibilidades de acceso a los recursos, a la información y a la toma de decisiones. Uno de los requisitos para poder acceder a cargos

directivos es saber leer y escribir y dominar las operaciones matemáticas básicas, muchas mujeres y varones del área rural, manifiestan haber ido a la escuela y haber cursado los primeros años básicos, sin embargo han devenido en analfabetismo por desuso, al no tener la posibilidad de continuar sus estudios o desenvolverse en espacios públicos.

Y en el plano subjetivo, en algunos casos hay rivalidad entre la esposa del asociado y la socia, expresada en los celos. Generalmente, son viudas o madres solteras quienes acceden a esta oportunidad de empleo, por tanto, algunas esposas sienten que estas son una 'tentación' constante para sus maridos, sin embargo, son muy raros los casos que hayan generado conflicto o separación. La disputa por un varón es interpretada como la disputa por el poder que la relación con ese varón otorga, en consecuencia, las mujeres van aprendiendo a verse como rivales permanentes, asignándose connotaciones que afectan su honorabilidad, mientras que al varón trasgresor la valoración es contraria, la posibilidad de tener mas de una mujer, le da mayor poder y posicionamiento en el imaginario colectivo del machismo.

Al poner en evidencia estas condiciones de desigualdad e inequidad, tanto en las relaciones familiares como laborales, los y las asociados/as sienten la necesidad de cambiar esta situación (que se están dando), y optar por un cambio, pero sienten que requieren de instrumentos que acompañen este proceso. Las capacitaciones sobre temas de género, liderazgo, autoestima, derechos y ciudadanía pueden contribuir a generar relaciones de género más justas y equitativas.

10. LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MANABÍ, FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN, EN LA TESIS DE GRADO Previo a la obtención del título de: INGENIERO COMERCIAL, con el TEMA: IMPORTANCIA DEL PLAN DE ACCIÓN INMEDIATO “CADIS” (CENTRO DE APOYO DE DESARROLLO INTEGRAL SOSTENIBLE) Y SU INCIDENCIA EN EL MEJORAMIENTO SOCIO ECONÓMICO DE LAS PARROQUIAS RURALES DE LA PROVINCIA DE MANABÍ. PERÍODO 2005-2008. Los AUTORES: GARCIA LOOR JUAN JOSE ZAMBRANO MUÑOZ JAVIER ALFONSO. DIRECTOR DE TESIS ING. MERIDO ZAMBRANO WILES, PORTOVIEJO-MANABÍ-ECUADOR- AÑO 2009, llego a las siguientes Conclusiones. Se pudo establecer, que los Centros de Apoyo al Desarrollo Integral Sostenible (CADIS) constituyen espacios de referencia para el sector rural, sin embargo la provisión de servicios de asistencia, promoción, transferencia a las comunidades se encuentra limitada. A pesar que constituyen un encuentro entre productores y sectores empresariales, exportadores, cooperación, muchas veces no generan acuerdos y convenios para el desarrollo de emprendimientos productivos, destinados a fortalecer estructuras sociales y productivas. En la actualidad dada su gestión limitada por la falta de control no se encuentran promoviendo y fomentando el desarrollo rural de los campesinos ya que no existe el apoyo directo de profesionales capacitados en todas las temáticas productivas del sector rural. No dan una adecuada capacitación a los productores rurales de las parroquias involucradas en temas relacionados o dirigidos al desarrollo integral de sus habitantes, tanto en el aspecto técnico

productivo como en lo socio-organizativo y desarrollo humano. El fomento del desarrollo agroindustrial y la tecnología del sector productivo rural está limitado a sectores cercanos a la ciudad de acuerdo a las potencialidades de cada micro-región. El soporte financiero del plan, a pesar de ser uno de los pilares fundamentales de sostenibilidad y viabilidad del mismo, no es manejada en forma adecuada por la Agencia de Desarrollo de Manabí (ADPM) la gestión financiera de cooperación internacional y la de acceso a fuentes y programas de agencias de cooperación. Se observó, que en el aspecto político y social, la gestión del Consejo Provincial de Manabí y más instituciones públicas consiste en apropiarse del Plan para comprometer el aporte de contrapartida de sus miembros, principalmente de los municipios que son parte importante en la ejecución de los proyectos.

- 11. EN LA TESIS DE GRADO, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE MASTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS, TEMA: ANÁLISIS DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA, ECONÓMICA Y FINANCIERA DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA DEL CANTÓN MONTALVO, PROVINCIA DE LOS RÍOS Y SU INFLUENCIA EN EL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE SUS HABITANTES POSTULANTES: LCDA. ROSA AVILEZ MERINO, LCDO. EDUARDO GALEAS GUIJARRO, BABAHOYO , AÑO: 2011:**
- Concluye: El movimiento turístico desarrollado en el cantón Montalvo, influye en el desarrollo socioeconómico de sus habitantes, a pesar de fallencias en la gestión administrativa, económica y financiera, por falta de apoyo de organismos públicos y privados vinculados a esta actividad. Los paradores turísticos son negocios familiares, dirigidos por sus dueños y la toma de

decisiones es en base a la experiencia y criterio personal. La actividad turística se ha constituido en el cantón Montalvo como una fuente directa de empleo para sus ciudadanos, a esto se agrega la actividad informal de sábados y domingos que engrosa los índices del subempleo. Los pequeños negocios que existen en el cantón Montalvo vinculados de manera directa e indirecta a la actividad turística, mantienen una relación laboral con remuneraciones fijas sin considerar los beneficios de ley a que tiene derecho el trabajador.

En un 50% los pequeños empresarios de este cantón laboran con capital propio, el otro

50% con créditos de personas particulares a altos intereses, porque las entidades financieras del cantón no ofrecen programas de créditos para la actividad turística y negocios vinculados. La formación académica de los propietarios y dueños de los para-dores turísticos y negocios vinculados en el área administrativa-contable- financiera es deficiente, y no existen instituciones de educación superior que realicen capacitación dirigida a esta área de gestión. Todos los actores de la actividad turística consideran que están contribuyendo al desarrollo socioeconómicos del cantón Montalvo, fomentando fuentes de trabajo.

2.3. BASES TEÓRICAS

1. LA GESTIÓN VIAL:

La gestión vial ha sido entendida tradicionalmente como el conjunto de acciones que desarrollan los organismos viales para asegurar una adecuada

conservación y expansión de la red vial que se encuentra a su cargo. Esta concepción tradicional ha llevado a tales organismos a la práctica de usar los recursos disponibles para resolver los problemas que se presentan, actuando de manera reactiva, es decir cuando el daño sobre las vías ya es existente, y no de manera preventiva.

Por gestión vial se entiende la conducción proactiva del organismo vial orientada al logro de metas y objetivos predefinidos.

La moderna concepción de *gestión vial* 3 señala que ésta consiste en la conducción proactiva del organismo vial hacia el logro de metas y objetivos de largo alcance que son fijados con anticipación.

Ello implica: El desarrollo de algún tipo de *planificación* para lograr un mejor uso de los recursos; La adopción de acciones de carácter *preventivo* que eviten el deterioro de las vías; y, desde luego, La *generación de capacidades* para la toma de decisiones en el momento oportuno. La gestión vial municipal o regional será aquella que cada gobierno local o regional emprenda en su espacio territorial sobre las vías que son de su competencia.

2. COMPETENCIAS VIALES DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS DE GOBIERNO

La responsabilidad sobre la gestión vial (expansión y conservación de los caminos) estuvo tradicionalmente a cargo de los gobiernos nacionales a través de sus Ministerios de Obras Públicas o de Transporte. Sin embargo, a lo largo de la década de 1990, como consecuencia de las reformas estructurales emprendidas por los países de la región, tales responsabilidades han sido

delegadas en forma parcial o total a instancias desconcentradas o descentralizadas de gobierno, dependiendo de la clasificación de las vías. Así: Red primaria, llamada también red nacional o fundamental. Comprende las rutas principales o de primer orden que atraviesan el país de frontera a frontera, o que conectan las principales ciudades entre sí, o a éstas con los enclaves o zonas económicas de importancia nacional. También las que conectan tales ciudades o zonas con los puertos o aeropuertos que dan salida internacional al país. Estas redes suelen encontrarse administradas por entidades especializadas de alcance nacional que operan desconcentradamente, así los institutos, servicios o sistemas nacionales de caminos.

3. MODERNIZACIÓN DE LOS ORGANISMOS VIALES, según Bull, Alberto. Modernización de los Organismos Viales. IRF/CEPAL/GTZ. Documento de Trabajo presentado en el Segundo PROVIAL de las Américas. Lima, 1999. MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS CON MICROEMPRESAS: GUÍA CONCEPTUAL. Red secundaria, llamada también red complementaria o departamental (o provincial según la estructura política del país) Comprende los caminos que vinculan las capitales de departamento (o provincia, según la división política del país) con las ciudades y poblaciones más importantes del propio departamento (o provincia); o de ellas con las zonas de importancia económica del mismo departamento (o provincia). También las que conectan dos departamentos (o provincias) entre sí, sin llegar a tener importancia nacional. Permiten el acceso de estas poblaciones o áreas productivas a la red primaria. La gestión de las redes secundarias en general ha sido asignada a los niveles intermedios de gobierno (gobiernos o corporaciones regionales, departamentales

o provinciales, según corresponda a la división política del país), los cuales administran las vías directamente, a través de sus Direcciones o Departamentos de Obras o de Caminos; o desconcentradamente, a través de servicios provinciales o departamentales especializados.

Red terciaria o vecinal, Conformada por las carreteras de carácter local que vinculan pequeños centros poblados urbanos o rurales entre sí, o con las comunidades o centros de producción de importancia local. Se denominan también rutas colectoras porque permiten el acceso de las pequeñas poblaciones o zonas de producción a las redes secundaria o primaria. La gestión de las redes terciarias ha sido asignada, en general, a los gobiernos locales (municipios, comunas, cantones), aunque es frecuente encontrar aquí que la gestión vial no pasa de ser un hecho meramente legal, pues este nivel de gobierno tiene, en general, limitaciones de orden presupuestal y técnico para asumirla de manera cabal.

Qué resultados ha tenido la descentralización de la gestión vial?

Los procesos de descentralización o desconcentración de la gestión vial han dado buenos resultados en el ámbito de las redes fundamentales, en la medida que los organismos viales operan sobre sistemas de concesión al sector privado y basan su sostenibilidad en el cobro de peajes. En cambio, la descentralización de las funciones viales hacia entidades regionales o locales de gobierno, sólo en contados casos ha contribuido a mejorar las condiciones generales de las vías, siendo que en la mayoría de ellas se reporta iguales o mayores niveles de deterioro.

Las causas que motivan esta situación suelen ser múltiples, aunque es posible

señalar como las más importantes: Falta de mayor precisión legal acerca de las responsabilidades que les compete desarrollar a las entidades locales o regionales en materia vial. Desconocimiento de las autoridades locales o regionales acerca de los principios de la gestión vial y de las labores técnicas que deben asumir para la conservación de los caminos. Ausencia de políticas y normas nacionales de conservación vial. Limitados recursos presupuestales de las entidades responsables.

Privilegio a la ejecución de obras nuevas antes que al mantenimiento de los caminos existentes. Carencia de infraestructura adecuada y de personal técnico especializado.

4. MANTENIMIENTO RUTINARIO DE CAMINOS CON MICROEMPRESAS: GUÍA::

Es necesario que esta situación sea revertida, para así asegurar una efectiva conservación vial consistente con los procesos de descentralización administrativa que los países están empeñados en impulsar, como requisito para lograr niveles más armónicos de desarrollo. Ello requiere de un esfuerzo conjunto por parte de las autoridades nacionales regionales y locales, el cual debe partir de la formulación de estrategias ajustadas a cada realidad nacional, y de la adopción de políticas específicas que se orienten a reforzar los procesos iniciados..

Una conservación vial efectiva y consistente requiere de un esfuerzo conjunto por parte de las autoridades nacionales, regionales y locales, el cual debe partir de la formulación de estrategias ajustadas a cada realidad nacional.

Para ello se considera imprescindible que: Las autoridades y funcionarios responsables se capaciten en los modernos conceptos de gestión vial, para

desempeñar sus funciones de manera más idónea; Las autoridades locales y regionales comprendan que la conservación vial es una responsabilidad que deben asumir de manera ineludible y con criterio de alta prioridad; Las autoridades locales y regionales aseguren el financiamiento requerido para la conservación vial; Los funcionarios técnicos responsables de la gestión vial conozcan las metodologías de conservación basadas en la utilización intensiva de mano de obra organizada bajo la forma de micro o pequeñas empresas. Estas metodologías y formas empresariales se están aplicando con éxito en varios países latinoamericanos, permitiendo una conservación preventiva y de buena calidad, un abaratamiento general de los costos de conservación vial, la generación de empleo en zonas rurales y, como consecuencia, altos impactos económicos y sociales.

5. CARACTERÍSTICAS DE UNA BUENA GESTIÓN VIAL

Una buena gestión se caracteriza por desarrollar el trabajo no sólo circunscrito a su área de competencia inmediata (la construcción o mantenimiento de los caminos), sino que procura la integración de las áreas en las cuales influye su actividad, de modo de propender al bien común y a minimizar los efectos negativos en el entorno. Ello significa: Tener conciencia de la influencia de los caminos sobre el desarrollo económico y social. El esfuerzo de integrar en la gestión a los destinatarios del quehacer vial, es decir a los usuarios y beneficiarios. Considerar la seguridad vial como una acción destinada a la disminución de los accidentes y a la preservación de la vida. Conocer los impactos negativos de los caminos, para disminuir los impactos ambientales y contribuir a la sustentabilidad del medio. Conocer el grado de vulnerabilidad de la

infraestructura a los embates de la naturaleza, con el fin de adoptar medidas que tiendan a disminuir las consecuencias de los mismos.

6. CONSERVACION VIAL. Se entiende por conservación vial al conjunto de actividades técnicas, de naturaleza periódica o rutinaria, que deben realizar los organismos responsables de la gestión vial para cuidar las vías y mantenerlas en estado óptimo de operación. Estas acciones tienen como propósito inmediato brindar fluidez al tránsito vehicular en todas las épocas del año, pero también, en un sentido más amplio, buscan proporcionar comodidad y seguridad a los usuarios y preservar las inversiones efectuadas en la construcción o rehabilitación de los caminos. *La conservación vial es el conjunto de actividades técnicas, de naturaleza periódica o rutinaria, que deben realizar los organismos responsables de la gestión vial para cuidar las vías y mantenerlas en estado óptimo de operación.*

¿Cómo opera un esquema sano de conservación vial?

Un esquema sano de conservación vial es el que opera cumpliendo con las siguientes condiciones básicas: La red debe mantenerse en buen estado, no sólo ocasionalmente sino de manera permanente, con criterio preventivo y dentro de una perspectiva de largo plazo. La conservación de la red debe proyectarse a un costo razonable, optimizando la relación costo - beneficio. Debe racionalizarse el uso de los recursos humanos y materiales disponibles. Debe reducirse al mínimo los impactos negativos al medio ambiente. Cada vez es mayor el número de países latinoamericanos que viene adoptando un esquema sano de conservación vial, lo cual ha generado políticas para una conservación vial de carácter preventivo y estructuras organizativas adecuadas para la gestión vial. Merecen

especial atención los casos de Colombia y Perú, donde se han encomendado las labores técnicas del mantenimiento rutinario y preventivo a microempresas que son promovidas entre los pobladores que habitan en las inmediaciones de las vías, generando altos impactos económicos y sociales que influyen fuertemente en el desarrollo local. *Cada vez es mayor el número de países latinoamericanos que adopta un esquema sano de conservación vial basado en políticas de carácter preventivo.*

7. MANTENIMIENTO RUTINARIO

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

Estas actividades, que por su naturaleza son intensivas en el uso de mano de obra, pueden ser encomendadas a micro y pequeñas empresas que se constituyen específicamente para este propósito. Tal es el caso de Colombia y Perú que operan esta metodología con un carácter masivo, o de Ecuador, Bolivia, Nicaragua y Guatemala, donde se desarrollan proyectos de alcance local con municipios y prefecturas. En estos países, las microempresas han demostrado que sí pueden garantizar un estado óptimo de transitabilidad de las

vías que les son asignadas, a lo largo de todo el año y a costos menores que los generados por los métodos convencionales de mantenimiento.

Las microempresas han demostrado que sí pueden garantizar un estado óptimo de transitabilidad de las vías que les son asignadas, a lo largo de todo el año y a costos menores que los generados por los métodos convencionales de mantenimiento.

8. MANTENIMIENTO PERIÓDICO

Aunque este concepto puede inducir a error, pues todas las actividades de conservación son periódicas, es decir que deben ser repetidas cada cierto tiempo, se ha optado por su utilización pues se diferencia del mantenimiento rutinario en que éstas se realizan cada cierto número de años⁸. Se aplica, generalmente, al tratamiento y a la renovación de la superficie de la vía.

El tratamiento de superficie se orienta a restablecer algunas características de la superficie de rodadura, sin constituirse en un refuerzo estructural. Entre sus características está la de preservar en buena forma la superficie de rodadura, de manera que asegure la integridad estructural del camino por un tiempo más prolongado y evite su destrucción. En un camino afirmado se refiere a la reaplicación.

9. SISTEMA DE MANTENIMIENTO DE LOS CAMINOS EN EL PERÚ Consiste en intervenir, inmediatamente después del proceso de rehabilitación (intensivo en Km.), con una serie de actividades permanentes destinadas a garantizar las condiciones de circulación, seguridad y transitabilidad satisfactorias durante todos los días del año.

10. MANTENIMIENTO RURAL Es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo del camino y que se realizan diariamente en los diferentes tramos de la vía. Tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos del camino con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y, en lo posible, conservando las condiciones que tenía después de la construcción o la rehabilitación.

11. DESARROLLO SOCIO ECONOMICO:

Teoría de la Modernización: Alvin So afirma que hay 3 elementos principales e históricos después de la Segunda Guerra Mundial que favorecieron el inicio de la teoría del desarrollo de la modernización. Primero, el surgimiento de Estados Unidos como una potencia. Mientras otros países occidentales como Gran Bretaña, Francia y Alemania quedaron debilitadas después de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos resultaron fortalecidos después de la guerra. Este país se convirtió en un líder mundial con la implementación del Plan Marshall para reconstruir a la devastada Europa occidental, además del apoyo político y financiero dentro de perspectiva de "contención y prioridades" diseñada por George Kennan. Esta estrategia benefició economías emergentes como Taiwán, Corea del Sur y Japón, por sobre prioridades de apoyo a la integración en Latinoamérica.

Segundo, se difundió un movimiento comunista mundial unido. La ex Unión Soviética extendió su movimiento no sólo a Europa Oriental, sino también a China y a Corea. Tercero, hubo una desintegración de los imperios coloniales europeos en Asia, África y Latinoamérica, dando lugar a nuevas naciones -

estados en el Tercer Mundo. Estas recién conformadas naciones buscaban un modelo de desarrollo para promover sus economías y aumentar su independencia política.

La teoría de la modernización establece que las sociedades modernas son más productivas, los niños están mejor educados, y los necesitados reciben más beneficios. El análisis de Smelser afirma que las sociedades modernas tienen el aspecto particular de la diferenciación estructural particular, es decir, una definición clara de las funciones y papeles políticos de las instituciones. Smelser argumenta que aunque la diferenciación estructural ha aumentado la capacidad funcional de las instituciones modernas, pero a la vez también ha creado un problema de integración, y de coordinación de las actividades de diferentes nuevas instituciones.

En el sentido político, Coleman resalta 3 aspectos fundamentales de las sociedades modernas: a) diferenciación de la estructura política; b) secularización de la cultura política (con la ética de la igualdad); c) aumento de la capacidad del sistema político de una sociedad.

Los principales supuestos de la teoría de la modernización se basa fundamentalmente en concebir a la modernización como un proceso que se realiza a través de fases. De conformidad con la teoría del desarrollo económico de Rostow, para una sociedad en particular existen cinco etapas. Resumiendo, estas cinco etapas son: (i) la sociedad tradicional; (ii) precondición para el despegue; (iii) el proceso de despegue; (iv) el camino hacia la madurez; y (v) una sociedad de alto consumo masivo.

De acuerdo con esta exposición Rostow ha encontrado una posible solución para promover la modernización en los países del Tercer Mundo. Si el problema que enfrentan los países del Tercer Mundo es la falta de inversiones productivas, entonces la solución para estos países está en que se les provea de ayuda en forma de capital, tecnología, y experiencia. Las influencias de Rostow en especial en la década de los sesenta ilustra una de las aplicaciones que desde un inicio tuvo la teoría de la modernización en el área de la formulación e implementación de políticas económicas y públicas en general. El Plan Marshall y la Alianza para el Progreso en Latinoamérica son ejemplos de programas influenciados por las teorías políticas de Rostow.

Como fundamentos esenciales, incluyendo aquellos en los que se basan los planteamientos de Rostow, la teoría de la modernización se caracteriza por establecer:

La modernización es un proceso homogenizador, es este sentido sólo podemos decir que la modernización genera tendencia hacia la convergencia entre sociedades, por ejemplo, Levy (1967, p. 207) sostiene que: "a medida que pasa el tiempo, ellos y nosotros nos pareceremos cada vez más los unos a los otros ya que los patrones de modernización son tales que a medida que las sociedades se modernicen más, se parecerán más las la una a la otra".

La modernización es un proceso europeizador y/o americanizador; en la literatura modernizadora, hay una actitud complaciente hacia Europa Occidental y hacia los Estados Unidos. Se tiene una concepción de que éstos países poseen una prosperidad económica y estabilidad política imitable (Tipps: 1976, p. 14); Además, la modernización es un proceso que se evidencia como irreversible. En

otras palabras, una vez que los países del tercer mundo entren en contacto con el Occidente no serán capaces de resistirse al impetuoso proceso de modernización.

La modernización es un proceso progresivo que a largo plazo es no sólo inevitable sino deseable, dentro de la perspectiva de la teoría de la modernización. Coleman afirma que los sistemas políticos modernizados tienen una mayor capacidad que los sistemas políticos tradicionales para tratar con funciones de identidad nacional, legitimidad, penetración, participación y distribución. Por último, la modernización es un proceso largo. Es un cambio basado más en la evolución que en un salto revolucionario. Tardará generaciones e incluso siglos para que culmine, y su impacto profundo sólo se sentirá a través del tiempo. Todos éstos supuestos se derivan de la teoría evolucionaria fundamentalmente desarrollada en Europa y Estados Unidos. También hay otro grupo de supuestos clásicos basados más estrictamente en la teoría del funcional-estructuralismo, la cual enfatiza la interdependencia de las instituciones sociales, la importancia de variables estructurales en el ámbito cultural, y el proceso de cambio inherente a través del equilibrio homeostático. Estas ideas se derivan especialmente de las teorías sociológicas de Parson. Los supuestos de la teoría del funcional-estructuralismo son principalmente: a) la modernización es un proceso sistemático; el atributo de modernidad forma un todo consistente, aparece inicialmente en grupos ("clusters") que en un primer momento pueden presentarse como aislados; b) la modernización es un proceso transformativo, para que una sociedad alcance la modernidad, sus estructuras y valores tradicionales deben de ser remplazados por un grupo de valores

modernos; y c) dada su naturaleza sistemática y transformativa, la modernización es un proceso inminente que introduce el cambio dentro del sistema social. La fortaleza de la teoría de modernización puede ser definida en varios aspectos. Primero, podemos identificar la base del enfoque en procesos de investigación. A pesar de que los principales estudios de modernización fueron realizados por un psicólogo, un psicólogo social, un sociólogo de religión y un sociólogo político; otros autores han extendido la teoría de la modernización a otros campos. Por ejemplo, Bellah examina el papel de la religión Tokugawa sobre el desarrollo económico de los japoneses en Asia Sur-Oriental con efectos en países como Camboya, Laos y Burma; Lipset discute el posible papel del desarrollo económico sobre el desarrollo económico en la democratización de los países del Tercer Mundo, e Inkeles discute las consecuencias del proceso modernizador para las actitudes y comportamientos individuales.

Un segundo aspecto de la perspectiva de la modernización es el marco analítico. Los autores asumen que los países del Tercer Mundo son tradicionales y que los países occidentales son modernos. Para alcanzar el desarrollo, los países pobres deben adoptar los valores Occidentales. En tercer lugar, la metodología se basa en estudios generales; por ejemplo la relación entre los valores en el Tercer Mundo, y la diferenciación entre democracias inestables y dictaduras estables.

Por otro lado, la teoría de la modernización, fue popular durante la década de 1950, pero fuertemente atacada durante la década de 1960s y 1970s. Entre las críticas hacia esta teoría están: primero, el desarrollo no es necesariamente unidireccional. Este es un ejemplo de la etnocentricidad de la perspectiva de

Rostow. Segundo, la perspectiva de la modernización sólo muestra un modelo de desarrollo. El ejemplo a favorecer es el patrón de desarrollo de los Estados Unidos. Sin embargo, en contraste con esta situación podemos observar que han ocurrido avances de desarrollo en otros países como Taiwán y Corea del Sur; y debemos admitir que sus niveles actuales de desarrollo se han alcanzado con regímenes autoritarios fuertes.

Un segundo grupo de críticas de la teoría de la modernización se refiere a la necesidad de eliminar los valores tradicionales. Los países del Tercer Mundo no tienen un grupo de valores tradicionales homogéneos, son sistemas de valores heterogéneos. Por ejemplo Redfield 1965, distingue entre los grandes valores tradicionales (valores de las élites), y las pequeñas tradiciones (valores de las masas).

Un segundo aspecto en esta crítica es que los valores tradicionales y los modernos no son siempre excluyentes: China, por ejemplo, a pesar de los avances en desarrollo económico continúa funcionando con valores tradicionales y parece suceder lo mismo en Japón. Además, no es posible decir que los valores tradicionales están siempre separados completamente, de las condiciones de coexistencia con la modernidad, por ejemplo, la lealtad hacia el emperador puede ser transformada en lealtad hacia la compañía. Hay muchas semejanzas entre los estudios de modernización clásicos y los nuevos estudios, entre ellas están: el uso de un enfoque de investigación dirigido hacia el desarrollo de los países del Tercer Mundo; el análisis a nivel nacional; el uso de 3 variables principales: factores internos, valores culturales, e instituciones sociales; los conceptos tradicionales y de modernidad; y las

implicaciones de políticas de modernización en el sentido de que generalmente es considerado beneficioso para la sociedad como un todo. Sin embargo, hay importantes diferencias entre los estudios clásicos y los nuevos estudios de la escuela de modernización. Por ejemplo, en el enfoque clásico la tradición es un obstáculo para el desarrollo; en el nuevo enfoque, la tradición es un factor aditivo para el desarrollo. En cuanto a la metodología, el enfoque clásico aplica una construcción teórica con alto nivel de abstracción; el nuevo enfoque utiliza casos concretos dentro de un contexto histórico dado. En cuanto a la dirección del desarrollo, la perspectiva clásica utiliza una senda unidireccional la cual tiende al modelo de Estados Unidos y Europa. La nueva perspectiva prefiere una senda multidireccional de desarrollo. Finalmente, en cuanto los factores externos y los conflictos, los clásicos demuestran un descuido de los factores externos y los conflictos, mientras que el nuevo enfoque le presta mucha más atención a estos dos aspectos.

Teoría de la Dependencia.

Las bases de la teoría de la dependencia surgieron en 1950 como resultado, entre otros, de las investigaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Uno de los autores más representativos fue Raúl Prebisch. El punto principal del modelo Prebisch es que para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario: Controlar la tasa de cambio monetario, poniendo mayor énfasis en políticas fiscales que en políticas monetarias; Promover un papel gubernamental más eficiente en términos de desarrollo nacional; Crear una plataforma de inversiones, dando prioridad al capital nacional, Permitir la entrada de capitales externos siguiendo prioridades ya

establecidas en planes de desarrollo nacionales; Promover una demanda interna más efectiva en término de mercados internos como base para consolidar el esfuerzo de industrialización en Latinoamérica en particular y en naciones en desarrollo en general; Generar una mayor demanda interna incrementando los sueldos y salarios de los trabajadores; Desarrollar un sistema seguro social más eficiente por parte del gobierno, especialmente para sectores pobres a fin de generar condiciones para que estos sectores puedan llegar a ser más competitivos; y Desarrollar estrategias nacionales que sean coherentes con el modelo sustitución de importaciones, protegiendo la producción nacional al imponer cuotas y tarifas a los mercados externos.

La propuesta de Prebisch y de la CEPAL fueron la base de la teoría de la dependencia a principios de los años 50 Sin embargo, algunos autores como Falleto y Dos Santos argumentan que las propuestas de desarrollo de la CEPAL fracasaron y que es en medio de estas condiciones en donde surge, propiamente, la teoría de la dependencia. A finales de la década de los cincuentas y mediados de la década de los sesentas se publicó este modelo teórico más elaborado. Entre los principales autores de la teoría de la dependencia tenemos a: Andre Gunder Frank, Raul Prebisch, Theotonio Dos Santos, Enrique Cardoso, Edelberto Torres-Rivas, y Samir Amin.

La teoría de la dependencia combina elementos neo-marxistas con la teoría económica keynesiana (ideas económicas liberales que surgieron en Estados Unidos y Europa como respuesta a la depresión de los años 20). A partir del enfoque económico de Keynes, la teoría de la dependencia está compuesta por 4 puntos fundamentales: a) desarrollar una considerable demanda interna

efectiva en términos de mercados nacionales; b) reconocer que el sector industrial es importante para alcanzar mejores niveles de desarrollo nacional, especialmente porque este sector genera mayor valor agregado a los productos en comparación con el sector agrícola; c) incrementar los ingresos de los trabajadores como medio para generar mayor demanda agregada dentro de las condiciones del mercado nacional; d) promover un papel gubernamental más efectivo para reforzar las condiciones de desarrollo nacional y aumentar los estándares de vida del país.

Foster-Carter (1973) encuentra tres diferencias fundamentales entre el Marxismo ortodoxo clásico y el neo-marxismo, siendo el segundo el que provee una base para la teoría de la dependencia. Primero, el enfoque clásico se centra en el análisis del papel de los monopolios extendidos a escala mundial, mientras que el centro del neo-marxismo es proveer una visión desde las condiciones periféricas. Segundo, el movimiento clásico previó la necesidad de una revolución burguesa en la introducción de procesos de transformación; desde la perspectiva de neo-marxista y basándose en las condiciones actuales de los países del Tercer Mundo, es imperativo "saltar" hacia una revolución social, principalmente porque se percibe que la burguesía nacional se identifica fuertemente con posiciones de élite y de la metrópoli más que con posiciones nacionalistas. El enfoque marxista clásico consideraba que el proletariado industrial tenía la fuerza y estaba llamado a ser la vanguardia para la revolución social; el enfoque neo-marxista insistió en que la clase revolucionaria debía de estar conformada por los campesinos para poder llevar a cabo un conflicto revolucionario.

Aunque la escuela de la modernización y la escuela de la dependencia difieren en muchas áreas, también presentan algunas similitudes, las principales son: a) el centro de la investigación es el desarrollo de los países del Tercer Mundo; b) una metodología que utiliza un alto nivel de abstracción y se centra en el proceso revolucionario, utilizando estados-naciones como unidad de análisis; c) el uso de visiones estructurales teóricas polares; en un caso la estructura es tradición versus modernidad (modernización), en el otro en el caso del centro versus la periferia (dependencia).

De acuerdo con la escuela de la dependencia la principales hipótesis referentes al desarrollo en los países del Tercer Mundo son: primero, el desarrollo de los países del Tercer Mundo necesita tener un grado de subordinación al centro en contraste del desarrollo de las naciones centrales cuyo desarrollo fue históricamente y es hoy día independiente. En Latinoamérica podemos observar ejemplos de esta situación, especialmente en aquellos países con un alto grado de industrialización, como Brasil el cual es utilizado por Andre G. Frank como caso de estudio.

Segundo, los dependentistas en general consideran que las naciones periféricas experimentan su mayor desarrollo económico cuando sus enlaces con el centro están más débiles. Un ejemplo de esto es el proceso de industrialización que se desarrolló en Latinoamérica durante los años 30s y 40s cuando las naciones del centro estaban concentradas en resolver los problemas de la Gran Depresión y las potencias occidentales estaban involucradas en la Segunda Guerra Mundial.

Una tercera hipótesis indica que cuando los países del centro se recuperan de su crisis y reestablecen sus vínculos comerciales y financieros, incorporan de nuevo

al sistema a los países periféricos, y el crecimiento y la industrialización de este país se tiende a ver subordinada. Frank indica en particular que cuando los países del centro se recuperan de la guerra u otras crisis que han desviado de su atención de la periferia, la balanza de pagos, inflación y estabilidad política de los países del Tercer Mundo se han visto afectadas negativamente. Por último, el cuarto aspecto se refiere al hecho de que las naciones más subdesarrolladas que todavía operan con sistemas tradicionales feudales son las que tuvieron relaciones más cercanas con el centro. Sin embargo, Theodino Dos Santos afirma que la base de la dependencia de los países subdesarrollados resulta de la producción industrial tecnológica, más que de vínculos financieros a monopolios de los países del centro. Otros autores clásicos de la teoría de la dependencia son: Baran, quien ha estudiado condiciones en India a final de la década de 1950; y Ladsberg, quien ha estudiado los procesos de producción industrial en los países del centro en los setentas.

Las principales críticas de la teoría de la dependencia se han centrado en el hecho de que esta escuela no provee evidencia empírica exhaustiva para justificar sus conclusiones. Además, este enfoque utiliza un alto nivel de abstracción en su análisis. Otra crítica es que el análisis de la dependencia considera perjudiciales los vínculos de estos países con las corporaciones transnacionales mientras en verdad estos vínculos pueden ser utilizados como medio de transferencia de tecnología. Referente a esto es importante recordar que los Estados Unidos fue una colonia y que este país tuvo la capacidad de romper el círculo vicioso del subdesarrollo.

Los nuevos estudios de la teoría de la dependencia incluyen los de Cardoso (1979) y a Falleto (1980). Estos autores toman en cuenta las relaciones de los países en términos de sus niveles sistémicos (externos) y sub-sistemáticos (internos), y cómo estas relaciones pueden ser transformadas en elementos positivos para el desarrollo de las naciones periféricas. O'Donnell estudió el caso de la autonomía relativa entre elementos económicos y políticos en el contexto de las condiciones de los países del Tercer Mundo, especialmente los países de Asia Sur-Oriental. Evans estudió las ventajas comparativas que Brasil tiene respecto a sus vecinos en Sur América, y Gold estudió los elementos de dependencia que operaban a principios del proceso mediante el cual Taiwán se convirtió en un país con notable potencial económico.

Un punto importante de los nuevos estudios de dependencia es que mientras que la posición ortodoxa de la dependencia no acepta la autonomía relativa del gobierno de las élites poderosas, los nuevos autores de esta escuela reconocen un margen de acción de los gobiernos en el sentido de darles espacio para perseguir su propia agenda. Estos argumentos se incluyen principalmente de los trabajos de Nikos Poulantzas. Para éste cientista político los gobiernos del Tercer Mundo tienen un cierto nivel de independencia del eje real de poder dentro del país.

Una de las principales críticas actuales de la teoría de la dependencia y de la modernización es que ambas continúan basando sus supuestos en los resultados en los estados-nación. Este es un punto importante que nos permite separar las escuelas antes mencionadas de la perspectiva teórica de los sistemas mundiales o de la teoría de la globalización. Éstos últimos movimientos

enfocan su atención principalmente en los vínculos entre países, especialmente aquellos relacionados con el comercio, los sistemas financieros internacionales, la tecnología mundial y la cooperación militar.

3.3. DEFINICION DE CONCEPTOS:

1. CARGO

Es la célula básica de una organización caracterizada por un conjunto de tareas dirigidas al logro de un objetivo que exige el empleo de una persona que, con un mínimo de calificaciones acorde con el tipo de función, puede ejercer de manera competente las atribuciones que su ejercicio confiere.

2. DECRETO

Disposiciones que establecen normas de ejecución de las ordenanzas, sancionan los procedimientos necesarios a la administración Municipal o resuelven y regulan asuntos de orden y de interés general para su comunidad.

3. DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

El Comité Directivo ejerce sus funciones mediante acuerdos con la emisión de resoluciones a través de su Presidente.

4. ESTRUCTURA FUNCIONAL

Es el conjunto de funciones armónica y gradualmente distribuidas en una entidad administrativa.

5. ESTRUCTURA ORGANICA

Es un conjunto de Órganos ordenados e interrelacionados racionalmente entre si, para cumplir funciones preestablecidas que permitan el logro de la misión asignada, determinando y adjudicando grados de autoridad y responsabilidad.

6. FUNCION

Conjunto de actividades necesarias, permanentes, afines y coordinadas para alcanzar un objetivo. La función es la razón principal para la existencia de una institución dado que esta desagregada de la misión y el objetivo.

Las funciones orientan la configuración de la estructura orgánica y los procedimientos en la fase inicial o diseño. Al funcionar la organización estos elementos se entrelazan armónicamente obteniéndose el aparato administrativo en funcionamiento.

7. FUNCION DIRECTIVA

Función general que se cumple en todo órgano o unidad administrativa, formal o informalmente, como instrumento de trabajo, siendo las principales: Planeamiento, Organización, Dirección y Control.

8. GESTION ADMINISTRATIVA

Conjunto de acciones mediante el cual el órgano directivo desarrolla sus actividades a través del cumplimiento de las fases del proceso administrativo: Planear, organizar, dirigir y controlar.

9. JERARQUIZACIÓN

Es el proceso mediante el cual se establecen los diversos escalones o posiciones que ocupan en la estructura organizacional, las unidades orgánicas a los cuales se les confiere la suficiente autoridad para sumir la dirección y control sobre una o más unidades administrativas.

Se conoce también como el proceso de estructuración vertical.

10. NIVELES JERARQUICOS

Son los diversos escalones o posiciones que ocupan en la estructura organizacional los cargos, o las personas que los ejercen; y tienen suficiente autoridad y responsabilidad para ejercer la dirección y control sobre una o más unidades administrativas.

11. CAPACITACION ADMINISTRATIVA

Capacitación administrativa. Creación de oportunidades mediante varios enfoques y programas para mejorar los conocimientos y la destreza de una persona en la tarea administrativa.

12. CONTROL DE RENDIMIENTO SOBRE LA INVERSION

Técnica de control diseñada para medir una división, o alguna otra parte de una empresa lucrativa, al considerar las utilidades obtenidas como un porcentaje de la inversión en activos de la misma.

13. COSTO BENEFICIO

Relación resultante entre la comparación de los costos incurridos en determinada operación o actividad en un determinado período de tiempo y los beneficios o logros alcanzados, ya sea en términos monetarios para un costo dado o ya por el nivel de beneficios requeridos al costo más bajo. 18

14. DEMANDA

Demanda. Cantidad de bienes o servicios que los agentes económicos de un mercado están dispuestos a adquirir para cada nivel de precios, en un periodo determinado y bajo unas condiciones de mercado dadas.

15. IDIAGNÓSTICO DE RECURSOS TURÍSTICOS

El proceso de diagnóstico de los recursos turísticos pretende conocer cuál sería la

situación de los principales destinos en las localidades, para optimizar sus potencialidades turísticas.

16. EVALUACIÓN ADMINISTRATIVA.

Evaluación del desempeño de los administradores en sus puestos, preferentemente en relación con su desempeño en el establecimiento y el logro de objetivos verificables y su actuación como administradores.

17. FINANCIACIÓN

Acción por la que una persona, sociedad u organismo público consigue capital para su creación o funcionamiento. La financiación se puede efectuar con fondos o recursos propios o con recursos ajenos.

18. GESTIÓN

Realización de diligencias o desarrollo de funciones conducentes al logro de los objetivos y metas de un negocio o empresa.

19. TURISMO INTERNO

Es el turismo de los visitantes, tanto residentes como no residentes, en el territorio económico del país de referencia.

Variable. Cantidad que, durante el curso de un proceso de análisis, se la puede asignar a un número limitado de valores que usualmente son designados con las últimas letras del alfabeto.

20. NIVELES ORGANIZACIONALES

Son los términos que emplean, indistintamente, para designar al conjunto de unidades orgánicas que se encuentran ubicadas en el mismo plano o altura de la estructura orgánica de una institución, debido al carácter análogo de sus funciones en lo que respecta a magnitud e importancia.

21. ORGANISMO DESCENTRALIZADO

Organismo que se genera por descentralización administrativa del Gobierno Central, Regional o Local para la producción de bienes y servicios. Esta subordinado a las políticas del Gobierno. Tiene autonomía para su gestión administrativa, económica y financiera.

22. LA GESTIÓN POR COMPETENCIAS

pasa a transformarse en un canal continuo de comunicación entre los trabajadores y la empresa; es ahora cuando la empresa comienza a involucrar las necesidades y deseos de sus trabajadores con el fin de ayudarlos, respaldarlos y ofrecerle un desarrollo personal capaz de enriquecer la personalidad de cada trabajador.

23. “DESARROLLO”, “FORTALECIMIENTO” Y “AUMENTO”

De las capacidades: Términos “vagos” que son cada vez más utilizados por los gobiernos, los donantes y las ONGs para describir las actividades (por ejemplo, talleres, intercambio de información y capacitación) y no un enfoque para desarrollar trabajo. (Ver la definición de desarrollo de capacidades arriba.)

24. GESTIÓN

Efectuar acciones para el logro de objetivos.

25. COMPETENCIA

Aptitud; cualidad que hace que la persona sea apta para un fin. Suficiencia o idoneidad para obtener y ejercer un empleo. Idóneo, capaz, hábil o propósito para una cosa. Capacidad y disposición para el buen desempeño. Estos términos por separado no nos dan mucha claridad o luz de su utilización en la administración del RRHH, sin embargo veamos las interacciones que se suceden entre ellos.

IV. FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS

4.1. HIPÓTESIS GENERAL

La Gestión del Instituto Vial Provincial influye de manera directa y positiva en el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

4.2. HIPOTESIS ESPECIFICOS:

H1. Existen características de la Gestión del Instituto Vial Provincial “Leoncio Prado”, evaluadas en escalas superiores a lo calificación normal

H.2. Los niveles de Desarrollo Socio Económico en la Provincia de Leoncio Prado, se encuentran en condiciones muy significativas en relación a la escala de medición.

SISTEMA DE VARIABLES

DETERMINACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente: La Gestión del Instituto Vial Provincial de la Provincia de Leoncio Prado.

Variable Dependiente: Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

OPERACIOZACIÓN DE VARIABLES

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Independiente: La Gestión del Instituto Vial Provincial	Gestión Vial	<ul style="list-style-type: none"> • Niveles de calidad de Plan Vial Provincial Participativo (PVPP) • Niveles de Servicios Viales • Nivel de Calidad de la Accesibilidad Vial. • Nivel de Mantenimiento Vial. • <i>Nivel de Gestión Financiera.</i> • <i>Nivel de Gestión Vial.</i> • <i>Nivel de Frecuencias de Transferencias.</i> • <i>Niveles de Asignación Presupuestal.</i> • <i>Nivel de Gestión de Convenios de Cofinanciamiento.</i> • <i>Mantenimiento vial rutinario</i> • <i>Mantenimiento periodo</i> • <i>Nivel de Operatividad de los IVPs</i>
	<i>Gestión Municipal</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de participación en la Gestión Vial. • Gestión de Transferencia de Recursos Financieros.
Dependiente: Desarrollo Socio Económico	<i>Ventana de Desarrollo</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel de Gestión Unidades productivas. • Nivel de Frecuencia en el desarrollo Cultivos • Nivel de Frecuencia en el desarrollo Ganadero • Nivel de generación de Micro Empresa Ganadería con Animales Menores/ cultivos y Hortalizas.
	<i>Generación de Empleo</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Nivel del Generación de Asociaciones Civiles. • Contratación de personal de la zon camins vecinales

		<ul style="list-style-type: none"> • Asociación sin fines de lucro • Nivel de Frecuencia en la Constitución de Micro empresas. • Nivel de generación de empleo. • Nivel de Operatividad de Tramos de Caminos Vecinales. • Nivel de Operatividad de Tramos de Caminos Herraduras. • Niveles de Integración Social • Niveles de Desarrollo Familiar. • Niveles de Desarrollo Psicológico. • Niveles de Desarrollo Alimentarios y Calidad Física.
--	--	---

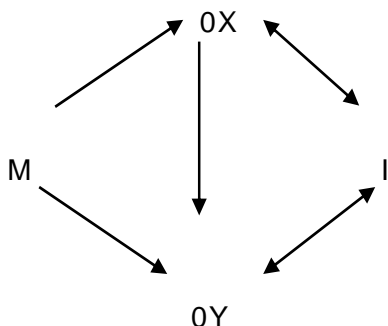
V. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

5.1. TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

Por su orientación: Sera una investigación Básica porque está orientada a lograr nuevos conocimiento respecto a los niveles de influencia de la Gestión del Instituto Vial Provincial en el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

5.2. DISEÑO Y ESQUEMA DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño metodológico a utilizarse en la presente investigación es causal, de carácter explicativo, por la característica que presenta el método de la investigación El esquema es el siguiente:



M: Muestra.

O: Indica las observaciones o mediciones obtenidas o realizadas en cada una de las variables.

X, Y: Representan las variables de investigación.

En este esquema M es la muestra en la que se UTILIZARA EN EL estudio y los sub – índices X, Y en cada O, nos indican las observaciones obtenidas en cada una de las dos variables distintas del presente caso. Finalmente la (I) indica los niveles de influencia de La Gestión del Instituto Vial Provincial con el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

5.3. POBLACION Y MUESTRA

A. POBLACIÓN

CUADRO N° 01

COMITÉ DIRECTIVO Y EQUIPO TECNICO

COMITÉ DIRECTIVO (ALCALDES	O6
01. ORGANO DE DIRECCION	Sub Totales
Gerente General	1
02. ORGANO DE LINEA	
Jefe de Operaciones	1
Jefe de Unidad Formuladora	1
03. ORGANO DE APOYO	
Administrador	1
TOTAL	10

CUADRO N° 02

DATOS DE CONTRATISTAS DE MANTENIMIENTO VIAL RUTINARIO - 2014					
No	TRAMO	KM	CONTRATISTA	DISTRITO	N° de personas
1	PP. JJ. 9 de Octubre-Bolaina (San Jorge)	14.920	AMV. Camino al 2000	Rupa Rupa	5
2	Nuevo Paraiso-Corazon de Jesus	4.700	Asociacion Multiple Microcuencia	Mariano Damaso Beraun	2
3	Tingo Maria-La Florida-Merced de Locro	24.640	AMV. Castillo Grande	Rupa Rupa	9
4	La Vega-Porvenir-Marona; Ricardo Palma-Puerto Nuevo	18.420	AMV. Por Belen	Daniel Alomia Robles/Luyando	6
5	San Isidro-Hermilio Valdizan-Margarita	20.380	AMV. Hermilio Valdizan	Hermilio Valdizan	8
6	Puerto Venenillo-Los Cedros-Chontayacu-Julio C. Tello-Alto Cuchara-Santa Martha	25.720	AMV. Bolson Cuchara	Rupa Rupa/Jose Crespo y Castillo	9
7	Santa Rosa de Shapajilla-San Miguel de Tulumayo-Alto San Juan de Tulumayo	24.008	AMV. Valle del Tulumayo	Luyando	9
8	Puerto Aucayacu-San Martin de Pucate-Primavera-San Jose de Pucate	16.490	AMV. Union Huallaga	Jose Crespo y Castillo	5
9	Anda-El Arabe-Jose Carlos Mariategui	8.885	AMV. Union Huallaga	Jose Crespo y Castillo	3

10	San Isidro-San Pedro de Huayhuante	6.960	AMV. Hermilio Valdizan	Hermilio Valdizan	3
11	Merced de Locro-Venenillo	12.529	Consortio San Antonio de Tingo	Rupa Rupa	5
12	Rio Negro - Puente Piedra	15.650	AMV. Camino al 2000	Luyando	6
13	Pueblo Nuevo - San Juan de Porvenir; Santa Lucia-Esperanza	20.700	Elite Amazonica S.A.C	Jose Crespo y Castillo	7
14	San Isidro de Languemack-Utc Bambu-Colina-Bijao-Bolognesi-Primavera	27.440	Elite Amazonica S.A.C	Jose Crespo y Castillo	9
15	San Jose de Pucate-Pavayacu-Alto Union-Union-Aspuzana	16.500	Elite Amazonica S.A.C	Jose Crespo y Castillo	5
16	Olivos Nueva - Esperanza	33.478	Elite Amazonica S.A.C	Jose Crespo y Castillo	13
17	Nuevo Progreso-Victoria-Km8-Desvio Puerto Cotomono-Ramalito-Papayal-Las Flores	25.400	Constructora y Consultora TRYGAM E.I.R.L	Jose Crespo y Castillo	8
18	Yacusisa-La Playa	7.100	Constructora y Consultora TRYGAM E.I.R.L	Jose Crespo y Castillo	3
19	Quesada-Bejucal	14.000	Consortio Santa Rosa	Mariano Damaso Beraun	5
20	San Agustin-Juan Velasco Alvarado	11.900	AMV. Hermilio Valdizan	Hermilio Valdizan	4
21	Alto San Juan de Tulumayo - Cesar Vallejo	15.000	AMV. Valle del Tulumayo	Luyando	5

22	San Isidro - Capitan Marino	4.500	AMV. Hermilio Valdizan	Hermilio Valdizan	2
23	Pi - Rio Azul	2.500	AMV. Hermilio Valdizan	Hermilio Valdizan	2
24	Sortilegio - Jose Bernardo Alcedo	3.734	AMV. Hermilio Valdizan	Hermilio Valdizan	1
25	La Florida- Manco Capac- Venado Pampa- Merced de Locro	15.600	AMV. Castillo Grande	Rupa Rupa	5
26	Moyano-Huayna Capac-Tupac Yupanqui	4.760	AMV. Castillo Grande	Rupa Rupa	2
27	Pendencia- Mariano Melgar	4.000	AMV. Union Huallaga	Jose Crespo y Castillo	2
28	Primavera-Bajo Primavera	3.140	AMV. Union Huallaga	Jose Crespo y Castillo	2
29	PE 5N-Puerto Jardines de Anda-Jardines de Anda-Puerto Muyuna de Anda	4.090	AMV. Union Huallaga	Jose Crespo y Castillo	1
30	Puente Pumahuasi- Trampolin-Bajo Marona	5.700	AMV. Por Belen	Luyando	2
31	Santa Rosa de Quesada - Chincamayo Puente Quesada - Clorinda Matto de Turner	6.720	AMV. Por Belen	Mariano Damaso Beraun	2
32	Picuruyacu- Mantaro	9.500	AMV. Bolson Cuchara	Rupa Rupa	3
33	Pumahuasi- Huanmancoto	4.500	AMV. Bolson Cuchara	Daniel Alomia Robles	2
34	Sangapilla- Cerro Azul	11.000	Constructora y Consultora TRYGAM E.I.R.L	Jose Crespo y Castillo	3
35	Puente Rondos- San Andres- Nueva America	9.600	Constructora y Consultora TRYGAM E.I.R.L	Mariano Damaso Beraun	3

36	Venenillo – Alto Corvina - UTC	16.000	Constructora y Consultora TRYGAM E.I.R.L	Rupa Rupa	5
37	Peregrino – Alfonso Ugarte – Rio Azul – Milenium	19.940	Elite Amazonica S.A.C	Daniel Alomia Robles	7
38	Porvenir de Marona – Alto Huayhuante – Huayhuante – Huayhuantillo Topa San Pablo	15.810	Elite Amazonica S.A.C	Daniel Alomia Robles	5
39	Pte. San Juan de Tulumayo – 11 de Octubre	17.240	Elite Amazonica S.A.C	Luyando	5
40	Cayumba - Huaraz - Chunatahua - Alto Chunatahua	12.500	AMV. Camino al 2000	Mariano Damaso Beraun	4
TOTALES		535.654			187

FUENTE: IVP LEONCIO PRADO
ELABORACION: PROPIA

B. MUESTRA:

La Muestra de trabajo EN EL CASO MUY ESPECIAL y por decisión del investigador de manera intencional, por ser accesible en nuestra condición de investigador, tendrá las características muy especiales por ser finita y ubicable a través de sesiones de trabajo del IVP, Leoncio prado, cuya fórmula es la siguiente:

Donde $N = n$.

CUADRO N° 03

CATEGORIAS OCUPACIONALES	SUB TOTAL
COMITÉ DIRECTIVO:EQUIPO TECNICA	10
CONTRATISTAS/PERSONAS	187
TOTAL	197

FUENTE: IVP LEONCIO PRADO

ELABORACION: PROPIA

La muestra queda constituido por 191 personas sujetos a evaluación, entre la alta dirección y los contratistas trabajadores.

5.4. FUENTES TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

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

1. Encuesta. Se aplicara esta técnica para evaluar las características que presenta la Gestión del Instituto Vial Provincial y los niveles de Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado, definidos y establecidos en base a sus indicadores de medición.
2. El Cuestionario. Contendrá un conjunto de preguntas de tal modo que me permita recolectar la información necesaria sobre las variables de investigación. Se formulara interrogantes a la Alta dirección, relacionados directamente con la Gestión del Instituto Vial Provincial y el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.
3. Métodos. Los métodos que se utilizaran en el presente trabajo de investigación son el método inductivo y deductivo.

4. Estos procedimientos, a su vez, permitirán realizar el análisis y síntesis de los datos recogidos en relación a la Gestión del Instituto Vial Provincial y el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

5. El Método Deductivo. Este procedimiento me permitirá partir de principios generales para tratar de explicar fenómenos particulares. Partiendo del marco teórico se han obtenido y analizado las informaciones sobre la Gestión del Instituto Vial Provincial y el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

6. Método Inductivo. Este método me permitirá determinar los niveles de influencia de la Gestión del Instituto Vial Provincial con el Desarrollo Socio Económico de la Provincia de Leoncio Prado.

5.5. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS:

a. Cronograma

Meses de Trabajo 2014 BIMESTRAL	Enero	Marzo	Mayo	Julio	Setiemb	Noviemb	Diciem,
Elaboración y aprobación del proyecto.	x						
Aprobación del proyecto.	x						
Aplicación del proyecto	x	x	x	x			
Organización y procesamiento de datos.	x	x	x	x	x	X	x
Análisis de datos.					x	X	x
Redacción del informe					x	X	x
Sustentación de tesis.							x

b. Presupuesto

- POTENCIAL HUMANO.

Investigadores.

a) INVESTIGADOR

El trabajo se realizará bajo la esmerada dedicación de mi persona en condición de investigador

b) RECURSOS MATERIALES. Y FINANCIEROS

- Gatos de tematización.....S/4 500
- Gastos de planificación.....S/ 3400
- Gastos de aplicación del proyecto de recolección de datos....S/ 2500
- Gastos de organización y procesamiento de datos.....S/ 1400
- Gastos de análisis de datos.....S/ 2300
- Gastos de redacción del informe final.....S/ 2200

- Gastos de sustentación.....S/ 1500
- Otros gastos.....S/ 1300
- Total.....S/ 19,100

**c) PRESUPUESTO DEL PROYECTO Y DESARROLLO DE LA TESIS COSTO
TOTAL.**

- Recursos materiales.....S/ 19,100
- Recursos humanos.....S/ 1 900
- Servicio de terceros.....S/ 2c400
- Imprevistos.....S/ 1 300
- Total de gastos.....S/ 24 000

BIBLIOGRAFÍA BASICA

1. **CHAMOUN, Y.** (2002). *Administración profesional de proyectos una guía práctica para programar el éxito de sus proyectos*. México: Mc Graw Hill Interamericana.
2. **COSTA RICA**, Consejo Nacional de Vialidad. (2007). *Proyectos de conservación vial de la red vial nacional con superficie en tierra o lastre licitación pública n° 2007LN-000004-CV*. San José: Autor.
3. **CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD.** (2009). *Proyectos de conservación vial red vial nacional pavimentada licitación pública n° 2009LN-000030-CV00*. San José: Editor.
4. **ENTE COSTARRICENSE DE ACREDITACIÓN.** (2008). *Política de Trazabilidad e Incertidumbre ECA-MC-P20*. San José: Autor
5. **GIDO, J. & CLEMENTS, J. P.** (2006). *Administración exitosa de proyectos*. (3ª ed.) México: Thompson editores.
6. **BENJAMIN FRANKLIN**, Enrique (1998) *Organización de Empresas*. Enrique. México Mc Graw Hill.
7. **BAERNAL TORRES**, César (2000) *Metodología de la Investigación Para Administración y Economía*. Ed. Prentice Halll.
8. **BECKER**, Gary (1992) *Gobierno, Capital Humano y Crecimiento Económico*. Ed. Libre Mercado.
9. **CHIAVENATO**, Idalberto (2005) "Gestión del Talento Humano" Editorial Campus Limitada.

10. CHIAVENATO, Adalberto (2000): "Administración de Recursos Humanos", Edición Mc Graw Hill, quinta Edición.
11. HERNANDEZ SAMPIERI, Roberto (2003). "*Metodología de la Investigación*" Ed. Mc Graw.
12. FERNANDEZ V., Oscar (1997) "Conceptos básico se Administración Pública" Editorial S.A.
13. PEREZ DE SANDE, María (2006): "Empleo y presentación de servicios en la administración Pública" EDITORIAL LEX NOVA SA.
14. SANCHEZ GONZALEZ, José Juan (2001) "Administración Pública como Ciencia": SU OBJETO Y SU ESTUDIO EDITORIAL: PLAZA Y VALDES S.A. DE C.V.-2001.

COMPLEMENTARIA

- (1) Ode Gestión y Planificación Integral S.A., Video Los problemas de la retribución día a día. España. 2002.
- (2) Rodríguez José, Casos de Factor Humano en la Empresa. Editorial Gestión 2000. Barcelona, España. 2001.
- (3) ADF (1997), "Banks approach market with caution", *Australian Banking and Finance*, Vol. 6 No. 13, pp. 9-11.
- (4) Adamson, C. (1991), "Complaint handling: benefits and best practice", *Consumer Policy Review*, Vol. 1 No 4, pp. 196-203.
- (5) Anderson, W.T., Cox, E.P. y Fulcher, D.G. (1976), "Bank selection decisions and marketing segmentation", *Journal of Marketing*, Vol. 40 No. 1, pp. 40-5.
- (6) CERTO, Samuel C. ADMINISTRACIÓN MODERNA. Editorial Pearson Educación de Colombia Ltda., Octava Edición, Bogotá – Colombia, 2001, pp. 599

- (7) GONZALES, Martín y Socorro, OLIVARES. COMPORTAMIENTO ORGANIZACIONAL: UN ENFOQUE LATINOAMERICANO. Compañía Editorial Continental S.A. de C.V., Primera Edición, México D.F., 1999, pp. 343
- (8) HICKS, Herbert G. ADMINISTRACIÓN DE ORGANIZACIONES: DESDE UN PUNTO DE VISTA DE SISTEMAS Y RECURSOS HUMANOS. Compañía Editorial Continental S.A. de C.V., Sexta Impresión, México D.F., pp. 587
- (9) KOONTZ, Harold y Heinz, WEIHRICH. ADMINISTRACIÓN: UNA PERSPECTIVA GLOBAL. McGraw Hill Interamericana Editores S.A. de C.V., Onceava Edición, México D.F., 1998, pp. 796
- (10) ROSENBERG, J.M. DICCIONARIO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS. Grupo Editorial Océano, Barcelona – España, pp. 641