



Esta obra está publicada bajo la licencia
[CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

La infraestructura vial y el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo, Ucayali

The road infrastructure and competitive development of the province of Coronel Portillo, Ucayali

José Verde Venturo¹

¹ Escuela de Post Grado, Universidad Nacional Hermilio Valdizan. Av. Universitaria N° 601-607 Pillco Marca 10003, Huánuco, Perú.

*Autor correspondiente: jverde@pucp.pe (J. Verde).

Fecha de recepción: 20 03 2022. Fecha de aceptación: 15 05 2022.

RESUMEN

La presente investigación, nace como una necesidad de contar con investigaciones que fomenten el desarrollo competitivo de un territorio, en este caso realizada en la provincia de Coronel Portillo- Ucayali. Se plantea como objetivo de investigación determinar la relación de la infraestructura vial y el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo, en sus dimensiones económica, territorial y social, para lo cual se ha utilizado el método de investigación descriptivo correlacional con la finalidad de medir el grado de relación entre la variable independiente infraestructura vial sobre la variable dependiente desarrollo competitivo, en este proceso se ha llevado a cabo el uso de la correlación de Pearson para determinar su nivel de significancia directa entre las variables. Como resultado de la investigación se tiene que la población toma en cuenta con mayor énfasis, los costos en las que incurren al momento de transitar por las vías terrestres o fluviales, las transacciones comerciales, el nivel de articulación y conexión en el territorio y el acceso de a los servicios de salud y educación, es decir llegando a la conclusión que existe una relación positiva entre infraestructura vial y desarrollo competitivo.

Palabras clave: Infraestructura vial; desarrollo; competitividad.

ABSTRACT

The present investigation was born as a need to have investigations that promote the competitive development of a territory, in this case carried out in the province of Coronel Portillo-Ucayali. It was proposed as a research objective to determine the relationship between the road infrastructure and the competitive development of the province of Coronel Portillo, in its economic, territorial and social dimensions, for which the correlational descriptive research method has been used in order to measure the degree of relationship between the independent variable road infrastructure on the dependent variable competitive development, in this process the use of the Pearson correlation has been carried out to determine its level of direct significance between the variables. As a result of the investigation, the population takes into account with greater emphasis, the costs incurred when traveling through land or river routes, commercial transactions, the level of articulation and connection in the territory and the access to health and education services, that is, concluding that there is a positive relationship between road infrastructure and competitive development

Keywords: Road infrastructure; development; competitiveness.

INTRODUCCIÓN

Para alcanzar los niveles de competitividad, partimos del análisis de cómo se encuentra la infraestructura vial en la Provincia de Coronel Portillo, según, (Municipalidad Provincial de Coronel Portillo, 2021). El sistema de la red vial en la provincia está conformado por vía nacional de 227.949 km que se encuentra a un 100% asfaltado. Con respecto a la vía departamental se tiene 830.82 km de ahí se tiene 1.34% asfaltado, sin afirmar el 25.80% y está a nivel de trocha el 72.86%. A nivel de red vial vecinal

registrada se cuenta con 483.353 km, de ahí el 63.27% está asfaltado, en condición de afirmado 1.78%, sin afirmar se tiene 27.91% y solo trocha carrozable es el 69.63%. Mientras que los corredores fluviales de transporte Pucallpa-Masisea- Iparia tramo río arriba del río Ucayali y Pucallpa-Tiruntan-Contamana, tramo río abajo del río Ucayali, dicha infraestructura vial (terrestre y fluvial) permite incrementar la competitividad de las cadenas productivas en la provincia, vinculado a su propia estrategia de desarrollo como provincia.

Para (Rengifo, 2018), el impacto de la infraestructura vial se da sobre tres temas fundamentales: i) en el desarrollo territorial de Colombia, ii) impacto sobre la competitividad y iii) crecimiento económico, todo para mejorar el uso de las vías para las zonas rurales, compartir los riesgos y beneficios de la asociación público-privada como mecanismo de financiamiento y ejecución de las inversiones en infraestructura vial. De esta manera las carreteras 3G y 4G corresponde a las vías de primer nivel que articulan los centros producción con los nodos portuarios, lo que les convierte en una herramienta favorable para el crecimiento económico territorial, pero las zonas rurales, bajo este mecanismo quedan rezagados, en ese sentido la investigación propone una articulación efectiva de las vías 3G y 4G mediante un programa de desarrollo vial a favor de las zonas rurales.

Tomando en cuenta a Cortés (2018) las principales variables para alcanzar la competitividad, empieza por la necesidad de realizar un análisis de las variables que forman parte para lograr un desarrollo competitivo de las regiones y los países pertenecientes a la Alianza del Pacífico, en ese marco se debe tener en cuenta factores como costos, calidad y tiempo, con la finalidad de construir una relación existente entre toda la inversión relacionada a competitividad. Así los costos y el tiempo se convierten en factores clave para avanzar en los niveles de desarrollo competitivo a nivel regional y nacional.

En su investigación, (Segura, 2021), sostiene que, los índices y posiciones del Perú según el Foro Económico Mundial en el periodo 2008-2019, concluye que desde el año 2008 la mejora de la infraestructura vial ha sido relativamente mínimo, en algunos casos hubo un retroceso, lo que ha llevado que nuestra productividad en la economía sea baja comparado con los demás países. Con respecto a la situación de la infraestructura vial (nacional e internacional) revela que tenemos problemas de calidad de la infraestructura vial, que perjudica a su población, atención de servicios sociales, el mercado laboral, y lo económico, como consecuencia, se tiene una desventaja competitiva frente a los demás países. A decir de (Guevara, 2020) el impacto que alcanza el gasto en infraestructura vial frente a la variable de producción agrícola, concluye que existe una relación directa entre la variable infraestructura vial y el desarrollo económico de la región Cusco, es decir cuando se invierte en infraestructura vial, presenta mayores oportunidades para educación, comercialización agrícola y atención en los servicios de salud.

La competitividad desde el enfoque territorial, este articulado a una noción de territorio a nivel local, distrital, provincial, regional y nacional, así según, (Silva, 2005) el territorio es la base cultural de las empresas que desarrollan capacidades competitivas en su entorno, también (Miklos et al., 2009) sostiene que la producción de bienes y servicios, aspectos tecnológicos y conocimientos pueden tomar los actores y organizaciones territoriales a fin de lograr un desarrollo territorial sustentable teniendo en cuenta la competitividad, institucionalidad, sostenibilidad y equidad en el territorio.

Para garantizar el desarrollo competitivo de las regiones es importante visualizar la competitividad de manera holística que involucre factores como conocimiento, capacidad de innovación que apunten al desarrollo económico futuro de las regiones, relacionado directamente a la competitividad schumpeteriana, (Beugelsdijk y Maseland, 2011) en ese sentido son las unidades espaciales las que compiten para dinamizar las inversiones internas como externas, así como atraer a las empresas industriales y de servicios, de esta manera tiene una mayor relevancia la inversión en infraestructura vial por ser el que catapulta el desarrollo. Para explicar la relación de la infraestructura vial, competitividad y crecimiento económico en función al desarrollo territorial, es relevante el concepto de "capital territorial" de las regiones, que considera el conjunto de activos naturales, humanos, relacionales y organizacionales que sustentan el crecimiento económico, (Camagni y Capello, 2013).

En el desarrollo de su investigación (Rojas y Ramírez, 2018) determina la correlación entre la variable índice de construcción e inflación y concluye que tiene un impacto moderado sobre lo que se encuentra en la variable inversión en transporte, debido a que la correlación encontrada representa menor a 0.50 lo que demuestra que no solo la inversión pública en transporte es necesaria, sino que la inversión privada es un complemento en la mejora, operación y mantenimiento de la red vial tanto nacional como regional.

Para (Arboleda, 2016). El enfoque sistémico de la competitividad se construye a partir de un nivel meta, que comprende la capacidad de regulación y conducción del estado en sus funciones estratégicas de desarrollo territorial, todo alineado a un desarrollo técnico-industrial orientado a la competencia en el mercado. A nivel macro, apunta al funcionamiento eficiente del mercado como ente armonizador de las políticas macroeconómicas, tanto en lo monetario, fiscal, y política de comercio exterior, por tanto, el análisis es al país en su

conjunto. A nivel meso, comprende al planteamiento de políticas para crear eficiencia del entorno vinculadas a la infraestructura física e institucional, como también la implicancia de la innovación, aprendizaje tecnológico que impulse la productividad de los factores productivos. A nivel micro, implica que las empresas empoderen la eficiencia como una práctica en su quehacer diario, para ello aplican estrategias de reducción de costos, incrementar la productividad de los insumos, mejorar la calidad, tener una mayor capacidad de flexibilidad y ser proactivos en el mercado. En el Perú, a nivel de las regiones se presenta anualmente el índice de competitividad regional, que mide básicamente los factores que impulsan la competitividad regional, (Instituto Peruano de Economía, 2021) uno de los pilares en la su sustenta el índice de competitividad regional viene a ser de infraestructura, que se divide en tres categorías: i) "acceso efectivo a servicios básicos" ii) "el estado de la red vial" a nivel vecinal y departamental de acuerdo a su condición pavimentada o afirmada; y iii) "el ámbito de las telecomunicaciones" diagnosticando el acceso a internet fijo, internet móvil y telefonía. Como resultado en el año 2021 la región Ucayali se encuentra en el puesto 21 en el pilar infraestructura en promedio, pero por indicador sobre red vial local pavimentada o afirmada se encuentra en el puesto 25 (último). En esa línea (Mancha, Moscoso y Santos, 2016) consideran que la competitividad regional se basa en tres factores Capital Humano, entorno productivo y capital público, cada uno de ellos tiene su incidencia para alcanzar el desarrollo competitivo regional.

La justificación del estudio se presenta desde dos perspectivas. Primero de la utilidad práctica que todo desarrollo de la infraestructura vial es favorable para mejorar las condiciones de vida de la población desde las dimensiones económica y social; de esa manera contribuye a alcanzar el bienestar de la población. En segundo lugar, para la toma de decisiones de gestión a nivel territorial de parte de los diferentes niveles de gobierno nacional, regional y local, no solo de las inversiones para la generación de activos, sino también garantizar la sostenibilidad de las inversiones en infraestructura vial. El objetivo general es determinar la relación que existe entre la infraestructura vial y el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo.

METODOLOGÍA

El tipo de investigación es Descriptivo-Correlacional, en la Figura 1 se visualiza el esquema de la investigación.

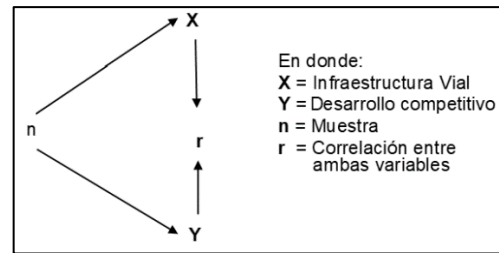


Figura 1. esquema de Investigación.

Variables

La variable independiente infraestructura vial, que presenta dos dimensiones: Terrestre y fluvial.

La variable dependiente, desarrollo competitivo, presenta tres dimensiones: económica, territorial y social.

Población y Muestra

La población definida en la investigación es la conforma la población total de la provincia de Coronel Portillo-Ucayali, según (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2018) la población en la provincia viene a ser 384,168 habitantes, según los resultados definitivos del Censo de Población y Vivienda 2017 proyectada al año 2021 se tiene 398,571 habitantes.

La muestra se estimó siguiendo los pasos de la estadística, mediante el método probabilístico, usando la técnica del muestreo proporcional, utilizando la siguiente formula:

$$n = \frac{Z^2_{\alpha/2} PQN}{\epsilon^2(N-1) + Z^2 PQ}$$

Obteniéndose como resultado la muestra 384 personas, cuya característica viene a ser la población que viaja de forma frecuente ya sea por medio terrestre o fluvial, de esa manera se tuvo una población representativa.

Técnica e Instrumento.

Encuesta, se empleó la encuesta de opinión, que estuvo dirigido a la población definida previamente y con dichos resultados se procedió al procesamiento y análisis estadístico utilizando para ello el programa SPSS v24, y como instrumento se utilizó el cuestionario, que consiste en 22 preguntas de respuestas cerradas, vinculados a las variables, usando la escala de Likert con 5 opciones de respuestas.

El cuestionario se sometió a la prueba de confiabilidad de Alfa de Cronbach para las dos variables y se muestra a continuación:

Tabla 1
 Fiabilidad del Instrumento

Variables	Alfa de Cronbach	Nº de elementos
Infraestructura Vial	0.79	9
Desarrollo Competitivo	0.84	13

Método y Análisis

En el desarrollo de la investigación se hizo uso del análisis estadístico para recoger, procesar y sistematizar las encuestas de opinión, la misma que generó un nivel de análisis para efectos de medir la relación entre las variables infraestructura vial y desarrollo competitivo y plantear los resultados como propuesta, para lo cual se ha hecho uso del programa de SPSS en su versión 24, además del Excel para el desarrollo de los cuadros, tablas y gráficos respectivas.

Inmediatamente de realizar la sistematización de los resultados por medio del programa estadístico SPSS y del análisis Estadístico de Correlación de Pearson, se estableció similitudes y diferencias en lo que muestra la teoría de carácter científico con la realidad práctica.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados de la investigación, fueron analizados en función a los objetivos propuestos. Se utilizó coeficiente de Pearson con la finalidad de plantear un adecuado enfoque metodológico de la relación entre las variables de infraestructura vial y desarrollo competitivo.

En la Tabla 2 se visualiza que las condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial (terrestre y fluvial) en 2.1% siempre están aptas para su transitabilidad, 56.5% manifiesta que casi siempre son transitables, y el 38.5% afirma que a veces esta disponibles la transitabilidad, en este último caso retrasa los quehaceres diarios de la población.

Tabla 2
Resultados de Infraestructura Vial

Niveles	Infraestructura Vial	
	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	8	2.1
Casi siempre	217	56.5
A veces	148	38.5
Casi nunca	11	2.9
Total	384	100.0

De acuerdo a (Carrasco, 2009). El desarrollo de la infraestructura vial es una necesidad de política pública, poniendo en práctica corredores económicos agrupando y articulando los puertos marítimos con carreteras longitudinales y transversales entrelazadas a puertos fluviales, esta apreciación se alinea con las condiciones de las vías en la provincia.

De acuerdo a la Tabla 3, el 0.3% de la población sostiene obtiene aspectos favorables desde la perspectiva económica, es decir lo relacionan a sus costos de transporte y costos de fletes, el 58.9% incurren en dichos costos dada las condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial, el 35.7% afirma que a veces que le genera mayores

costos y el 5.2% sostiene que casi nunca incurre en mayores costos.

Tabla 3
Resultados Dimensión Económica

Niveles	económica	
	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	1	0.3
Casi siempre	226	58.9
A veces	137	35.7
Casi nunca	20	5.2
Total	384	100.0

En esencia la población por sentido busca minimizar sus costos de transporte, la razón de ello es tener mayores oportunidades en el ahorro de sus pasajes y fletes de carga, a nivel macro se entiende como incrementar el crecimiento económico, así también lo sostiene (Brida, Carve, y Lanzilotta, 2020). Tomando los modelos de correlación al equilibrio llegaron a la conclusión que existe una relación de equilibrio entre la inversión en infraestructura vial y el crecimiento económico, uno de los factores que explica esta relación de causalidad puede ser el uso ineficiente de la inversión destinada a infraestructura vial, considerando también los mantenimientos que se debe realizar periodo a periodo, como la que ocurre en la provincia de Coronel Portillo.

Los resultados de la Tabla 4, indican que el 27.9% menciona que es favorable contar con una infraestructura vial en adecuadas condiciones de transitabilidad y que garanticen la fluidez en el tránsito diario de la población ya sea por carga o pasajeros, además posibilita la articulación territorial en la provincia de Coronel Portillo, mientras el 41.9% sostiene que casi siempre permite la transitabilidad por el territorio, 13.8% manifiesta que solo a veces permite dicha transitabilidad y el 16.4% sostiene que casi nunca permite la articulación en el territorio.

Tabla 4
Resultados Dimensión Territorial

Niveles	Territorial	
	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	107	27.9
Casi siempre	161	41.9
A veces	53	13.8
Casi nunca	63	16.4
Total	384	100.0

En la actualidad el enfoque del desarrollo territorial es desde la perspectiva holística y sistémica, es decir la interrelación de todos los agentes y actores involucrados garantizan el desarrollo de la estructura micro y mesa territorial; de la misma manera lo indica (Arboleda, 2016) ya que los momentos, territorios, espacios y estructura organizacional dan lugar a la competitividad sistémica o competitividad estructural, donde prima los constantes cambios e innovación para alcanzar en la mejora de la infraestructura vial en el territorio.

Según la tabla 5, desde la dimensión social, la población considera en 2.9% que siempre es favorable contar con una adecuada transitabilidad de la infraestructura vial para entregar bienestar a la población en tiempos de viaje, satisfacción del viaje y llegada oportuna a sus destinos, mientras que el 30.2% afirma que casi siempre es favorable desde la dimensión social, el 42.7% indica que a veces es favorable y el 24.2% sostiene que casi nunca obtiene beneficios desde la dimensión social.

Tabla 5
Resultados Dimensión Social

Niveles	Social	
	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	11	2.9
Casi siempre	116	30.2
A veces	164	42.7
Casi nunca	93	24.2
Total	384	100.0

Lo importante de contar con una infraestructura vial en adecuadas condiciones es que garantiza la transitabilidad segura, oportuna y eficiente a la población y transportistas, dado que eleva la accesibilidad a servicios de salud, educación y toda actividad diaria que realiza la población; así también lo sostiene (Soto et al., 2021) todo sistema de transporte genera impactos positivos, lo primero por supuesto es lo económico, pero no solo ello, desde el enfoque social también genera efectos positivos en acceso a salud y educación, mejores oportunidades de empleo y fortalecimiento de su propia estructura interna y capital social en su territorio.

De la tabla 6, después de aplicar la prueba estadística correlación de Pearson se obtiene $r = 0,523$ moderada positiva y $p\text{-valor} = 0,000 < 0,01$ lo que indica que es altamente significativa, se concluye que la infraestructura vial tiene una relación positiva con el desarrollo competitivo.

Tabla 6
Correlación de la variable Infraestructura Vial y Desarrollo Competitivo

Correlaciones			
		Infraestructura Vial	Desarrollo Competitivo
Infraestructura Vial	Correlación de Pearson	1	,523**
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	384	384
Desarrollo Competitivo	Correlación de Pearson	,523**	1
	Sig. (bilateral)	0.000	
	N	384	384

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Tabla 7
Correlación de la variable Infraestructura Vial y Dimensión Económica

Correlaciones			
		Infraestructura Vial	Económica
Infraestructura Vial	Correlación de Pearson	1	,404**
	Sig. (bilateral)		0.000
	N	384	384
Económica	Correlación de Pearson	,404**	1
	Sig. (bilateral)	0.000	
	N	384	384

** La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Partiendo de dicho resultado, se puede afirmar que las adecuadas condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial contribuye en forma significativa en el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo-Ucayali, al respecto, siguiendo a (Rengifo, 2018) la infraestructura vial y el desarrollo tienen relación dada en la generación de riqueza favor de la población de un determinado territorio, que se explica por la competitividad, productividad y externalidades positivas, bajo esa misma línea para (Porter, 1990) la competitividad se alimenta de las condiciones en las que se encuentra la infraestructura (para nuestro estudio vial) que permite una reducción de costos para dinamizar tanto los mercados internos y externos en un territorio, y por esa razón los agentes económicos tienen la capacidad de elevar su productividad.

Según la tabla 7, después de aplicar la prueba estadística correlación de Pearson se obtiene $r = 0,404$ moderada positiva y $p\text{-valor} = 0,000 < 0,01$ lo que indica que es altamente significativa, se concluye que la infraestructura vial tiene una relación positiva con la dimensión económica de la variable desarrollo competitivo.

Con dicho resultado, se puede afirmar que las adecuadas condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial contribuye en significativamente para que la población obtenga beneficios económicos en sus actividades diarias, como minimizar sus costos de pasajes y de carga, así teniendo en cuenta a (Urrunaga y Aparicio, 2012) existe una relación y complementariedad entre la infraestructura y el desarrollo de las actividades económicas de las familias, las empresas y el mismo estado, dado que la infraestructura eleva la productividad, siempre que sirven de hub logísticos (articulación entre puertos y carreteras).

De esta manera (Muñoz, 2016) sostiene que teniendo mejores vías primarias el nivel de desarrollo económico va a ser mayor, ya que la población posee una mayor accesibilidad a una variedad de mercados, también los costos de transporte de los bienes y servicios serán menores impulsando de esta forma el comercio local, regional, nacional e internacional a favor de los involucrados en el territorio, todo ello converge en mayor crecimiento económico y mejores condiciones de vida de la población. También (Pairazamán, 2017) indica que el crecimiento económico de la región Ancash en el periodo 2007-2014 no tuvo el impacto en el PBI regional, debido a la carencia de la red vial, es decir el soporte de la base de desarrollo territorial la constituye la infraestructura vial.

Según la tabla 8, después de aplicar la prueba estadística correlación de Pearson se obtiene $r = 0,310$ moderada positiva y $p\text{-valor} = 0,000 < 0,01$ lo que indica que es altamente significativa, se concluye que la infraestructura vial tiene una relación positiva con la dimensión territorial de la variable desarrollo competitivo.

La dimensión territorial, permite la articulación con la infraestructura vial en todo el territorio, que conlleva a la población a tener la seguridad de transitar por la provincia y llegar a sus destinos en los tiempos óptimos, ya sea por infraestructura terrestre o fluvial. Tiene relación con lo que plantea (Moreno, 2014) el nivel de articulación y conexión a nivel local, regional y nacional contribuye a tener una adecuada movilidad y accesibilidad de los agentes económicos en el territorio, por ellos es importante planificar la estructura interna de carreteras nacionales,

regionales, vecinales y urbanos, que ordenen el tráfico de pasajeros y carga. Además (Camagni y Capello, 2013) visto desde el enfoque del capital territorial, ello implica aumentar la eficiencia y productividad de las actividades locales dentro del territorio, así los esfuerzos van dirigidos a medir la cuantificación del capital territorial con el progreso tecnológico en una función de producción que optimice el uso de los recursos en el territorio con la interrelación de infraestructura vial, con variables como creatividad, emprendimiento y receptividad. De igual manera para (Andaluz, 2017) sí queremos el desarrollo territorial es necesario la construcción de un modelo de competitividad sistémica articulado al territorio y ahí juega un rol fundamental la infraestructura vial como soporte a todas las actividades sociales y económicas en el territorio.

En tanto (Silveira, 2020) plantea que para el impulso de la competitividad territorial es necesario alinear las condiciones del territorio al planeamiento y esta visión encumbrar de manera holística, aunado al pensamiento empresarial, construir el tejido del capital social y una adecuada administración de los recursos según el contexto dinámico de la realidad, es decir buscar mecanismos y estrategias que permitan el desarrollo competitivo no solo desde el enfoque económico.

Acorde la Tabla 9, luego de aplicar la prueba estadística correlación de Pearson se obtiene $r = 0,434$ moderada positiva y $p\text{-valor} = 0,000 < 0,01$ lo que indica que es altamente significativa, se concluye que la infraestructura vial tiene una relación positiva con la dimensión social de la variable desarrollo competitivo.

Tabla 8
Correlación de la variable Infraestructura Vial y Dimensión Territorial

Correlaciones			
		Infraestructura Vial	Económica
Infraestructura Vial	Correlación de Pearson	1	,310**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	384	384
Económica	Correlación de Pearson	,310**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	384	384

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

Tabla 9
Correlación de la variable Infraestructura Vial y Dimensión Social

Correlaciones			
		Infraestructura Vial	Social
Infraestructura Vial	Correlación de Pearson	1	,434**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	384	384
Social	Correlación de Pearson	,434**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	384	384

** . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

La dimensión social se relaciona con la infraestructura vial, ya que permite a la población llegar en los tiempos oportunos para mejorar sus actividades sociales como participaciones, educación y por supuesto atenciones de salud, tal como sostiene (Silva, 2005) es importante considerar la dimensión social como un pilar que facilita la transitabilidad de la población en sus territorios que está vinculado a un desarrollo local en un plano microeconómico de la competitividad sistémica, ya que el objetivo final siempre va ser la búsqueda del bienestar de la población. Siguiendo a (Sánchez, 2016) los retrasos en el desarrollo de la infraestructura vial tienen efectos directos en la población, especialmente de las zonas rurales, por la pobreza más alta en dichos lugares, como la evidencia empírica lo demuestra cuando existe un retraso significativo en la infraestructura vial trae como consecuencia altos costos de transacción, que impacta directamente en los hogares de zonas rurales.

En esa línea (Beltrán y Ramón, 2016) sostienen que la implementación de políticas y estrategias competitivas en el territorio está en función a factores y pilares estratégicos, dentro de ellas el pilar infraestructura, el pilar educación y salud se constituyen en factores claves de éxito, pero todo ello contribuirá al desarrollo competitivo siempre que se cumplan dichas condiciones básicas.

CONCLUSIONES

La relación que existe entre la infraestructura vial y el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo, Ucayali tiene una relación positiva moderada, altamente significativa, dado que las condiciones de transitabilidad de la infraestructura terrestre y fluvial, como carretera nacional, regional y local, sumado a su hub logístico, puertos y embarcaderos permiten la competitividad económica, territorial y social de la población ya que se ven favorecidas en menores costos de transacción, tiempos de llegada oportuna, acceso a servicios de educación y salud, teniendo por ello una adecuada participación en todas las actividades diarias que realiza.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andaluz, T. (2017). La competitividad territorial en la descentralización económica del Perú. *Quipucamayoc*, 25(48), 101-111.
- Arboleda, H. (2016). Competitividad: Concepto y Evolución Histórica. *Economía y Administración*, 14-28.
- Beltrán, J.J., y Ramón, L. (2016). Aproximaciones al desarrollo de ventajas competitivas para la región amazónica colombiana. *Sotavento MBA*, (28), 54-63.
- Beugelsdijk, S., y Maseland, R. (2011). *Culture in Economics: History, Methodological Reflections, and Contemporary Applications*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Brida, J. G., Carve, V., y Lanzilotta, B. (2020). La relación entre la inversión pública en infraestructura vial y el crecimiento económico de Uruguay. *Estudios Regionales*, 177-211.
- Camagni, R., y Capello, R. (2013). Regional Competitiveness and Territorial Capital: A Conceptual Approach and Empirical Evidence from the European Union. *Regional Studies*, 1383-1402.
- Carrasco, A. (2009). Infraestructura vial nacional asociada a la competitividad. Piura: Universidad de Piura.
- Cortés, R. A. (2018). ¿Qué tan competitivos son los países miembros de la Alianza del Pacífico en transporte?. *Revista EAN*, 85, 143-162.
- Guevara, C. S. (2020). Evaluación e Impacto de la Infraestructura Vial en el Desarrollo Económico de la región Cusco en los años 2012 al 2018. Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática, I. (2018). *Ucayali: Resultados definitivos*. Lima: INEI.
- Instituto Peruano de Economía. (2021). Índice de Competitividad Regional, 2021. Lima: IPE.
- Mancha, T., Moscoso F., y Santos, J. L. (2016). *La difícil medición del concepto de competitividad ¿Qué factores afectan a la competitividad regional?*. Serie Documentos de Trabajo, Instituto Universitario de Análisis Económicos y Social. Universidad Alcalá. 27 páginas.
- Miklos, T., Arroyo, M., y Jiménez, E. (2009). *Prospectiva, gobernabilidad y riesgo político*. México: Limusa.
- Moreno, N. C. (2014). *La importancia de fortalecer la competitividad de Facatativa a través del mejoramiento de su infraestructura vial*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Municipalidad Provincial de Coronel Portillo. (2021). Plan Vial Participativo Provincial de Coronel Portillo. Pucallpa: Municipalidad Provincial de Coronel Portillo.
- Muñoz, P. (2016). *Relación entre inversión en infraestructura de transporte y desarrollo económico*. Medellín: Universidad EAFIT.
- Pairazamán, A. (2017). Impacto de la infraestructura vial y de las exportaciones sobre el crecimiento económico regional: caso de la región Áncash. *Quipucamayoc*, 25(49), 41-49.
- Porter, M. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press.
- Rengifo, O. A. (2018). *Infraestructura Vial y Desarrollo Económico Territorial en Colombia: ¿Prosperidad para quién?* Bogotá: CIDE- Universidad de los Andes.
- Rojas, M. D., y Ramírez, A. F. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). *Revista Ingenierías*, 17(32), 109-128.
- Sánchez, C. F. (2016). El impacto de la infraestructura vial en los hogares rurales colombianos. ¿Hacia dónde van las vías? Bogotá: UNIANDES.
- Segura, M. M. (2021). Análisis y Evaluación de la Infraestructura Vial como indicador de Competitividad en Perú, período 2008-2019. Trujillo: Universidad Privada Antenor Orrego, Escuela de Post Grado.
- Silva, I. (2005). Desarrollo económico local y competitividad territorial en América Latina. *Revista CEPAL*, 81-100.
- Silveira, M. (2020). Competitividad territorial: Algunos elementos para la discusión. *Revista Entre-Lugar*, 11(21), 45-74.
- Soto, R. W., Muñoz, J. K., y Cáceres, Y. N. (2021). Impacto social y económico del Corredor Vial Cañete-Perú. *Dataismo*, 40-52.
- Urrunaga, R., y Aparicio Carlos. (2012). Infraestructura y crecimiento económico en el Perú. *CEPAL*, 157-177