

# El Mercado Automotriz en el Perú

Por Alejandro Gusukuma Maguiña

1. [Introducción](#)
2. [Información general del Perú](#)
3. [Parque Automotor Peruano](#)
4. [Desempeño del sector automotor en el año 2006](#)
5. [Importación de Autos Usados](#)
6. [Conclusiones](#)
7. [Fuentes](#)

## 1. Introducción

El siguiente ensayo es tratar de hacer una “radiografía” de la actual situación del sector automotor en el Perú. Aquí en líneas generales trataré de graficar la actual situación del Perú, la realidad del mercado automotor peruano, el importante tema de los autos usados importados y las posibles acciones que se podrían tomar para que el sector se modernice.

Como muchos (sino todos) en el Perú sufro diariamente el problema del tráfico y también el de la contaminación (ambos especialmente insoportables en Lima) y justamente a raíz de esto es que me propuse conocer el porque de esta caótica realidad, así nació la idea del presente trabajo; por el simple hecho de no ser un insatisfecho más, sino por el contrario saber la realidad del sector en cifras, políticas y como se podría solucionar el mismo.

Yo particularmente amo los autos y me gustó mucho realizar este mi primer trabajo de macroeconomía.

## 2. Información General Del Perú

### 2.1 Política

La República del Perú es un Estado unitario presidencialista y descentralizado (aunque no muy practicado), organizado en función a la Constitución Política de 1993.

Así, según este documento, se estructura según el principio de separación de poderes, componiéndose de tres sectores diferenciados e independientes, llamados poderes: el Poder Ejecutivo (el Gobierno), el Poder Legislativo (el Congreso de la República) y el Poder Judicial. Además, la Constitución establece otros organismos de funciones específicas independientes de los tres poderes del estado.

### 2.2 Territorio

Está situado en la zona centro-occidental de América del sur y limita al norte con Ecuador y Colombia, al sur con Chile, al este con Brasil y al oeste con el océano Pacífico.

Con una extensión de 1.285.215 km<sup>2</sup>, el Perú es el tercer país de mayor extensión en América del Sur, después de Brasil y Argentina, situándose así entre los 20 países más extensos del planeta.

Posee, además, 200 millas marinas y derechos territoriales sobre una superficie de 60 millones de hectáreas en la Antártida.

El Perú se divide en 24 departamentos, más la Provincia Constitucional del Callao. La capital del país es Lima.

Tradicionalmente, el país ha sido dividido en tres regiones naturales: la Costa (11,72% del territorio), la Sierra (27,94%) y la Selva (60,32%)

El Perú cuenta con una amplia franja costera de 3.080 kilómetros.

## POBLACIÓN TOTAL 1/, SEGÚN DEPARTAMENTO, CENSOS 1993 Y 2005

DEPARTAMENTO	1993	2005	DEPARTAMENTO	1993	2005
<b>TOTAL</b>	<b>22 639 443</b>	<b>27 219 264</b>	LA LIBERTAD	1 287 383	1 596 930
AMAZONAS	354 171	406 904	LAMBAYEQUE	950 842	1 122 421
ANCASH 2/	983 546	1 086 604	LIMA	6 478 957	8 153 618
APURÍMAC	396 098	437 128	LORETO 2/	736 161	915 138
AREQUIPA	939 062	1 172 969	M. DE DIOS	69 854	101 644
AYACUCHO	512 438	660 817	MOQUEGUA	130 192	164 105
CAJAMARCA 2/	1 297 835	1 412 262	PASCO 2/	239 191	274 568
CALLAO 3/	647 565	840 813	PIURA	1 409 262	1 679 899
CUSCO	1 066 495	1 208 821	PUNO	1 103 689	1 290 052
HUANCAVELICA	400 376	463 250	SAN MARTÍN	572 352	695 106
HUÁNUCO 2/	678 041	761 216	TACNA	223 768	286 810
ICA	578 766	695 489	TUMBES	158 582	201 336
JUNÍN 4/	1 092 993	1 182 649	UCAYALI 2/	331 824	418 725

1/ Población nominalmente censada más la población omitida en el censo.

2/ Reconstruidos de acuerdo a la División Política Administrativa de 1993.

3/ Provincia Constitucional del Callao, según Ley S/N del 22 de abril de 1857.

4/ Debido a problemas de demarcación territorial, fue imposible ejecutar el censo 2005 en los distritos de Pangoa y Mazamari de la provincia de Satipo, departamento de Junín.

FUENTE: INEI - Censos Nacionales de Población y Vivienda de 1993 y 2005

### 2.3 Población

El Perú tiene casi 28 millones de habitantes según el Censo de 2005, residiendo en el territorio nacional; lo que hace una densidad poblacional media de 21,2 habitantes por km<sup>2</sup>, con una tasa de crecimiento de 1,4% anual. El 52,1% de la población peruana vive en la costa; la sierra andina alberga el 36,9 % y en el llano amazónico, el 11%.

La población urbana equivale al 72,3% y la población rural al 27,7% del total.

El Perú cuenta con tres idiomas oficiales: el español, el quechua y el aymará.

El idioma más extendido es el castellano (80,3%), seguido de las lenguas nativas (19,5%), de las cuales el quechua (16,6%) y el aymará (2,3%) son las más habladas.

Este dato es muy significativo, ya que en las zonas rurales el quechua alcanza hasta el 30,9% de media.

Con respecto a la religión, el 88,58% de la población se declara católica, el 7,19% evangélica, correspondiendo finalmente un 2,71% a otras creencias

### 2.4 Moneda

La moneda oficial del Perú es el nuevo sol (S/.) Y el tipo de cambio es estable.

### 3. Parque Automotor Peruano

El sector automotor peruano ha sufrido diversos cambios que han influenciado la oferta y demanda de vehículos nuevos. Durante la década de los años 80, el gobierno de turno prohibió la importación de automóviles y la oferta se redujo drásticamente a tres marcas (Nissan, Toyota y Volkswagen), las cuales tenían plantas de ensamblaje en el país.

De ese modo, no se pudo satisfacer la demanda de automóviles existente en ese momento. Ello trajo como consecuencia un bajo nivel de renovación del parque automotor, y la restricción del acceso a automóviles nuevos a ciertos sectores de la población.

Posteriormente, al inicio de los años 90, se abrió la importación de automóviles (nuevos y usados), lo cual incrementó drásticamente la oferta de vehículos.

La demanda insatisfecha y el aumento de la oferta, trajeron consigo un incremento importante en la venta de automóviles nuevos, a la cual contribuyeron otros factores como: la competencia entre marcas y la oferta de financiamiento vehicular por parte del sistema financiero.

De este modo, el número de automóviles nuevos vendidos pasó de 26.4 miles de unidades en 1994 a 41.2 miles de unidades en 1997.

La curva de expansión en la venta de vehículos nuevos tuvo su punto de inflexión en 1997, ya que al año siguiente se incrementó el Impuesto Selectivo al Consumo – ISC al 30% (el cual se había incrementado de 10 a 20% durante los años previos).

Dicho impuesto gravaba todas las importaciones de vehículos nuevos, por lo que el costo de los mismos se incrementó. Además, la coyuntura económica mundial no fue favorable para el país, hubo una crisis financiera internacional y las fuentes de financiamiento de vehículos se contrajeron de manera importante.

A ello se sumaron:

- a) Las políticas del gobierno de turno, que favorecieron la importación de vehículos usados, los cuales competían con los vehículos nuevos.
- b) La creación de los CETICOS (Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios), talleres en donde se invertía la dirección de los automóviles de la derecha a la izquierda.
- c) Los beneficios arancelarios a la importación de dichos automóviles.

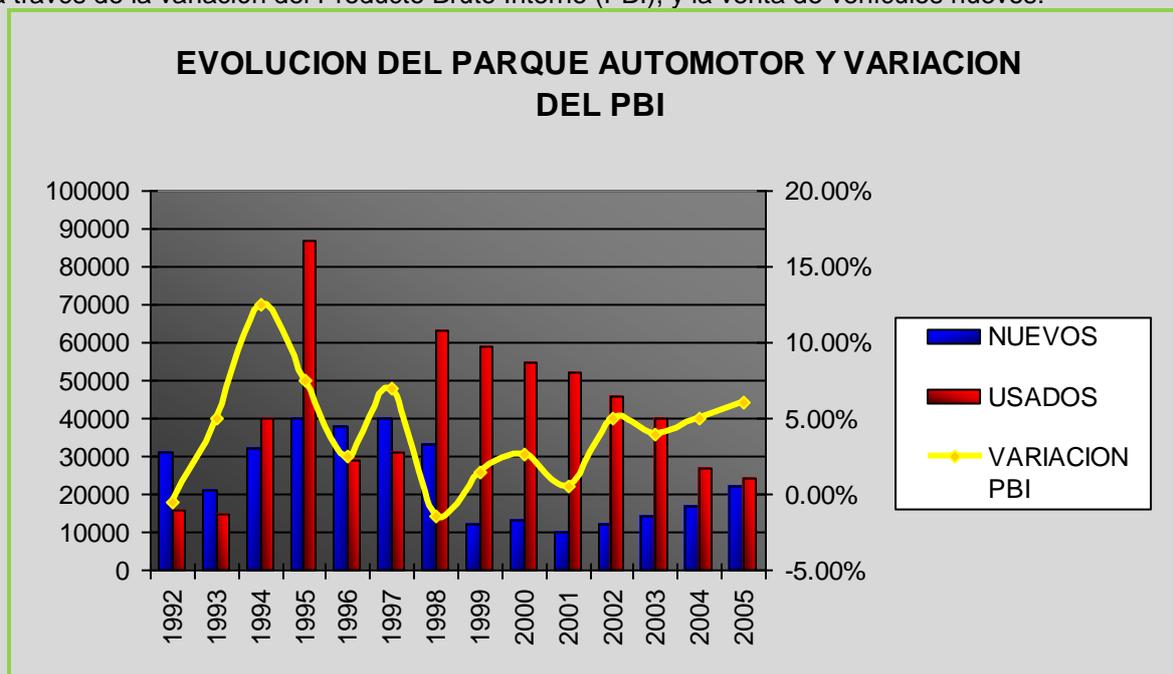
Todo lo anterior tuvo dos efectos importantes en el sector:

1. La disminución de la importación de vehículos nuevos, alcanzando su volumen mínimo en el 2001 (10.9 miles de unidades, según la Asociación de Representantes Automotrices del Perú - ARAPER).
2. El incremento de la participación de los vehículos usados en la importación de vehículos, la cual llegó a superar el 80%, durante el período 1999 – 2002.

Sin embargo, a partir del 2003, la composición de volumen importado de vehículos se ha ido modificando, como consecuencia de:

- a) La recuperación económica del país
- b) La reactivación del financiamiento para la compra de vehículos nuevos
- c) Las modificaciones en la regulación para la importación de vehículos comerciales usados.

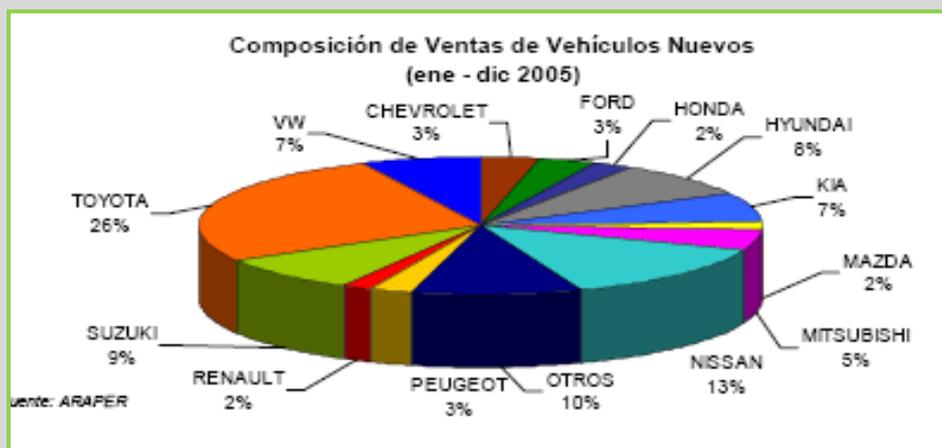
En el siguiente gráfico podemos observar la relación entre el desempeño económico del país, medido a través de la variación del Producto Bruto Interno (PBI), y la venta de vehículos nuevos:



Fuente: Araper

Durante el 2005, el crecimiento de la economía (6.7% de variación de PBI) generó un incremento importante en la venta de vehículos nuevos. El total de unidades vendidas durante el año fue de 20.6 miles de vehículos, 44.0% superior al del 2004. La categoría que mostró el mayor crecimiento fue la de las camionetas (45.8%) y los automóviles y las stationwagons (41.6%). Por otro lado, la participación de los vehículos nuevos en el total de importaciones se incrementó de 36.6 a 49.2%, del 2004 al 2005, respectivamente.

A continuación la composición de ventas de vehículos nuevos en 2005:



La actividad de ensamblaje de vehículos es muy pequeña y su producción ha venido disminuyendo con el paso de los años.

#### 4. Desempeño del sector automotor en el año 2006

La venta de vehículos nuevos en Perú fue de 32.876 unidades en 2006, cifra que representó un incremento de 40,82% respecto al año anterior, según Araper.

La venta de vehículos ligeros (Autos-Sw, Van Familiar, Multipropósito y Suv) representó el 61% del total, los vehículos comerciales (Microbús, Minibus, Pick Up, Panel y Furgón) 26% y los pesados (Omnibuses, Camiones y Tractos o Remolcadores) 13%.

En 2006 se vendieron 20.061 vehículos ligeros, 8.556 comerciales y 4.259 vehículos pesados.

Araper indica que sólo en diciembre de 2006 la venta de vehículos nuevos en el Perú fue de 3.421 unidades, 38,72% mayor respecto al mismo mes del año anterior.

De esa cantidad (3.421 unidades), el 63%, correspondió a vehículos ligeros, 24% a comerciales y 12% a pesados.

Entre las marcas de vehículos ligeros más vendidos en 2006 destacan Toyota con 5.978 unidades (15 años consecutivos como líder del sector), seguido por Suzuki con 2.854 vehículos, Nissan con 1.806 unidades y Volkswagen con 1.420 vehículos, según la misma fuente.

#### PERU: PROYECCIONES DEL PARQUE VEHICULAR ESTIMADO, SEGÚN CLASE DE VEHÍCULO: 2005 - 2006

CLASE DE VEHICULO	2005	2006 *	TASA PROMEDIO ANUAL
<b>TOTAL</b>	<b>1,349,510</b>	<b>1,379,671</b>	<b>2.2</b>
AUTOMOVIL STATION WAGON	654,450	672,210	2.7
CMTA. PICK UP	206,895	213,490	3.2
CMTA. RURAL	148,777	151,537	1.9
CMTA. PANEL	130,625	132,153	1.2
OMNIBUS	26,952	28,269	4.9
CAMION	43,666	43,399	-0.6
REMOLCADOR	104,387	104,300	-0.1
REM.Y SEMI-REMOLQUE	15,625	15,891	1.7
	18,133	18,422	1.6

\* Proyeccion

Fuente: OGPP - DIRECCION DE  
INFORMACION DE GESTION

Elaboración: OGPP - DIRECCION DE  
INFORMACION DE GESTION

<b>PERU: PROYECCIONES DEL PARQUE VEHICULAR ESTIMADO, SEGÚN DEPARTAMENTO: 2006</b>			
<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>2005</b>	<b>2006 *</b>	<b>TASA PROMEDIO ANUAL</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1,349,510</b>	<b>1,379,671</b>	<b>2.2</b>
AMAZONAS	3,349	3,684	10.0
ANCASH	20,849	21,070	1.1
APURIMAC	4,143	4,367	5.4
AREQUIPA	79,676	80,619	1.2
AYACUCHO	4,974	5,176	4.1
CAJAMARCA	12,228	13,435	9.9
CUZCO	39,222	40,138	2.3
HUANCAVELICA	1,208	1,313	8.7
HUANUCO	12,269	12,527	2.1
ICA	24,008	24,255	1.0
JUNIN	46,746	47,256	1.1
LA LIBERTAD	45,325	46,466	2.5
LAMBAYEQUE	41,528	42,647	2.7
LIMA	880,699	898,100	2.0
LORETO	6,170	6,489	5.2
MADRE DE DIOS	881	975	10.7
MOQUEGUA	9,428	9,717	3.1
PASCO	4,789	4,952	3.4
PIURA	32,738	34,182	4.4
PUNO	28,314	29,194	3.1
SAN MARTIN	6,784	7,627	12.4
TACNA	32,466	32,512	0.1
TUMBES	3,801	4,244	11.7
UCAYALI	7,915	8,726	10.2
<b>* Proyección</b>			
<b>Fuente: OGPP - DIRECCION DE INFORMACION DE GESTION</b>			
<b>Elaboración: OGPP - DIRECCION DE INFORMACION DE GESTION</b>			

Estos resultados muestran que se mantiene la tendencia de recuperación del sector, pues por primera vez en casi diez años, se ha logrado superar las ventas de autos usados en el mercado nacional, pues para esta última variedad las ventas lo superaron las 29,500 unidades.

Sin embargo, la venta de vehículos nuevos está todavía alejada de las registradas en 1997, año en la que alcanzaron las 41,169 unidades.

Entre los principales autos vendidos, resaltan las ventas de los vehículos de utilidad deportiva (SUV) que incluyen camionetas 4x2 y 4x4 las cuales, a diferencia de años anteriores, esta actualmente siendo demandadas básicamente por temas de seguridad (muchos robos y secuestros al paso entre otros) y mayores exigencias de comodidad por los consumidores.

Mostrándose que sigue en alza la tendencia de este segmento que esta creciendo desde el 2003.

**PARQUE AUTOMOTRIZ A NIVEL NACIONAL****PARQUE AUTOMOTRIZ A NIVEL NACIONAL**

<b>Clase de Vehículo</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Partic.</b>
AUTOMOVIL	621,553	625,562	638,528	47.3%
STATION WAGON	191,425	199,051	217,677	16.1%
CMTA. PICK UP	144,815	145,739	147,693	11.0%
CMTA. RURAL	125,501	128,486	133,893	10.0%
CMTA. PANEL	24,123	25,237	26,229	2.0%
OTROS	183,054	181,158	186,289	13.8%
<hr/>				
Total N° Unidades:	<b>1,290,471</b>	<b>1,305,233</b>	<b>1,350,309</b>	<b>100%</b>
Incremento (%) :		<b>1.10%</b>	<b>3.50%</b>	

Fuente: OGPP - DIRECCION DE INFORMACION DE GESTION  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

<b>Pque Automotor De Lima</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
N° TOTAL DE VEHICULOS	903,330	913,660	945,215
VEHICULOS A GASOLINA	612,600	619,605	641,003

**COMENTARIOS**

\*\*Lima representa el 70% de todo el parque automotor nacional.

\*\* La Gasolina representa el 67.8% del total de combustibles.

0 Fuente: OGPP - DIRECCION DE INFORMACION DE GESTION  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

**5. Importación de autos usados**

Aquí haré un pequeño análisis sobre el tema de la importación de los autos usados.

Como ya se indicó anteriormente el auge en la importación de autos usados se dio en la década de los noventa para solucionar el problema de la falta de oferta en el parque automotor nacional.

Al comienzo se solucionó el problema del transporte, especialmente el del transporte público pues en sólo en Lima se moviliza cerca al 80% en transporte público.

El verdadero problema con la política de la importación de autos usados fue que no se reguló a tiempo, e inclusive las regulaciones que se adoptaron luego han sido ineficientes y más bien han fungido de paliativos más que como verdaderos correctivos, a una variable que solucionó sólo un problema pero al final desembocó en agudizar otros 3 como son:

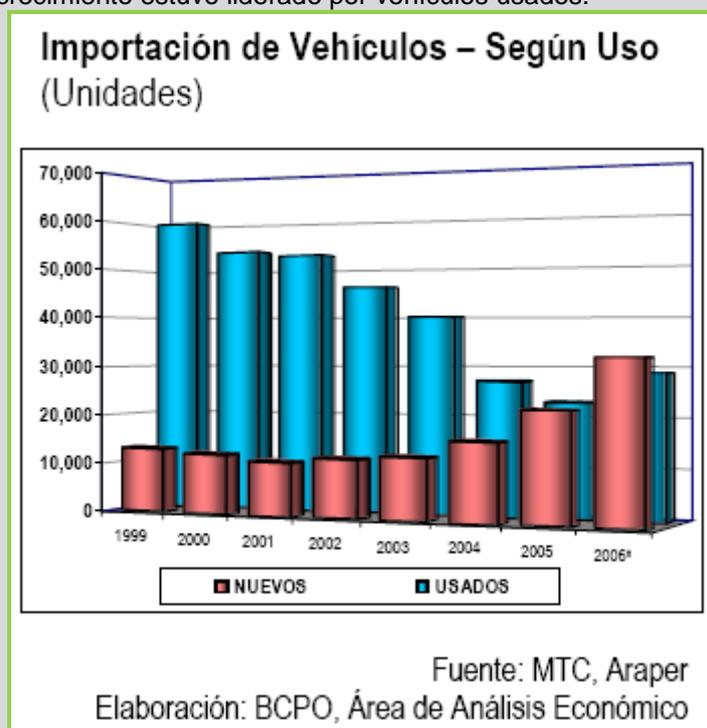
1- El caos vehicular ante la turgurización de las calles de Lima debido a la importación indiscriminada.  
2- Colaboró en el envejecimiento mucho más rápido sobre un parque automotor que de por sí, nunca fue muy nuevo.

3- Elevó exponencialmente y en muy corto tiempo los niveles de contaminación en las ciudades

Además hizo muchísimo más difícil la renovación del parque automotor, pues la gente prefería comprar autos usados antes que los nuevos.

Según Mariano Castro, secretario ejecutivo del Consejo Nacional del Medio Ambiente (Conam), una de las principales causas de contaminación del aire en 13 zonas críticas del país es el parque automotor, tanto por la antigüedad de los vehículos como por el combustible que utilizan (diésel) . "En términos económicos, la contaminación afecta de manera importante los recursos que las familias tienen que destinar a su salud", afirma Castro.

El parque automotor peruano aumentó entre 1978 y 1989 en 30%, mientras que entre 1990 y el 2001 (década en la que se abrieron las fronteras y empezó la fiebre de autos usados) se registró un crecimiento anual de 99,7%, más que Colombia (66,8%) y Chile (93,6%). De nuevo, la diferencia es que en el Perú este crecimiento estuvo liderado por vehículos usados.



Además los problemas que se suscitaron con la importación de vehículos usados no acaba ahí, según la jefa de la Sunat - que explicó ante la Comisión de Comercio Exterior del Congreso hace un par de años- que la constante evasión de impuestos de los importadores de autos usados es alarmante.

Ella afirmaba que el 51% de los importadores declara un coeficiente del IGV a pagar sobre las ventas, menor al promedio del sector. Además, el 37% determina un IGV a pagar igual a cero.

Por último, el 4% de ellos no presenta ninguna declaración de impuestos. "En total, el 92% de los importadores refleja algún comportamiento tributario inadecuado", dijo aquella vez.

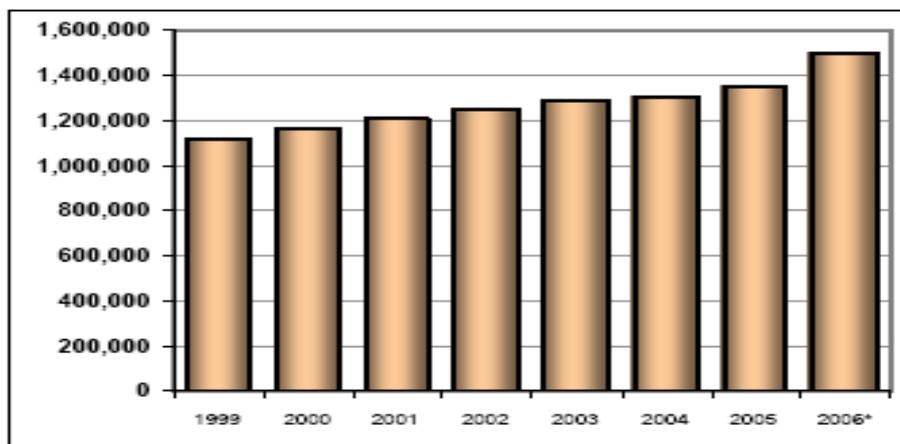
Son varias las modalidades empleadas para evadir impuestos. Por ejemplo, el uso de testaferros, así como de "importadores golondrinos", personas sin RUC que realizan una sola importación y luego desaparecen sin pagar tributos. Otros emiten comprobantes de pago con montos inferiores a los verdaderos, o recurren al ocultamiento de las ventas y la doble facturación. Como si fuera poco, la Sunat acusa una alta evasión de tributos laborales, como el pago de Essalud y del seguro complementario de trabajo

## 6. Conclusiones

Medidas para implementar el Parque Vehicular:

No obstante lo importante de las cifras de ventas de vehículos nuevos que se viene observando, si consideramos que actualmente el parque automotor nacional alcanza cerca de 1.5 millones de unidades y con una antigüedad promedio de 20 años, con ventas anuales de 32,000 vehículos nuevos, la renovación integral de dicho parque demoraría muchos años pues con ese nivel de ventas solo se estaría renovando 2% del parque nacional.

## Parque Vehicular 1999-2006 (Unidades)



Fuente: MTC

Elaboración: BCPO, Área de Análisis Económico

Es por lo tanto conveniente adoptar las medidas que pueden favorecer a una renovación del parque automotor de manera mas acelerada, considerando también el contexto económico favorable por el que atraviesa actualmente nuestro país y el aumento del crédito vehicular a tasas cada vez más atractivas que viene ofreciendo el sistema bancario.

Otro aspecto importante para incentivar la renovación del parque automotriz debería estar constituido por la revisión de las exoneraciones tributarias a la importación de vehículos usados a través de los CETICOS que, como sabemos, están exentos del impuesto selectivo al consumo (ISC) en tanto la importación de autos nuevos tiene una tasa promedio de 10%.

Otra medida tributaria para promover las ventas de autos nuevos, podría estar constituida por la reducción del actual arancel de 12% para los vehículos gasolineros; ello promovería la importación de vehículos de gasolina, que constituyen cerca del 95% de los autos nuevos que se venden y que son posibles de reconvertir a gas natural (GNV), lo que a su vez reforzaría las posibilidades de ir cambiando en el mediano plazo la matriz energética y depender menos del diesel, pues como conocemos, a los actuales vehículos petroleros es muchísimo más costoso el reconvertirlos al uso de gas natural. Creemos que, dada las actuales condiciones del mercado automotriz, inundado con vehículos con "timón cambiado", gran parte de ellos petroleros, la anterior política de incentivo tributario a este mercado debería ser totalmente replanteada y modificada para promover más la venta de vehículos nuevos en las mismas condiciones impositivas que el resto de vehículos.

En este sentido es una política contraproducente –por no decir otra cosa- el que se halla prorrogado hasta el 2008 la importación de los mismos, pues sólo se logra envejecer (¡aún más!) nuestro ya de por sí viejo mercado automotor y además, seguir empeorando la salud de la población pues es el tráfico se estima como el generador de entre el 70 y 80% de la contaminación ambiental.

Bajo esta misma óptica y en congruente acción, debemos incentivar la conversión del parque al gas, que es más barato que los actuales combustibles que en el Perú utilizamos, es muchísimo menos contaminante y sobre todo es un recurso del cual disponemos en forma abundante, es decir nos haría independientes de importar combustibles para nuestro mercado automotor.

Entre las ventajas económicas resalta que el uso del gas permite un ahorro de 65% con respecto a la gasolina de 90 octanos y 48% con el GLP y también es más seguro porque al ser el gas más liviano que el aire en caso de fuga se disipa rápidamente.

Otros países vecinos registran niveles de ventas bastante superiores las nuestras: En el caso de Chile se vendieron más de 200 mil unidades este año, en Colombia unas 170 mil unidades y pese a que Ecuador es un país con un mercado mucho mas pequeño que el nuestro, el año pasado se vendieron unas 89 mil unidades -todos estás nuevas-, además cabe señalar que esto se da porque en Chile y Ecuador está prohibida la importación de autos usados.

Por otro lado, un factor adicional importante para el aumento del mercado de autos nuevos, lo constituye el aumento de la competencia de nuevas marcas y modelos que se ha registrado en la oferta local, la misma que recientemente se evidencia también tras el ingreso de nuevas 4 marcas de fabricación china: Great Wall, Hafei, Geely y Faw; importadas por Zona Motors que ingresan con 10 modelos diferentes de autos.

Es ahora el momento de incentivar la renovación del mercado automotor ya que el país cuenta con un fuerte mercado potencial para la venta de autos nuevos; más aun con el actual buen desempeño de nuestra economía; tanto la tasa de cambio de la moneda así como el escenario político (tan turbulento normalmente en el Perú) se mantienen estables.

Asimismo a pesar de haber quizá pequeños defectos, en general se práctica una verdadera economía de libre mercado que facilita la inversión en el mismo.

## 7. Fuentes

**Asociación Automotriz Del Perú** (2007), [www.aap.org.pe](http://www.aap.org.pe)

**Asociación de Representantes Automotrices En El Perú (ARAPER)**, 2007- contacto: araper@araper.com.pe; Dirección : Av. Las Artes Sur 633, San Borja; Teléfono : 476-0411

**Centro de Investigación y Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT)** - 2007, [www.cidatt.com.pe](http://www.cidatt.com.pe)

**CENTRUM AI Día** (2007), [www.centrum.pucp.edu.pe](http://www.centrum.pucp.edu.pe)

**Diario El Comercio** (2005-7), [www.elcomerciope.com.pe](http://www.elcomerciope.com.pe)

Hall Robert; Libermann Marc. **Macroeconomía: Principios y aplicaciones** Edición 2005 Editorial Thompson Internacional, Español

**Instituto Nacional de Estadística e Informática** (2003-2006), [www.inei.gob.pe](http://www.inei.gob.pe)

**Ministerio de Transportes y Comunicaciones** (2007), [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)

**Portal Del Estado Peruano** (2007), [www.peru.gob.pe](http://www.peru.gob.pe)

**Peru.com** (2007), [www.peru.com](http://www.peru.com)

**Radioprogramas del Perú** (2007), [www.rpp.com.pe](http://www.rpp.com.pe)

**Revista Automás, Editora Autoras S.A.** (2007), [www.automas.com.pe](http://www.automas.com.pe)

SAMUELSON, Paul y William NORDHAUS. **Economía**. Decimoquinta Edición. España, McGraw 1996. 808p

### **Alejandro Gusukuma Maguiña**

[kyoenlausmp@yahoo.com](mailto:kyoenlausmp@yahoo.com)

[a2005230154@usmp.edu.pe](mailto:a2005230154@usmp.edu.pe)

Curso: Macroeconomía

Profesor: Jorge Córdova

Ciclo: IV

Universidad de San Martín de Porres

Perú - Lima, 17 de Abril de 2007

### Biografía del autor:

Alejandro Kyo Gusukuma M.: Estudiante universitario de la facultad de ciencias administrativas de la Universidad De San Martín De Porres en Lima, Perú.

Con 26 años de edad este es su primer trabajo publicado para un foro más allá de las meras aulas de la universidad, espera terminar su carrera y ser un Licenciado en Administración de Empresas.

Se desempeña en un hotel en el centro de la ciudad de Lima, estudio previamente Administración Turística a nivel técnico.