



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador  
beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:  
Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Br. Delgado Alva, Gunther (ORCID: 0000-0001-8060-1831)

ASESOR:

Mgr. Encomenderos Bancallan, Ivo Martin (ORCID: 0000-0001-5490-0547)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas y de Territorio

TARAPOTO – PERÚ

2020

## **Dedicatoria**

A mi hijo Gunther Abdias que es mi motivación para seguir a delante, a mis padres Gunther y Luz que junto a mi hermosa hermana Cindy, me han encaminado en el buen camino de la vida.

Gunther

## **Agradecimiento**

A mis padres Gunther y Luz, por los valiosos consejos que me brindan siempre a fin de mejorar cada día y a mi hermana Cindy que es soporte en mi vida y la que me enseñó que el límite es el cielo.

El autor.

## **Página del jurado**

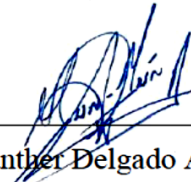
## Declaratoria de autenticidad

Yo, Gunther Delgado Alva, estudiante de la Unidad de Posgrado, del programa de Maestría en Gestión Pública, de la Universidad César Vallejo, filial Tarapoto; presento mi trabajo académico titulado: *Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019*, en 87 folios para la obtención del grado académico de Maestra en Gestión Pública, es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinen el procedimiento disciplinario.

Tarapoto, 18 de enero de 2020



---

Gunther Delgado Alva  
DNI N° 70001668

## Índice

Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento.....	iii
Página del jurado .....	iv
Declaratoria de autenticidad .....	v
Índice.....	vi
Índice de tablas .....	viii
Índice de figuras .....	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT .....	xi
I. INTRODUCCIÓN .....	1
II. MÉTODO.....	24
2.1. Tipo y diseño de investigación .....	24
2.2. Variables, operacionalización .....	24
2.3. Población, muestra y muestreo.....	26
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad. ....	27
2.5. Procedimiento.....	31
2.6. Métodos de análisis de datos.....	31
2.7. Aspectos éticos .....	32
III. RESULTADOS .....	33
IV. DISCUSIÓN.....	38
V. CONCLUSIONES.....	41
VI. RECOMENDACIONES .....	42
REFERENCIAS .....	43
Anexos.....	48
Matriz de consistencia.....	49
Instrumentos de recolección de datos .....	50
Validación de instrumentos .....	53
Constancia de autorización donde se ejecutó la investigación .....	61
Base de datos estadísticos .....	62
Autorización de publicación de tesis al repositorio .....	74

Acta de aprobación de originalidad .....	75
Informe de originalidad.....	76
Autorización final del trabajo de investigación.....	77

## Índice de tablas

Tabla 1. Gestión de infraestructura vial .....	33
Tabla 2. Calidad de vida del poblador beneficiado .....	34
Tabla 3. Correlación de Pearson de las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado.....	35
Tabla 4. Análisis de varianza de las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado .....	37



## Índice de figuras

Figura 1. Gestión de infraestructura vial (%) .....	33
Figura 2. Calidad de vida del poblador beneficiado (%) .....	34
Figura 3. Diagrama de dispersión de las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado.....	36

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación tuvo como objetivo general determinar la implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019. El tipo de investigación fue no experimental, que responde a un diseño correlacional y mediante la fórmula de población finita, la muestra de estudio fue 135 jefes de hogar de los distritos de Bajo Biavo y Alto Biavo, siendo encuestados 87 jefes de hogar del distrito de Bajo Biavo y 48 jefes de hogar del distrito de Alto Biavo. La técnica utilizada fue la encuesta, a través del cuestionario como instrumentos de recolección de datos. En los resultados descriptivos la gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019; se ubicó en un nivel adecuado con un 50%, siendo esta considerada de mayor concentración de respuesta por parte de la población beneficiada encuestada, mientras que en la calidad de vida del poblador beneficiado por la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019; esta se ubicó en la escala “muchacha mejora” con un 56%. En tal sentido se concluyó que existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019; hallándose una sig. bilateral ( $0.000 < 0.05$ ) y un coeficiente de correlación de Pearson ( $r=0,831$ ) con un valor de relación positiva considerable entre las variables estudiadas de gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado, es decir que en cuando tengamos una gestión de infraestructura vial adecuada, la calidad de vida del poblador tendrá mucha mejora.

Palabras claves: Infraestructura vial, beneficiado, Implicancia.

## ABSTRACT

The objective of this research work was to determine the implication of the road infrastructure management of the Nuevo Lima - Barranca section in the quality of life of the beneficiary people, 2019. The type of research was non-experimental, which responds to a correlational design and using the finite population formula, the study sample was 135 heads of household from the districts of Bajo Biavo and Alto Biavo, with 87 heads of household from the district of Bajo Biavo and 48 heads of household from the Alto Biavo district being surveyed. The technique used was the survey, through the questionnaire as data collection instruments. In the descriptive results, the management of road infrastructure in the Nuevo Lima - Barranca section, 2019; was located at an adequate level with 50%, being considered of greater concentration of response by the surveyed beneficiary population, while in the quality of life of the population benefited by the management of road infrastructure in the Nuevo Lima - Barranca section, 2019; this was located in the "much improvement" scale with 56%. In this sense, it was concluded that there is a significant implication of the management of road infrastructure of the Nuevo Lima - Barranca section in the quality of life of the benefited population, 2019; being a bilateral sig. ( $0.000 < 0.05$ ) and a Pearson's correlation coefficient ( $r=0.831$ ) with a considerable positive relation value between the studied variables of management of road infrastructure and quality of life of the benefited population, that is to say that when we have an adequate management of road infrastructure, the quality of life of the population will have much improvement.

Keywords: Road infrastructure, benefited, implication.

## **I. INTRODUCCIÓN**

Para que una civilización ascienda o tenga una caída importante depende enteramente de la infraestructura en su mayor parte de la vial, está es fundamental en la calidad de vida y la riqueza en el mejor de sus casos. Para que se pierdan la capacidad de transportar personas e incluso los alimentos, es porque se han dejado descuidados en gran medida las infraestructuras que son en realidad de gran importancia. El resultado es que numerosos sistemas de calles están en una condición muy inferior a lo que es atractivo y ventajoso, con resultados genuinos que significan desgracias anuales, debido al costo de trabajo en operaciones vehiculares y vías reconstruidas, esta suma puede aumentar por completo debido a daños directos e indirectos, desincentivos de riesgo y percances adicionales (Solminihac, Echaveguren y Chamorro, 2018, p. 15).

En estos días, la fundación de la calle es por si un factor muy importante a niveles macro en la vida cotidiana de las personas, donde los métodos de transporte para ser utilizados por las personas dependen en gran medida del área donde viven, ya que ciertas regiones, por ejemplo, rurales, tener el marco de la calle en un estado más inestable que otros, lo que hace que la versatilidad sea problemática (Jerez, Llerena y Zamora, 2018, p. 96). La fundación de la calle se ha percibido, básicamente en los países en desarrollo, como una columna focal para la prueba de la acción monetaria debido a una de las bases esenciales sobre las cuales se refuerza cada movimiento privado (tanto extractivo como beneficioso, presupuestario y empresarial). De una nación, ya que potencia la presencia de mercados productivos y el desarrollo de problemas de la vida (Parimango, 2016, p. 13).

Por siempre los caminos fueron considerados facilitadores de la comunicación entre pueblos, y el principal factor que contribuye para lograr un mejoramiento vial es la necesidad de que la población pueda movilizarse. Un marco urbano suficiente puede resolverse como una parte clave en la mejora monetaria de una nación, ya que se completa como una conexión entre los enfoques de creación y utilización, produciendo intercambio y animando la reubicación de la población comenzando con un área y luego en el siguiente a lo largo del dominio nacional, a pesar de la forma en que la entrada a los métodos de transporte se organiza adicionalmente por desequilibrio social (Santos y Gomes, 2015, p. 58).

Las redes viales organizan sin duda fundamentalmente una gran necesidad en un mundo de vanguardia, que para una cantidad de vehículos que transportan sólidos fundamentales para la supervivencia de la población es importante, que acepta que todo el trabajo en la calle es un desarrollo inequívoco que se coordina al aire libre. A pesar del legado, este deseo se desilusiona cuando algunas calles se rompen precipitadamente, o más horrible, cuando grandes piezas del sistema se corrompen hasta que caen en ruinas, bloqueando la disponibilidad que deberían dar. Las causas varían en cada caso específico, pero generalmente es una combinación de varios grados de insuficiencia de estructura, desarrollo, protección y control de tráfico. El resultado es que numerosos sistemas de calles están en condiciones muy por debajo de lo que es atractivo y útil. (Bull, 2003, p. 7).

Esa es la razón por la cual los procedimientos de mantenimiento de las redes viales, y especialmente en los caminos, tienen una importancia significativa con respecto a los gobiernos del planeta últimamente, a la luz del hecho de que se comprende que la accesibilidad de las vías en condiciones ideales es un factor muy importante para el transporte, para el límite de la tarifa y su intensidad, como para el avance de la mejora del vecindario y la disposición de mejores grados de satisfacción personal para sus ocupantes. Además, tal explicación es que en las diferentes naciones de América Latina se verán influenciados por las dificultades para racionalizar sus vías esenciales. (Rojas, 2018, p. 12).

De acuerdo al Banco Mundial (2016), en el Perú se encuentran pavimentadas un total del 85% de las redes viales, asimismo existe un 8% que no cuenta con pavimento e incluso se carece de un 7% de información de la red Vial; pero, si nos enfocamos en qué condiciones se encuentran, podemos decir que solo el 55% está en un estado bueno, siendo así de importante los procesos de mantenimiento en zonas en donde el deterioro de la vía se debe al clima extremo que ahí se tiene. (Rojas, 2018, p. 13). La indicación de desmoronamiento en el asfalto de la parte superior negra de los asfaltos influye negativamente en el bienestar del tráfico de vehículos, lo hace menos agradable e incrementa los gastos de trabajo. Gran marco, el tablero es básico para organizar el interés de la calle en las instalaciones. (Solminihac, 2001, p. 508).

En el 2017, como lo indica el informe del GRSM, se descubrió que 83% de la disposición de las vías nacionales cuenta con pavimento, mientras que solo el 17% del sistema departamental tiene asfalto y el nivel de vías vecinales no está pavimentado, por lo que el bajo aumento de asfalto debería merecer una consideración excepcional en las formas de soporte, por ejemplo, la ruta Shapaja - Chazuta, que debido a sus atributos geodinámicos es una zona dependiente de avalanchas o asentamientos, provocada por la idea de la tierra, el inclinación del paisaje, morfología, elementos de la vía fluvial, deforestación extrema experimentada por el territorio y además precipitación extraordinaria (Rojas, 2018, p. 14).

La satisfacción personal alude a la intrincada trama donde la vida cotidiana de las personas crea, incorpora más que requisitos y anhelos, presenta las condiciones objetivo, así como la visión abstracta de las partes de preocupación de la propia vida, innata en cada persona. La satisfacción personal es refrescante de manera abstracta, sin embargo, está muy lejos de ser un logro individual, ya que incluye la tierra y otros (De Pablos & Sánchez, 2002, p. 418). Debido a la utilización de la red vial, la utilización de estudios de cumplimiento para los clientes del principio y las calles opcionales es una visita, tanto amplia como provincial, con el objetivo de adquirir datos sobre las insuficiencias en el sistema de calles y en este sentido. El nivel en el que la población se encuentra satisfecha y la gratitud por la expansión en la apertura también puede ser una expansión en la satisfacción personal, a pesar de una expansión en la rentabilidad y una mejora en el control de la sala.

Dentro del contexto local, contamos con un bajo porcentaje de carreteras pavimentadas, y con un alto porcentaje de carreteras que no cuentan con mantenimiento vial, lo que genera grandes pérdidas socioeconómicas. La población que se encuentra en el Tramo Nuevo Lima – Barranca, en la Provincia de Bellavista, no es ajena a esta condición, debido a que el mantenimiento de la vía Nuevo Lima – Barranca debe de ser permanente para su conservación. He allí la necesidad de la presente investigación a efectos de determinar la implicancia de la gestión de infraestructura vial en la calidad de vida del poblador beneficiado del Tramo Nuevo Lima – Barranca en el año 2019.

Los antecedentes teóricos fueron fundamentales para el fundamento del estudio, es por ello que entre ese abanico de posibilidades procederemos a señalar estas investigaciones a continuación: Internacionalmente tenemos a Obregón, S. (2018), *Que en la investigación que realizó con el siguiente título: Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el “Eix Transversal de Catalunya” y la carretera MEX120 en México.* (Tesis de doctorado). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España. Tipo de investigación cuantitativa comparativa, muestra formada por 383 kilómetros de carretera estudiada, técnicas recolección de datos guía de observación, en donde la ficha de observación es su instrumento. Concluyó: que la mejora en la apertura de la extensión regional de la Transversal Eix ha impactado la disminución en los costos de vehículos y de esta manera, este curso ha favorecido el establecimiento de nuevas organizaciones modernas, esto afirma que el grado de las vías afecta la decisión del área. La apertura apoyada por el desarrollo del Transversal Eix, ha implicado una reducción en el tiempo dedicado a las reubicaciones intermunicipales y particularmente causó la expansión de la versatilidad intermunicipal restringida de 24611 remociones en 1991, a 27384 de cada 1996, llegando a 31549 reubicaciones en el año 2001, es decir 4165 reubicaciones adicionales contrastadas con el año 1996 (15%).

Tapia, R. (2016), *En la investigación realizada por su persona que lleva como título: Evaluación Ex – Post de la implementación del programa de mantenimiento vial por niveles de servicio en la red vial estatal del Ecuador.* (Tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Tipo de investigación bibliográfica o documental, cualitativa. Muestra formada por las diferentes vías integrantes la Red Vial de estado de El Ecuador, técnica guía de observación, instrumento ficha de observación. Concluyó: que, durante mucho tiempo, el legado callejero de la nación se ha debilitado debido a la ausencia de una consideración conveniente de personajes en pantalla que tienen la responsabilidad de proteger y otorgar su apoyo, particularmente en los tiempos violentos. Es importante tener a la mano un plan de mantenimiento de las carreteras de la Red del Estado, para aplicar las medidas correctivas pertinentes, abstenerse de causar gastos innecesarios o expandirlos.

Cano, D. (2016), *En su trabajo de investigación titulado: Los ahorros por costos evitados para áreas periurbanas como herramienta de medición de impactos de proyectos de infraestructura vial.* (Tesis de maestría). Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, Bolivia. Tipo de investigación descriptiva cuantitativa, muestra formada por 125 personas, técnica encuesta, instrumento el cuestionario. Concluyó: que la calidad de la vía es también considerada importante para el desarrollo socioeconómico, toda vez que influye notoriamente en la velocidad, costos efectividad, etc., de los distintos procedimientos habituales de la población. La asignación de recursos a las distintas obras es muy crítica en una ciudad como el Alto principalmente en los distritos periurbanos, tomando en cuenta las necesidades múltiples de sus habitantes. El proyecto podrá actuar como la herramienta que coadyuve en la forma de concluir en las decisiones de infraestructura vial, para diferentes distritos periurbanos, porque permiten priorizar inversiones en base a criterios de costos evitados por el mejoramiento de calles y avenidas estratégicas.

A nivel nacional encontramos a Castañeda, R. y Vigo, E. (2018), *Que en su investigación que tiene como título: La Inversión Pública y la dotación de Infraestructura Vial en el distrito de Cajamarca.* (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Perú. Tipo de investigación cuantitativa, descriptiva correlacional, muestra formada por 35 trabajadores, técnica fichas bibliográficas y textuales y fichas de comentarios, instrumento observación y test. Concluyeron: que el grado de relación de la inversión pública y la dotación de la infraestructura vial en el distrito de Cajamarca es altamente significativo, toda vez que la gestión en inversión pública destinada a infraestructura vial repercute en la dotación de infraestructura vial para que la población este satisfecha de acuerdo a sus necesidades. Descriptivamente se constató que el grado de incidencia de la inversión pública en infraestructura vial vecinal en el distrito de Cajamarca durante el periodo 2015-2017 es en promedio el 26.03% de los recursos presupuestados, no obstante, solo se observó una ejecución promedio del 58.36% de los recursos asignados a dicha categoría presupuestal en proyectos de infraestructura vial, lo cual demostraría que existe una deficiente planificación del gasto por parte de los gestores.

Salazar, S. (2017), *Que en su investigación de título: La red vial departamental y su influencia en el crecimiento económico de la región Huánuco – 2012.* (Tesis de



Maestría). Universidad Nacional Hermilio Valdizan, Huánuco – Perú. Tipo de Investigación de nivel descriptivo y explicativo siendo básica, muestra formada por las inversiones realizadas en infraestructura vial en el Departamento de Huánuco del 2001 al 2012, técnica de recolección de datos guía de análisis documental, instrumento fichas bibliográficas y hemerográficas. Concluyó: que el marco nacional, departamental o vecinal de redes viales sirve a la Provincia de Huánuco, que comprende 1.002,65 km, refuerza el desarrollo acelerado en los últimos 10 años (2000 - 2010) normal para los ejercicios de creación de administraciones, en particular de intercambio social, formación y bienestar) y organización abierta. La calle roja local y el vehículo se benefician de su utilización, las capacidades explícitas están muy separadas en cuanto a la calidad, la recurrencia y los gastos disponibles supeditados al área de los cursos, a pesar de tener problemas con la forma en que los sistemas de calles vecinas de la región son todos explicado, con el departamento y nacional, por lo que la mayoría de las ciudades importantes del departamento tienen acceso directo al sistema nacional.

Arrieta, R. (2017), *Impacto económico y social de las microempresas de mantenimiento vial rutinario de las familias del distrito de Yanahuanca, provincia Daniel Alcides Carrión – Región Pasco – 2016*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional Hermilio Valdizán, Huánuco, Perú. Tipo de investigación descriptiva aplicada, muestra formada por 8 microempresas de manteniendo vial, la técnica que se ha utilizado es de recolección de datos fueron la observación y entrevista, donde tenemos como instrumento el cuestionario. Concluyó: que los ejercicios de mantenimiento de la vía de rutina crearán un efecto constructivo en la mejora social, convirtiéndose en un instrumento significativo para ayudar al avance cercano en la instrucción, el bienestar, el alojamiento, por lo que han sido una fuente de preparación en numerosos individuos que no tienen el significado de ninguna especie. Por lo tanto, los ejercicios de las microempresas de mantenimiento de carreteras de rutina afectan de manera efectiva a la economía y son una opción poderosa en vista del hecho de que hay una expansión en el compromiso financiero familiar, aperturas comerciales más notables, etc.

Y encontramos a nivel local a Rojas, A. (2018), *Gestión de mantenimiento vial y su influencia en la satisfacción del usuario de la carretera Shapaja - Chazuta, 2018*.

(Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Tipo de investigación cuantitativo de nivel transversal correlacional, muestra formada por 67 pobladores de la ciudad de Chazuta, donde tenemos como técnica la encuesta la cual nos será de mucha utilidad en la recolección de datos, instrumento cuestionario. Concluyó: que Existe un impacto de apoyo a los ejecutivos en el nivel de cumplimiento de los clientes en la calle Shapaja-Chazuta, dado que se obtiene un coeficiente de conexión de valor positivo de 0.891 y una notabilidad recíproca de 0.000. La satisfacción del mantenimiento normal de un disparo en la carretera interestatal Shapaja-Chazuta está predominantemente en el nivel normal en 83.58% y bajo en 11.94%, donde una prueba de Spearman produce un coeficiente de conexión positiva de 0.925 que mantiene ese soporte estándar directamente y esencialmente impacta el cumplimiento de los clientes de la vía.

Vásquez, M. (2019), *Gestión de mantenimiento rutinario y su relación con la ejecución de presupuesto en el Instituto Vial Provincial de San Martín, 2013-2016*. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Tipo de investigación cuantitativo de nivel descriptivo correlacional, muestra formada por 32 requerimientos según el tramo en los periodos 2013 – 2016, que lleva como técnica análisis documental para que con los mismos se pueda recolectar datos, instrumento guía de análisis documental. Concluyó: que el grado de correlación entre gestión de mantenimiento rutinario y la ejecución de presupuesto es de 0,751 considerable positiva, donde la identificación de necesidades; la rehabilitación periódica de los caminos, la preservación de las inversiones efectuadas y la supervisión de las vías vecinales, están relacionados directamente con la ejecución presupuestal. El nivel de gestión de mantenimiento rutinario en el periodo 2016 fue medio en un 13%. Dichos resultados se deben a la falta de priorización y planificación en la restauración de las rutas, asimismo, al incumplimiento de los programas de mejoramiento de los caminos.

Pizarro, S. (2019), *Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018*. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Tipo de investigación básica, correlacional, cuantitativa y transversal, la muestra en estudio consta de 78 trabajadores, se ha realizado la encuesta para poder recolectar los datos, donde el cuestionario ha sido el instrumento. Concluyó: que existe una conexión crítica

entre la administración del Programa de Mantenimiento de Carreteras de la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones y la mejora financiera de la localidad de San Martín ( $r = 0.732$ ;  $p < 0.05$ ). Sorprendentemente, se verificó el grado de la junta del programa de apoyo de la calle de la Dirección Regional de Transporte y del distrito de San Martín, con un grado de 51.3% desde el punto de vista de los trabajadores.

Las teorías relacionadas con la gestión de infraestructura vial han sido nombrados en muchos libros de autores importantes a nivel mundial, teniendo a alguno de estos los cuales son: Solminihac et al. (2018) quienes sostuvieron que la administración de los cimientos de la calle es una orden de construcción estructural que permite analizar, evaluar, programar y programar imparcialmente el mantenimiento de los recursos de la calle a lo largo de su vida útil, simplificando la utilización de activos accesibles. (p.12). Es la organización del marco de la calle, que incorpora los elementos de organización, asociación, rumbo, coordinación, ejecución y control de la fundación actual de la calle. (MTC, 2006, p. 3).

Según Campos (2010), La gestión de la infraestructura vial tienen dos destinos principales: garantizar que se mantenga en perfecto estado y funcionando constantemente; y la utilización de activos abiertos pone recursos en su avance y preservación. Los principales establecimientos de este nuevo modelo de administración son: I) Completo a la luz del hecho de que los cimientos de la calle se componen de muchos componentes, cada uno de los cuales satisface una capacidad particular, cuya razón particular para existir es un viaje agradable y seguro. Los clientes, los asfaltos son el componente fundamental de los cimientos de la calle y, de esta manera, el mejor significado; a su alrededor se moverán los otros componentes recíprocos: luces, canales, señales y bienestar. ii) Estratégico, la fundación de la calle se trabaja para servir a los clientes de manera duradera, hablando de una especulación notable de los activos abiertos, y su protección requiere un esfuerzo continuo a lo largo de los años (p. 5). iii) Sistemático, entendiéndose que un marco de calle a tablero se une a criterios y prácticas de naturaleza especializada, política y gerencial; para supervisar los activos accesibles de manera productiva y controlar la dinámica hacia poder cumplir con los diferentes objetivos demarcados institucionales y el ejerciendo cumplimiento de las necesidades y solicitudes de los clientes. iv) Eficiencia, ya que este modelo de administración propone utilizar activos abiertos restringidos a los

cimientos de la calle, subrayando los ejercicios de preservación, la restauración anterior o el nuevo desarrollo (p. 6).

Por otro lado, para el análisis de la Gestión de infraestructura vial se tomaron como dimensiones la calidad de la infraestructura vial y la conservación vial: Para la calidad de la infraestructura vial se considera muy importante la aplicaciones de soluciones básicas importantes en este aspecto pues tienen por finalidad, mejorar la vida de administración y el nivel de administración de las superficies de las calles sin pavimentar, el tránsito rápido y las colisiones automovilísticas, enmarcar baches, dirigir, separar y descargar residuos, el interés por un apoyo intermitente menos continuo y el tráfico regular de vehículos durante cualquier época del año. La mejora de la vida útil, alude a expandir el marco de tiempo de la estructura de 5 años (confirmado) a 10 años (disposición esencial), y la posibilidad de planificar ejercicios de apoyo ocasionales en un tiempo predecible, lo que no sucede ahora con las capas de afirmación habitual. La aplicación de las soluciones básicas, es dependiendo de las particulares características que tiene cada proyecto, principalmente en funciones a su ubicación y tipo de suelo predominante (MTC, 2015, p. 13).

Para Macas (2017), la infraestructura vial es la disposición de ejercicios que se completan de manera organizada y especializada, pueden brindar comodidad, bienestar para los transportistas y las multitudes que deben activarse comenzando con un punto y luego al siguiente, donde comienzan desde una necesidad, en ese punto la tarea de terminar por fin con la mejora del trabajo, generalmente tenemos en cuenta la tierra, lo que es más, hay algunos tipos de cimientos de calles, que se identifican con su importancia, su área y nivel de administración (p. 14).

Dentro de una evaluación de la calle, es importante encontrar su apoyo dentro de la valiosa vida, a pesar del hecho de que la protección de un marco de la calle en particular debería haberse resuelto en la útil existencia de las obras, puede haber circunstancias que dependan de su legitimidad de tamaño pensada como empresas; que se deduce, incluso dentro de una evaluación monetaria o plan de gastos; Otra parte importante de la solicitud burocrática que se ha referido como un aspecto importante del mantenimiento de la calle, las razones del derroche de peligros de la calle y el

despilfarro de los organismos responsables de la calle, como la ausencia de activos presupuestarios (Macas, 2017, p. 21).

Del mismo modo, dado el creciente interés por los problemas de mejorar las calles sin pavimentar, las opciones de limpieza fácil han aumentado recientemente en la nación a través de la utilización de suelos asentados con elementos sintéticos en el nivel de tráfico de las calles bajas y medianas. Estos arreglos se designan "arreglos fundamentales" o monetarios, asfaltos financieros El uso de estas nuevas opciones, en general, se ha completado bajo un enfoque de intercesión en el curso concentrado, ajustado en la mejora del grado de administración de la superficie móvil unida por actividades sectorizadas con respecto a los remedios de la geometría de la calle. , así como el mejor tratamiento posible de filtración y obras de arte, y partes del bienestar de la calle. Desde la perspectiva especializada, la utilización de estabilizadores de suelo apropiados para mover superficies en calles sin pavimentar, permite mejorar los estados de tolerabilidad de las calles (nivel de administración), evadir la velocidad acelerada y creciente, ampliar los tiempos de mantenimientos ocasionales y, con ello, la útil existencia de asfalto. (SNIP PERÚ, 2015, p. 7).

La fundación de la calle es una variedad de marco para transportar que está hecho de una progresión de varias oficinas y recursos tangibles que se utilizan para la asociación y para la idea de los beneficios del transporte pesados y / o viajeros por tierra. Se pueden agrupar en dos clasificadores a todas las oficinas: a) Obras viales: calles (avenidas y calles de dos vías), calles despejadas y afirmadas, calles rústicas, calles de herradura, senderos, luces, semáforos, puntos de control, señales de tránsito, madrigueras, entre otros, que se clasifican en sistemas de calles; b) Los centros para la interconexión y las terminales de vehículos terrestres (terrapuertos o comparables). La disposición de las organizaciones de calle hace que sea posible enviar productos y viajeros a través del espacio topográfico. La extensión de los sistemas puede ser cercana, provincial, nacional o global. El aumento de los sistemas está limitado por la delimitación de la forma oceánica. A causa del transporte por la calle, básicamente los vehículos que transitan por las calles no requieren coordinación entre ellos mismo, ya que no es importante decidir los planes para llegar o trasladar a los viajeros. Esa es la razón por la que es normal la presencia de una división entre las organizaciones o establecimientos que están comprometidos con la administración del marco y las

organizaciones que completan la creación de las administraciones de transporte callejero. (Vásquez 2008, pág.23).

SNIP PERÚ (2015), ha sostenido que las presentes directrices no caracterizan de manera inequívoca la idea de "arreglo fundamental" o "asfalto monetario", esto alude a otras opciones especializadas, financieras y ecológicas, que principalmente consisten en el uso de estabilizadores de suelo, revestimientos bituminosos y otros, potenciando las capas móviles de calles sin pavimentar, tienen una vida más prolongada y dan un grado superior de administración. En este tipo de arreglos, los casos que se acompañan se pueden exhibir: a) Calles certificadas reveladas estabilizadas que son calles al grado de la superficie de la calle hechas de sustancias equilibradas o calles al grado de la superficie de la calle con suelos asentados, b ) Carreteras afirmadas asentadas con cubiertas que son calles en el grado de superficie móvil hecha de pisos insistentes o asentados con elementos compuestos, con una capa de garantía bituminosa, c) Caminos con arreglos esenciales despejados que se comprenden como calles con asfaltos hechos de granular y capas base asentadas, con una superficie móvil bituminosa fría, por ejemplo, tratamiento de superficie monocapa, lechada negra superior o mortero negro superior, micropavimento frío, sobres fríos de mezcla negra superior, etc. (p. 18).

El diccionario de la Lengua Española define “conservación” como actividad e impacto del racionamiento, mientras que al mismo tiempo el monitoreo es mantener una cosa o lidiar con su calidad perpetua. En ese momento, el anhelo de la protección de las calles es salvar el gran estado de las calles, con el objetivo de que puedan ofrecer el apoyo para el cual fueron explícitamente y construidas. Es cualquier cosa menos difícil comprobar que no se a logrado dicho objetivo en Latino América ni en numerosas naciones a nivel mundial. A continuación podremos apreciar algunas redes viales nacionales de latino américa y la condición en las que estas se encuentran como Argentina 36747 Kilómetros teniendo 47 por ciento en buen estado, 28 por ciento en regular estado y 25 por ciento en mal estado; Colombia 13284 Kilómetros con un 65 por ciento en buen estado, 25 por ciento en regular estado y 10 por ciento en mal estado, siendo el país con mayor conservación a nivel de Latinoamérica, el país con menos porcentaje de buen estado de vías es Nicaragua con 17146 kilómetros teniendo

un 10 por ciento en buen estado, 16 por ciento en regular estado y 74 por ciento en mal estado (Bull, 2003, p. 12).

El apoyo es la disposición de ejercicios que se realizan para mantener en perfecto estado los estados físicos de los diversos componentes que se mantienen en ruta y, en este momento, vehículo oceánico protegido y eficiente. Hablando en términos prácticos, lo que se busca es proteger la capital que previamente puso recursos en la calle y mantenerse alejado de daños físicos inoportunos. El apoyo de las calles a niveles que permiten el tráfico de vehículos durante todos los períodos anuales, en excelentes condiciones en la cantidad de niveles existentes, desde las rutas marcadas como nacionales hasta las rutas de carácter vecinal, lo que permite impresionantes fondos de reserva en los gastos de trabajo del vehículo (De Jesús, 2013, p. 17).

De acuerdo a Vásquez (2008), Prueba mundial, el marco de administración abierta es la ayuda de toda acción financiera. Según lo indicado por el Banco Mundial (1994), las tablas de rendimiento de información de diferentes naciones creadoras que, por ejemplo, las comunicaciones de transmisión y las bases de vitalidad eléctrica se utilizan en los procedimientos de creación de prácticamente todas las áreas y que el transporte es una contribución básica para el cambio de artículos. La división privada en estas naciones requiere que las administraciones del marco de la calle se utilicen de inmediato, pero también para expandir su eficiencia al disminuir el esfuerzo y el tiempo necesarios para la creación y el transporte de sus productos y empresas dentro del circuito monetario. . En ese sentido, la presencia del marco urbano en una economía crea una progresión de externalidades para el avance de los ejercicios privados, dado que comprende una gran cantidad de recursos abiertos que generalmente influyen en las opciones de creación y utilización de organizaciones y organizaciones. Unidades familiares sin sistemas de mercado intercesores. Por lo tanto, por ejemplo, las organizaciones privadas tendrán un sistema de carreteras interestatales y calles en excelentes condiciones para crecer de manera aceptable. Los ejercicios privados no se realizarían de forma segura si el marco de la calle no es dado por personas en general o en un área privada de manera productiva, lo que evita la duplicación y el mal uso de los menos activos. En principio, la expansión en el límite rentable potencial de una economía puede curar el stock de una medida más notable de la fundación de la calle, lo que genera que los niveles de costos de las

organizaciones se vean influenciadas por las externalidades creadas por la aglomeración y por la convergencia del marco existente en territorios donde el interés convincente para las administraciones de transporte por tierra es significativo (Albala-Bertrand y Mamatzakis 2001; Fujita y Krugman 1999). En este sentido, al ser utilizado el marco urbano por una empresa, la rentabilidad de dicha empresa se desarrolla a la luz del hecho de que una su capital individual con la base actual, lo que conlleva a que sus costos unitarios disminuyan generando ganancias para los mismos. (p. 29).

De manera similar, dado que las principales regiones desde la perspectiva de los elementos financieros tendrán en general un alto espesor de población, las regiones de holgura están regularmente muy lejos de las densidades, tanto como resultado de la separación y la ausencia de una base que las asocie. Sin lugar a dudas, la separación a las densidades, independientemente de si se aclara por topografía o deficiencias del marco, es uno de los factores principales que aclaran la baja eficiencia, el bajo pago per cápita y los niveles significativos de indigencia. En este momento, las separaciones a través de un marco vehicular superior que asocia los diversos distritos de la nación con el Sistema de la Ciudad, y las zonas provinciales con sus cabeceras urbanas es vital para la disminución de la indigencia y el avance local. Las calles locales (auxiliares y terciarias) relacionadas con un trabajo básico en este momento acortan las separaciones y apoyan el dinamismo de los ejercicios rurales y mineros, al igual que para el avance de áreas relacionadas con las administraciones, por ejemplo, la industria de viajes, que tienen cada un día pertinencia más prominente en la mejora provincial. Esto, por lo tanto, crea una conexión razonable entre el avance de la calle y la disminución de la necesidad. (Rojas, 2018, p.50).

Según Rojas (2018), el mantenimiento es sinónimo de reparar a los perjudicados y los programas de apoyo en la calle están organizados para la ejecución de trabajos explícitos de recuperación y los ejercicios para recuperar la utilidad de los componentes; Plantea problemas con un cambio de la idea habitual del trabajo para actuar para arreglar lo que se ve perjudicado por la idea de actuar para evitar daños. En el momento en que el soporte de las calles se identifica con el resultado normal, se acepta que el mantenimiento de la calle se caracteriza obviamente por los costos habituales, se aplica a la necesidad de ofrecer un nivel de asistencia operativa racionalizado en la idea financiera, que independientemente debe significar un estado



de aceptabilidad consistente, agradable y seguro. La información y la experiencia particular son los componentes esenciales para adquirir los mejores efectos posteriores de los procedimientos que diseñan el movimiento de protección de la calle. (p. 20).

Entre los tipos de conservación vial tenemos: i) Mantenimiento rutinario: El trabajo de mantenimiento de rutina debe seguir el entendimiento acumulado en el manual de soporte o mantenimiento de la calle, lo que indica que no se debe colocar material libre en los baches o las diferentes carencias que se deben dar. El tratamiento de baches debe manejar material como la capa equilibrada (MTC, 2015, p. 8). La disposición de ejercicios que se completan en las calles consistentemente para salvar sus niveles de administración. Estos ejercicios pueden ser manuales o mecánicos y se identifican principalmente con la limpieza, preparación, perfilado, fregado, fin de pequeñas avalanchas; tal como la reparación de juntas de desarrollo, componentes de refuerzo, filtración en la sub base y base de las extensiones. Los ejercicios de conservación de rutina incluyen: mantener las carreteras limpias, limpieza de obras de desecho, encausamiento de ríos y su des colmatación, corte de plantas, arreglos de escenarios, verificación de pistas (Rojas, 2018, p. 21).

De la misma manera tenemos el Mantenimiento periódico: Se ejecutan en periodo de cuatro (04) o cinco (05) años, esto se debe tener en cuenta por el contrato que se establece previamente, por lo que en general comprende en la escarificación incompleta de la capa de la disposición fundamental; y recupere su grosor único, mediante tratamiento con material como la capa sedimentada. (MTC, 2015, p. 9). La conservación periódica es la disposición de ejercicios, que se programan periódicamente, que se completan en las calles para tener sus condiciones iniciales. Estos ejercicios son tanto mecánicos como manuales y se aluden principalmente a los casos que se acompañan: a) Reemplazo de capas de oruga, disposición de capas niveladoras y sello, b) Reparación puntual o remodelación de las capas inferiores del asfalto, c) Reparación puntual o reproducción de pasajes, divisores, obras de desecho, componentes de bienestar de la calle y señalización, d) Reparación puntual o recreación de la etapa del camino, e) Reparación o reproducción auspiciosa de las partes de las extensiones de la superestructura y subestructura (Rojas, 2018, p. 22).

Las teorías relacionadas con la calidad de vida del poblador se pueden encontrar en diferentes escrituras, los cuales pertenecen a un sin número de autores tales como: De Pablos y Sánchez (2002), quienes sostuvieron que la La satisfacción personal alude a la trama alucinante en la que la vida cotidiana de las personas crea, incorpora más que requisitos y anhelos, presenta las condiciones objetivo, así como la impresión abstracta de partes de preocupación en la propia vida, inalienable para cada persona. La satisfacción personal es refrescante de manera abstracta, pero está muy lejos de ser un logro individual, ya que incluye a la tierra y a otros. (p. 418).

La satisfacción personal debido a su carácter total (no se dice naturaleza del trabajo o alojamiento, sino de la vida) tiene un sentido clave que incluye tanto la actuación como la reflexión, cumpliendo con el hábitat regular y la condición socio-social. En este momento, y la actividad agregada se coordina para el incremento duradero de la mejora de las partes meta (material: forma de vida) y emocional (satisfactoria: realización) de la vida humana, al igual que la recuperación del sentimiento de la propia realidad. En adelante, para dar una definición, puedo decir que la satisfacción personal es "la accesibilidad, por parte del operador, de activos y ejercicios para completar un programa de existencia real más allá de la simple razón de resistencia, en otras palabras, del sentimiento instrumental de trabajo y ejercicios diarios como métodos de subsistencia (De Pablos y Pascual, 1999, p. 68).

Desde el principio, la Calidad de vida es observada en las discusiones abiertas sobre la tierra y el desarrollo de la vida en la ciudad. Durante los años 50 hasta 1965, el aumento del entusiasmo para investigar sobre prosperidad humana y los ojos pendientes por lo que la industrialización del pueblo amerite hacen que el procedimiento médico, tenga la necesidad de cuantificar este elemento propiamente dicho, y desde el campo necesario se comience a mejorar los diferentes marcadores reales que permiten estimar realidades identificadas con la asistencia del gobierno social de una población. El avance y la mejora de los punteros sociales, entre 1975 y 1985, causaron el procedimiento de separación entre los influenciados y la Calidad de Vida. La articulación comienza a caracterizarse como una idea integradora que incorpora todos los problemas cotidianos y tiene que ver con las condiciones objetivo como a los segmentos emocionales. La satisfacción personal se ha caracterizado como: las condiciones de vida de un individuo y su naturaleza; lo que el individuo

experimenta de acuerdo a algunas condiciones que se provocan sobre el mismo; la combinación de segmentos objetivo y emocional, es decir, similar a la naturaleza de las condiciones de vida de un individuo junto con el cumplimiento que están encontrando; La combinación de diferentes factores que luego son cuantificados de acuerdo al tamaño de las cualidades y deseos individuales. Los enfoques de examen de esta idea son diferentes, sin embargo, podrían recordarse por dos tipos: Metodologías cuantitativas, cuya razón de existir es operacionalizar la Calidad de Vida. Para esto, han contemplado varios indicadores: sociales (alude a condiciones externas identificadas con la tierra, por ejemplo, bienestar, asistencia del gobierno social, compañía, forma de vida, capacitación, seguridad abierta, recreación, vecindario, alojamiento, etc.); mental (las respuestas emocionales de la persona a la cercanía o no aparición de encuentros exploratorios esenciales); y biológicos (miden la alteración entre los activos del sujeto y las solicitudes de la naturaleza). Metodologías subjetivas que adoptan una postura de escucha para la persona al describir sus problemas, dificultades y encuentros y como pueden ser impulsadas por las diferentes administraciones sociales. (Jiménez, 2007, p.15)

El suministro básico de una nación o área tiene un efecto extremadamente inmediato en la satisfacción personal de sus habitantes. Desde un punto de vista, la base fundamental (suministro de agua, sistemas de saneamiento, etc.) mide un grado satisfactorio de cumplimiento de ciertas necesidades. Mientras que los marcos del vehículo influyeron en que las remociones se pueden completar con un nivel satisfactorio de cumplimiento de los individuos invertidos. En este momento, los factores que pueden utilizarse realzar una evaluación adecuada de la categoría de cumplimiento de los clientes del marco de transporte son: velocidades de viaje, tiempos de viaje, beneficios, obstrucción, la tierra, factores de evaluación, entre otros. (Obregón, 2008, p. 29).

En la investigación de Jerez et al. (2018), confirmó los impactos de las obras abiertas, percibió que el desarrollo de la calle intercomunitaria roja Quisapincha-Pasa ha agregado a la disponibilidad, versatilidad y acceso a las administraciones fundamentales por parte de los ocupantes, solo como una mejora en el tipo de alojamiento, acceso a varios métodos de transporte y administraciones esenciales Todo eso, que incorpora el registro de satisfacción personal, lo que 12.49%, es lo que hay

una mejora en la satisfacción personal de los ocupantes, tomando como referencia el año 2010 (p. 95).

La satisfacción personal es la condición ideal que supervisa el comportamiento del espacio vital en cuanto al consuelo relacionado con lo natural, orgánico, financiero, beneficioso, sociocultural, tipológico, mecánico y de buen gusto en sus medidas espaciales. En este momento, la calidad natural es por expansión, el resultado de la asociación de estos factores para el cumplimiento de un espacio de vida sólido y agradable, apto para satisfacer las necesidades esenciales de manejabilidad de la vida humana. (Flores, 2018, p. 27).

El término satisfacción personal es posterior, aparece alrededor de 1975 y tiene una extensión extraordinaria a lo largo de los años ochenta. Su punto de partida básicamente es la medicación para extenderse rápidamente a la ciencia humana, desalojando diferentes términos cada vez más difíciles de trabajar como satisfacción y prosperidad. Sea como fuere, a pesar del hecho de que el término es posterior, el tipo de preocupación causada por un individuo y socialmente para que sus condiciones de vida mejoren existe desde el comienzo del contexto histórico de la humanidad. Es problemático en ese punto, discute una metodología auténtica, ya que está más presente que la historia. Como García Riaño llama la atención, no existen referencias bibliográficas auténticas de la idea de la satisfacción personal en sí misma, de aquí en adelante debemos recurrir a sus términos relacionados (bienestar, prosperidad y alegría) para hacer un poco de historia. Su mejora posee dos etapas claramente diferenciadas. El que se encuentra primero nace con los desarrollos principales, este crece básicamente hasta los años 1700 y está explícitamente preocupado por el bienestar en general. El que lo sucede aparece con el avance de la creación de vanguardia del estado y la fundación de una progresión de leyes que influyen en los derechos y la asistencia social del gobierno del residente, el procedimiento sorprendentemente tardío que se encuentra con el surgimiento de la "asistencia gubernamental estado "y que algunos piensan en una maravilla durante el tiempo dedicado al autocontrol, si no a la aniquilación. Los avances humanos egipcios, hebreos, griegos y romanos hicieron la increíble convención occidental de la preocupación por el bienestar del sujeto, enfocándose mucho en los factores de limpieza individuales y nutritivos, como en Grecia, o en el diseño estéril de conducción

y seguro de agua, como en Roma. El bienestar se debió principalmente a que la presencia de un espacio abierto y agregado en la actividad pública podría crear sin peligros increíbles. En consecuencia, medidas contra pandemias específicas, por ejemplo, infección. (Jiménez, 2007, p.10)

Fernández y Guzmán (2000) sostienen que la satisfacción personal es cuánto potencia un público en general el cumplimiento de las necesidades de sus individuos, dicho límite es mostrado mediante diferentes condiciones objetivo en las que se desarrolla la actividad pública y en la inclinación abstracta (p. 137).

De acuerdo a Jiménez (2007). El progreso mecánico actual que depende de los productos derivados del petróleo está causando impactos planetarios que pueden ser contraproducentes para la satisfacción personal, e incluso la resistencia, en todas las especies humanas. Es una cuestión de una grandeza oscura hasta el presente, sin embargo, uno puede observar ámbitos más pequeños desde el principio de los tiempos: satisfacer las necesidades a través de la utilización extrema de los activos puede restringir la capacidad de otros (contando personas en el futuro) para abordar sus propios problemas; Por lo tanto, en este momento es fundamental ajustar los esfuerzos para mejorar la satisfacción personal con la solidaridad entre las edades. Para lo cual es importante evaluar las ventajas en cuanto a la satisfacción personal con los gastos en determinados términos ecológicos y sociales. La estimación del valor, como estamos viendo, es un recado prácticamente impensable debido a nuestro propio olvido del instinto humano, que también se aplica a la estimación de los gastos sociales; no obstante, para los gastos ecológicos se obtienen instrumentos cada vez más exactos de la información sobre las ciencias físicas. La impresión biológica es un indicador que se ajusta a la medida y mira los costos ecológicos obtenidos de las diversas formas de vida influenciadas en los actuales órdenes sociales humanos. Su margen de maniobra fundamental es la posibilidad de unir en una unidad similar una gran cantidad de efectos de diversa naturaleza; Su principal desventaja, el problema de su figuración exacta. Independientemente, cruzar un marcador, por ejemplo, el Índice de Desarrollo Humano (IDH) con la Huella Ecológica de diferentes naciones ofrece una imagen extremadamente distinta del efecto que los diversos satisfactores tienen en varias naciones para lograr una satisfacción personal alternativa. La Figura 5 muestra que puede llegar al nivel elevado de avance humano caracterizado por las Naciones Unidas

con dificultades excepcionalmente diferentes en la tierra, desde la inviabilidad absoluta de los Estados Unidos o los Emiratos Árabes Unidos (por ejemplo, el de la mayoría de las naciones creadas) a la capacidad de apoyo más notable de las naciones, por ejemplo, Cuba, Costa Rica o Bosnia-Herzegovina, cuya impresión biológica se encuentra dentro del mayor nivel permitido por el planeta (p.25).

or ello se entiende que, La satisfacción personal se caracterizó por estar compuesta de componentes de la condición material y factores de la condición psicosocial, que, por lo tanto, incluyen la combinación de marcadores de destino e indicadores emocionales. Sin incorporar indicadores emocionales a las evaluaciones de cualquier realidad social (p. Ej., La satisfacción de los residentes con la tierra en la que viven o con las administraciones), observándolo de acuerdo al punto de vista de las sociologías, no es importante hablar de "satisfacción personal". Debe notarse que en las ciencias del bienestar ha sido básico esperar "satisfacción personal" como una palabra equivalente para "prosperidad emocional", cuando en sociologías la idea principal es mucho más extensa y coordina la segunda. Durante los años 70, la propuesta de Campbel, Converse y Rodgers (1976) fue aceptada para considerar que las condiciones de vida psicosociales pueden caracterizarse como "discernimientos, evaluaciones y objetivos individuales". Según esta definición, hay diferentes ideas cerca de la prosperidad abstracta: confianza, ayuda social, esperanza esencial, etc. Sea como fuere, no existe un significado único de prosperidad abstracta (Casas, 2015, p. 19).

Adila (2003), sostiene que cuando se satisfacen las necesidades fundamentales de alimentación, alojamiento, trabajo, bienestar, etc., para la mayoría de las personas de una red, en un entorno dado, comienza el entusiasmo por la satisfacción personal. Exija que sea importante dejar de concentrarse en las necesidades de deficiencia y comenzar a tomar conciencia de la autoconciencia, el reconocimiento de las posibilidades, la prosperidad abstracta y otras cuestiones comparables. (p. 162).

Para la variable calidad de vida del poblador tenemos las siguientes dimensiones, tal como: Desarrollo personal, pues Podemos caracterizar la autoconciencia como un procedimiento mediante el cual los individuos intentan encontrar un ritmo viable de nuestras posibilidades o cualidades y llegar a nuestros objetivos, deseos, preguntas, deseos, etc., determinado por el entusiasmo de sobrevivir, tal como lo necesitan. Para

dar una importancia a la vida. Lograr mejoras en cada parte de la vida (familiar, social, laboral, cercana, individual, etc.) es extremadamente problemático y difícil de alcanzar. Por ejemplo, es probable que muchas personas quieran ser aún más intrigantes o más brillantes, comunicarse en algunos dialectos, tocar algunos instrumentos de manera impresionante, viajar con mayor regularidad, conocer a todos, ser cada vez más fructífero, lograr más objetivos, comprometerse menos errores, nunca se enferman, responden más, y así sucesivamente. Sin embargo, muchas personas pueden sentirse extremadamente felices con mucho menos, a la luz del hecho de que, afortunadamente, la prosperidad de nuestra autoconciencia no se basa legítimamente en numerosas cosas o hemos adquirido, sino que depende de nuestro discernimiento, al igual que el Destinos que establecemos (Dongil y Cano, 2014, p. 2).

Similar; La mejora personal es un procedimiento de autoconciencia, es cualquier cosa menos una actividad que se realiza comenzando con un minuto y luego con el siguiente, pero más bien, es la consecuencia de un procedimiento largo que se realizará a tiempo y que permite al individuo su perspicacia, sus capacidades, su capacidad latente y su avance entusiasta, orgánico y profundo y en todas las partes individuales del individuo son persistentes a todos los efectos. Esta es una marca registrada que debe ser básica en la persona, ya que, si no hay una cantidad de avance constante, en cada una de las zonas, y en cada parte de su vida, simplemente no puede hablar sobre la superación personal, ya que el individuo esencialmente existe, sin embargo, no se desarrolla ni crea, de acuerdo con sus antecedentes. La autoconciencia no tiene límite de edad, ni la fase de avance, ni está moldeada a una forma de vida específica, ni a un grado de adquisición, llamado, diferenciación social, siempre y cuando el individuo tenga vida, de manera constante y continua, necesita ir experimentando mejoras, en todos los aspectos de su vida (Potosí, 2011, p. 5).

En el caso del bienestar físico podemos entender que, es controlado por la utilidad; vitalidad y debilidad; agonía e inquietud; requerimiento de medicamentos clínicos; límite de trabajo; descansar y descansar; todos los días ejercicios de vida; dependencia de sustancias terapéuticas y guías clínicas; Movilidad y límite de trabajo. De manera similar, según Gutiérrez (2000), no hay incertidumbre de que un acto de acción física realizado por una adecuada recurrencia, fuerza y duración esté confinado dentro de modelos sólidos o formas de vida. A decir verdad, se demuestra la importancia de la

medición de la prosperidad física en una reunión de mayor riesgo, tendiendo a ángulos que pueden tener mucho que ver con la visualización, historias, por ejemplo, medicamentos farmacológicos retrasados, componentes físicos, psicológicos y tangibles. (p. 12).

Muy importante es el bienestar material, pues Las conexiones entre la prosperidad material y la satisfacción personal se han examinado esencialmente con respecto a la alegría. La paga simple y la alegría no se conectan directamente, y esta relación legítimamente con el grado de pago, la satisfacción o la decepción de las necesidades esenciales y las diferentes variables. Hay exámenes culturalmente diversos que intentan contemplar estas variables en diversos entornos y en varias naciones. En realidad, el efectivo no compra satisfacción. En cualquier caso, el incumplimiento de las necesidades fundamentales es contrario a la felicidad en general. (Ardila, 2003, p. 162). Los marcadores focales propuestos para esta medición son: derechos, finanzas, seguridad, alimentación, trabajo, efectos, entre otros. Los sistemas para mejorar esta medición son: propiedad de permisos, seguridad presupuestaria protegida, situaciones de permisos, trabajo confirmado, entre otros (Soto, 2018, p. 30).

Existe un amplio acuerdo sobre la forma de vida de un público en general que se identifica directamente con los grados de utilización y los fondos de inversión de sus individuos, es decir, su capacidad para gastar. Esta capacidad, que comprende una idea excepcionalmente instintiva, termina siendo una variable alucinante a medida que consideramos cómo medirla con precisión. La explicación es que la idea de límite de gasto incluye ángulos cuantitativos (pago, cargos, hinchazón, estructura de valor influenciada, etc.) y puntos de vista subjetivos (naturaleza de los productos, bases y administraciones abiertas accesibles; perspectivas identificadas con seguridad o contaminación, subestimación social, etc.) cuya exactitud no es evidente por sí misma. En su procedimiento para establecer la lista de avance humano (IDH), las Naciones Unidas relacionan la posibilidad de la "forma de vida" con el salario o consumo per cápita, que se aproxima al producto nacional total per cápita (PIBpc). Este espectáculo mejora extraordinariamente las cosas, sin embargo, debemos resolver sus confinamientos. (Ardila, 2003, p. 163).



Y de acuerdo, a los estudios realizados y al contexto teórico en relación con esta investigación, surge la formulación del problema general: ¿Cuál es la implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado durante el año 2019? Asimismo, se planteó las siguientes preguntas de investigación: ¿Cuál es el nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019?, ¿Cuál es el nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019?

La presente investigación tiene la justificación a nivel de conveniencia, debido a que permite conocer la implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca con la calidad de vida del poblador beneficiado. Para generar acciones para intervenir en las dos variables de estudio para finalmente otorgarles una solución. Asimismo, es de gran importancia a nivel social, porque los problemas se pueden identificar de acuerdo a los resultados que se obtengan en la calidad de vida del poblador como consecuencia de la gestión de administración vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en el año 2019 y de esa manera crear recomendaciones en los que se puedan mejorar el sistema de gestión de la infraestructura vial, tomando en cuenta la percepción tanto de los usuarios de la vía como de los encargados en su administración, a consecuencia de los usuarios de la vía. A nivel valor teórico, se han establecido definiciones y conceptos sobre la gestión de infraestructura vial y la calidad de vida del poblador beneficiado, para contribuir a profesionales y oficinas involucradas en la gestión de la infraestructura vial y así enriquecer en la mejor forma el problema de la investigación cada vez más aceptable y completa. A nivel implicancia práctica, se puede evidenciar en los resultados del presente estudio ya que los beneficiarios directos son los pobladores que se encuentran en la zona de investigación, debido a que con la investigación se conoce la realidad de procesos de conservación y mejoramiento, por el tamaño del presente estudio, se puede entender que fácilmente puede ser usado por instituciones, ya que se pueden contribuir a las funciones de gestión de la infraestructura vial con los datos obtenidos en esta investigación. Y a nivel utilidad metodológica, el presente trabajo se encuentra sustentado debido a que se utiliza diseños de estudio y métodos de investigación, estas finales usando la técnica e instrumentos para realizar la recolección de recolección de datos como el

cuestionario de la presente investigación contribuye que los datos sean obtenidos más fácilmente y estos se apeguen a la realidad.

Como objetivo general de la investigación se determinó la implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019. De la misma manera, se ha tenido como objetivos específicos identificar el nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019; e identificar el nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019.

Y usando la prueba inferencial estadístico denominado correlación de Pearson, se respondió la hipótesis general planteada sobre si en, Ha: Existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019 y de, Ho: No existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019. En cuanto a las hipótesis específicas se tiene que, H1: El nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019, es regular; y H2: El nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019 es regular.

## II. MÉTODO

### 2.1. Tipo y diseño de investigación

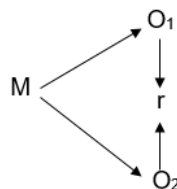
#### Tipo de investigación

La presente investigación realizada fue básica de acuerdo a su finalidad, porque se basó en analizar, realizar la justificación de un determinado fenómeno y comprenderlo, una situación o un hecho, siendo en este caso sobre la gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador. Según Hernández et al. (2014), La investigación fundamental busca ocuparse de los problemas y compromisos con nuevos datos para una hipótesis establecida (p. 89). El examen por su temperamento tenía una metodología cuantitativa.

#### Diseño de investigación

En esta investigación el diseño descriptivo correlaciona fue utilizado, el cual es de corte transversal, considerando que su propósito fue definir y describir las cualidades y particularidades que presentan cada una de las variables estudiadas, para que posteriormente se pueda determinar el grado de asociación que existe entre las mismas, de tal manera que, al culminar esta investigación, se pueda aceptar una de las hipótesis planteadas inicialmente (Palomino et al., 2015, p. 42).

El esquema empleado es el siguiente:



Dónde:

M = Muestra de estudio

O<sub>1</sub> = Gestión de infraestructura vial.

O<sub>2</sub> = Calidad de vida del poblador

r = Relación que existe entre ambas variables

### 2.2. Variables, operacionalización

#### Variable

V<sub>1</sub>: Gestión de infraestructura vial

V<sub>2</sub>: Calidad de vida del poblador

## Operacionalización

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Gestión de infraestructura vial	Es la organización de la infraestructura, que incorpora elementos de organización, asociación, rumbo, coordinación, ejecución y control del marco de la calle. (MTC, 2016).	Ejecución de actividades en un determinado tiempo que será evaluado según la calidad de la infraestructura vial y su conservación desde la perspectiva del poblador.	Calidad de la infraestructura vial	<p>Espesor del mortero asfáltico</p> <p>Ancho de la vía</p> <p>Regularidad Superficial del pavimento</p> <p>Adherencia superficial</p> <p>Construcción de cunetas</p>	Ordinal
			Conservación vial	<p>Limpieza de calzada</p> <p>Limpieza de drenaje</p> <p>Roce y Desbroce</p> <p>Reparaciones de la plataforma</p> <p>Reparaciones de cunetas</p> <p>Reparaciones de alcantarillas</p>	
Calidad de Vida del poblador	Está cerca de la prosperidad del hogar obtenida del cumplimiento o la decepción con territorios que son imprescindibles para el individuo. (Ferrans, 1990).	Es la satisfacción o insatisfacción del poblador que será evaluado según los criterios de, bienestar físico, desarrollo personal y material.	Desarrollo Personal	<p>Acceso a establecimientos de educación</p> <p>Participación en actos electores</p> <p>Participación en eventos deportivos</p>	Ordinal
			Bienestar físico	<p>Acceso a establecimientos de salud</p> <p>Implementación de campañas medicas</p> <p>Confort en viaje</p> <p>Atención de emergencias médicas.</p>	
			Bienestar material	<p>Comercialización de productos agrícolas</p> <p>Acceso al mercado laboral en la provincia</p> <p>Alojamiento y restaurantes</p> <p>Precio del pasaje</p> <p>Tecnologías agrícolas</p>	

### 2.3. Población, muestra y muestreo

#### Población

Para realizar el trabajo in situ se ha tenido como población de estudio a los jefes de hogar de los distritos de Alto Biavo y Bajo Biavo, que son un total de 5405 comprendidos entre 3464 jefes de hogar del distrito de Bajo Biavo y 1941 jefes de hogar del distrito de Alto Biavo, según censo nacional (INEI) 2017

#### Muestra

De acuerdo a lo detallado por el muestreo probabilístico, se ha conformado la muestra por 135 jefes de hogar de los distritos de Alto Biavo y Bajo Biavo, que teniendo en cuenta la fórmula de tamaño de muestra fue 134.87.

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q} = \frac{(5405 * 1.96^2 * 0.9 * 0.1)}{(0.05^2 * 5404) + (1.96^2 * 0.9 * 0.1)} = 134.87 \approx 135$$

n	Muestra buscada	135
N	Tamaño de Población	5405
Z	Nivel de confianza 95.0%	1.96
P	Probabilidad de éxito.	0.9
Q	Probabilidad de fracaso	0.1
d	precisión (Error máximo estimación)	0.05
	Nivel de confianza	95%

Para el cálculo de la cantidad de muestra por distrito, para la aplicación de encuesta se ejecutó la muestra estratificada, que según Behar (2008) se utiliza cuando a su presencia en la población los elementos de esa muestra con proporcionales a la misma, para ello la población es dividida en varios grupos que tienen como finalidad representar a muchos factores que son parte del universo estudiado (p. 52). Los resultados se basarán en los 135 jefes de hogar puesto que conforman un mismo conjunto como población beneficiaria de la gestión de infraestructura vial de la carretera Nuevo Lima – Barranca.

❖ Bajo Biavo (BB): 3464 jefes de hogar.

❖ Alto Biavo (AB): 1941 jefes de hogar

$$f = \frac{N}{n} = \frac{5405}{135} = 0.02497687$$

$m_{BB} = f * BB = 0.02497687 * 3464 = 87$  jefes de hogar del distrito de Bajo Biavo

$m_{AB} = f * AB = 0.02497687 * 1941 = 48$  jefes de hogar del distrito de Alto Biavo

### **Muestreo**

Lo que se utilizó es un muestreo probabilístico, puesto que con ella se realizó la determinación de muestra en donde todos los individuos que conforman la población (jefes de hogar) tienen la misma posibilidad de que sean elegidos.

## **2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.**

### **Técnicas**

La encuesta fue la técnica utilizada, cuya técnica de recolección es aplicada al necesitar indagar sobre la opinión de un problema determinado generada por un grupo de la población, es por ello que la escala predeterminada demuestra la valoración de acuerdo a su función.

### **Instrumentos**

De acuerdo a lo estudiado previamente se decidió usar el Cuestionario, y este definirá la implicancia de la gestión de infraestructura vial en la calidad de vida de la población beneficiaria del tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019.

El cuestionario para identificar el nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima – Barranca, fue elaborado por el propio autor de la investigación y que estuvo conformado por 16 preguntas de selección única que utilizan una escala de Likert para medición de datos ordinales: 1=Totalmente en desacuerdo, 2=En desacuerdo, 3=Indiferente, 4= De acuerdo, 5= Totalmente de acuerdo. El cuestionario se divide en dos dimensiones: D1= Calidad de infraestructura vial (8 ítems) y D2= Conservación vial (8 ítems), lo que hace un valor mínimo de 16 puntos y un valor máximo 80 puntos.

<b>Escala de instrumento</b>	<b>Intervalos de valoración</b>	<b>Respuestas valoradas</b>
Totalmente en desacuerdo	16 – 37 puntos	Inadecuado
En desacuerdo		
Indiferente	38 – 59 puntos	Regular
De acuerdo		
Totalmente de acuerdo	60 – 80 puntos	Adecuado

El cuestionario para identificar el nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, fue elaborado por el propio autor de la investigación y estuvo conformado por 15 preguntas de selección única que utilizan una escala de Likert para medición de datos ordinales: 1=Totalmente en desacuerdo, 2=En desacuerdo, 3=Indiferente, 4= De acuerdo, 5= Totalmente de acuerdo. El cuestionario se divide en tres dimensiones: D1= Desarrollo personal (5 ítems), D2=Bienestar físico (5 ítems) y D3= Bienestar material (5 ítems), lo que hace un valor mínimo de 15 puntos y un valor máximo 75 puntos.

<b>Escala de instrumento</b>	<b>Intervalos de valoración</b>	<b>Respuestas valoradas</b>
Totalmente en desacuerdo	15 – 35 puntos	Sin mejora
En desacuerdo		
Indiferente	38 – 55 puntos	Regular mejora
De acuerdo		
Totalmente de acuerdo	55 – 75 puntos	Mucha mejora

### **Validación y confiabilidad del instrumento**

#### **Validez:**

Para la aprobación del examen, confirme el sistema de juicio de expertos, aplicando los instrumentos de surtido de información indicados por el científico. Los especialistas interesados en la exploración fueron (3) los expertos dedicaron mucho tiempo a la investigación lógica, quienes ofrecieron su evaluación de la legitimidad, estas autoridades designadas fueron:

Variable	N.º	Especialista	Promedio de validez	Opinión del experto
Gestión de la infraestructura vial	1	Mg. Ivo Martin Encomenderos Bancallán	48	Existe suficiencia
	2	Dr. Wilson Torres Delgado	46	Existe suficiencia
	3	M.B.A. Ángel Cárdenas García	46	Existe suficiencia
Calidad de la vida del poblador	1	Mg. Ivo Martin Encomenderos Bancallán	48	Existe suficiencia
	2	Dr. Wilson Torres Delgado	47	Existe suficiencia
	3	M.B.A. Ángel Cárdenas García	45	Existe suficiencia

Los instrumentos, compuestos por dos encuestas, en algunos casos fueron juzgados por tres especialistas recientemente influenciados; quien ha estado encargado de verificar la importancia y el conocimiento de los punteros con los factores de investigación. Lo que demostró una normalidad de 4.67, hablando del 93.33% de comprensión entre los decididos para los instrumentos de los dos factores; lo que demuestra que tienen una alta legitimidad; cumpliendo con los requisitos necesarios

### **Confiabilidad**

Para evaluar la verificación del instrumento a aplicar, se experimentó el examen del alfa de Cronbach, cuyo incentivo para tener la consistencia de la idoneidad debería ser lo más cercano a 1. De esta manera, la calidad inquebrantable se adquirió al manejar la información influenciada del uso de una prueba piloto en comparación con cada factor, donde em este caso se realizó la prueba a 50 jefes de hogar del Tramo Nuevo Lima – Barranca, periodo 209.

#### **A través del Alfa de Cronbach**

$$\alpha = \frac{K}{K - 1} \left[ 1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

*Nivel de confiabilidad del coeficiente alfa de Cronbach*



<b>Rango</b>	<b>Nivel</b>
0,9 – 1,0	Excelente
0,8 – 0,9	Muy bueno
0,7 – 0,8	Aceptable
0,6 – 0,7	Cuestionable
0,5 – 0,6	Pobre
0,0 – 0,5	No aceptable

*Fuente:* George y Mallery (2003, p. 231).

#### **a) Variable 1: Gestión de infraestructura vial**

La confiabilidad del instrumento de la variable Gestión de infraestructura vial, se calculó a través del análisis de 16 ítems del cuestionario a través del Alfa de Cronbach, donde se obtuvo como resultado un coeficiente de 0,829 el cual nos indica una fuerte fiabilidad por ubicarse en un nivel “Muy bueno”.

*Estadísticos de fiabilidad – Gestión de infraestructura vial*

<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>Nº de elementos</b>
,829	16

*Fuente:* Base de datos – SPSS VER 24.

#### **b) Variable 2: Calidad de vida del poblador**

La confiabilidad del instrumento de la variable Calidad de vida del poblador, se calculó a través del análisis de 15 ítems del cuestionario a través del Alfa de Cronbach, donde se obtuvo como resultado un coeficiente de 0,922 el cual nos indica una fuerte fiabilidad por ubicarse en un nivel “Excelente”.

*Estadísticos de fiabilidad – Calidad de vida del poblador*

<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>Nº de elementos</b>
,922	15

*Fuente:* Base de datos – SPSS VER 24.

## **2.5. Procedimiento**

Se realizó en función a los objetivos que persigue esta investigación:

Se solicitó al administrador de contrato de la Red Vial Huallaga Central del Proyecto Especial Huallaga Central y Bajo Mayo (PEHCBM) - GRSM, la aprobación y el permiso de ingreso para la realización para esta investigación, donde se realizó la primera etapa de observación de la gestión de infraestructura vial, tanto con la calidad de la infraestructura vial y su conservación de manera rutinaria y periódica de acuerdo a lo investigado.

La siguiente etapa generó la elaboración de los instrumentos de examen, por ejemplo, la encuesta que tenían sobre la base de las mediciones y punteros planteados por el especialista. La tercera etapa comprende el uso de estos instrumentos, ya que la ejecución de la encuesta en el campo en el espacio terrestre determinado previamente. Además, la última etapa consistió en la preparación de la información y la recopilación, de acuerdo con las consecuencias de los instrumentos utilizados.

## **2.6. Métodos de análisis de datos**

Luego en consecuencia a la encuesta aplicada debido a la recolección de datos, estas fueron analizadas y tabuladas con el paquete estadístico SPSS 24 y el programa Microsoft Excel, permitiendo la aplicación de pruebas estadísticas descriptivas (frecuencias y porcentajes) y la prueba estadística inferencial no paramétrico denominado (r) de Pearson, permitiéndonos identificar el grado de relación entre las variables estudiadas, por lo que para interpretarlo se usó la tabla adjunta planteada por Hernández et al. (2014, p. 305):

*Tabla de interpretación de correlación de Pearson*

<b>Valor de r</b>	<b>Significado</b>
-0.90	Correlación negativa muy fuerte
-0.75	Correlación negativa considerable
-0.50	Correlación negativa moderada
-0.25	Correlación negativa débil
-0.10	Correlación negativa muy débil
0.00	No existe correlación alguna
+0.10	Correlación positiva muy débil
+0.25	Correlación positiva débil
+0.50	Correlación positiva moderada
+0.75	Correlación positiva considerable
+0.90	Correlación positiva muy fuerte
+1.00	Correlación positiva perfecta

*Fuente:* Hernández et al., 2014.

## **2.7. Aspectos éticos**

La información utilizada en el examen se utilizará con multas académicas, asegurará el carácter de los miembros para abstenerse de moldear, un creador similar de la investigación es responsable de la sustancia utilizada.

### III. RESULTADOS

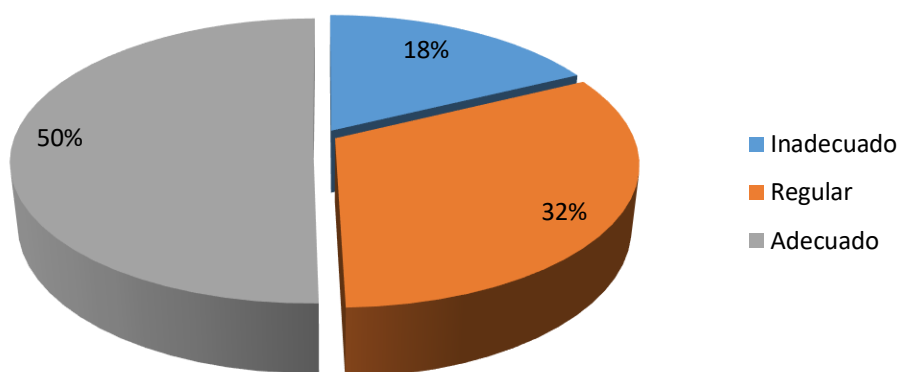
#### 3.1. Gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019.

**Tabla 1**

*Gestión de infraestructura vial*

Escala	Valor (puntaje)	N° pobladores	% pobladores
Inadecuado	16 - 37	24	18%
Regular	38 - 59	43	32%
Adecuado	60 - 80	68	50%
Total		135	100%

*Fuente:* Base de datos del cuestionario sobre Gestión de infraestructura vial.



**Figura 1.** *Gestión de infraestructura vial (%)*

*Fuente:* Base de datos del cuestionario sobre Gestión de infraestructura vial.

#### **Interpretación:**

Según los resultados obtenidos como respuesta de los pobladores sobre la gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019, en la tabla y figura 1 podemos indicar que la escala de mayor concentración es la de una gestión adecuada en un 50%; 43 pobladores indicaron que es regular lo que representa un 32%, mientras que 24 pobladores que representan el 18% de la muestra percibieron que la gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019 fue inadecuada.

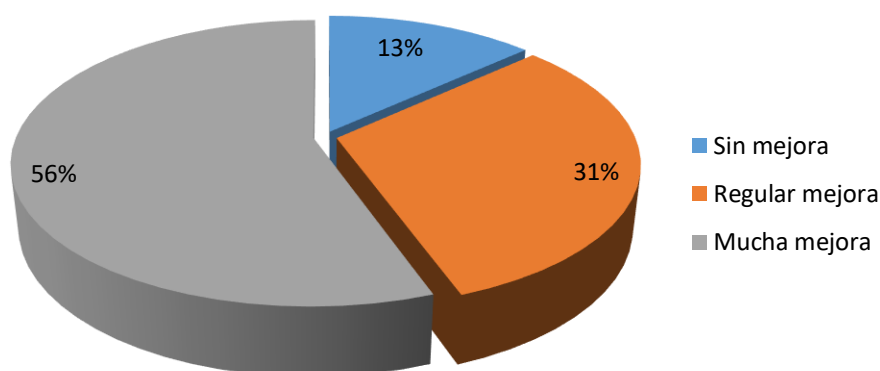
### 3.2. Calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019.

**Tabla 2**

*Calidad de vida del poblador beneficiado*

Escala	Valor (puntaje)	N° pobladores	% pobladores
Sin mejora	15 a 35	18	13%
Regular mejora	35 a 55	42	31%
Mucha mejora	55 a 75	75	56%
	Total	135	100%

*Fuente:* Base de datos del cuestionario sobre Calidad de vida del poblador beneficiado.



**Figura 2.** *Calidad de vida del poblador beneficiado (%)*

*Fuente:* Base de datos del cuestionario sobre Calidad de vida del poblador beneficiado.

#### **Interpretación:**

Al describir los resultados sobre la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019; podemos observar tanto en la tabla y figura 2, que el 56% de los pobladores de la muestra indicaron que hubo mucha mejora en su calidad de vida como beneficiados de la infraestructura vial en ese tramo; 42 pobladores que representan el 31% percibieron una regular mejora en su calidad de vida y solo el 13% de los pobladores de la muestra indicaron que no existió ninguna mejora de su calidad de vida como beneficiados de la infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima – Barranca.

### 3.3. Implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.

Debido a la problemática del estudio y a la clasificación de las variables de tipo ordinal, y como objetivo principal es cuantificar la implicancia de la variable independiente gestión de infraestructura vial sobre la variable dependiente calidad de vida del poblador, se optó como estadístico de prueba la correlación de Pearson y su coeficiente de determinación; este último estadístico nos indicará el porcentaje de implicancia de la variable independiente sobre la dependiente.

#### Contrastación de hipótesis:

**H<sub>0</sub>:** No existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.

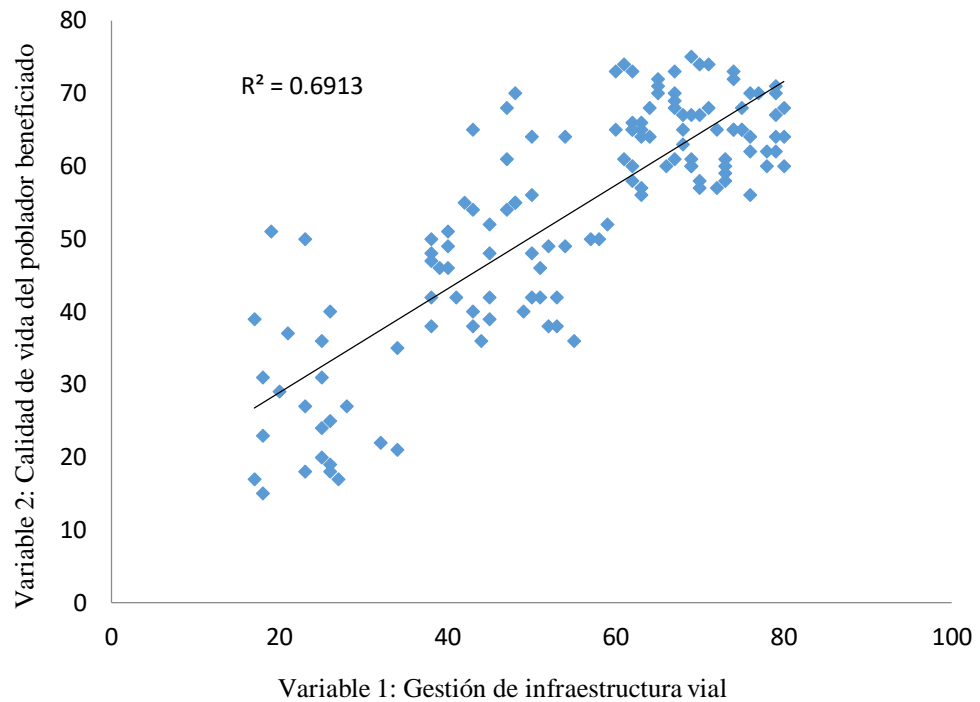
**H<sub>a</sub>:** Existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.

#### Tabla 3

*Correlación de Pearson de las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado.*

<i>Estadísticas de la regresión</i>	
Coeficiente de correlación	0,8314328
Coeficiente de determinación R <sup>2</sup>	0,6912805
R <sup>2</sup> ajustado	0,6889593
Error típico	8,7945344
Observaciones	135

*Fuente:* Base de datos de los cuestionarios. SPSS VER. 24.



**Figura 3.** Diagrama de dispersión de las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado.

**Fuente:** Base de datos de los cuestionarios.

**Interpretación:**

En la tabla 3, Se valora el nivel de relación entre las variables consideradas por el coeficiente de Pearson ( $r = 0,831$ ) que según la tabla de interpretación de Hernández et al. (2014) implica una relación positiva considerable entre las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado; el coeficiente de determinación (0,691) nos indica que aproximadamente el 70% implica la variable gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019. El diagrama dispersión (figura 3) demuestra una relación directa positiva, es decir, en cuando tengamos una gestión de infraestructura vial adecuada, la calidad de vida del poblador tendrá mucha mejora.

**Tabla 4**

*Análisis de varianza de las variables gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado.*

	<i>Grados de libertad</i>	<i>Suma de cuadrados</i>	<i>Promedio de los cuadrados</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
Regresión	1	23033,907	23033,907	297,812	0,000
Residuos	133	10286,730	77,344		
Total	134	33320,637			

*Fuente:* Base de datos de los cuestionarios. SPSS VER. 24

**Regla de decisión:**

Sig.  $\leq 0,05 \Rightarrow$  Dependencia, relación significativa

Sig.  $> 0,05 \Rightarrow$  Independencia, o relación no significativa

**Interpretación:**

En la tabla 4, se ve que es significativa con un alfa ( $\alpha=0.05$ ), en otras palabras una sig. ( $0.000 < 0.05$ ), de esta manera hay pruebas estadísticas contundentes para descartar la hipótesis nula ( $H_0$ ), y se toma la decisión de reconocer la hipótesis de estudio o alterna ( $H_a$ ); Por lo tanto, podemos concluir que: Existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.



#### **IV. DISCUSIÓN**

De acuerdo al primer objetivo específico planteado, sobre la gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019; se posiciono en la escala valorativa adecuado con un 50%, siendo esta considerada de mayor concentración de respuesta por parte de la población beneficiada encuestada, mientras que para el 32% fue regular y 18% percibieron que es inadecuado. Estos resultados corroboran el estudio de Macas (2017), quien dijo que la fundación de la calle es la disposición de ejercicios que se crea de manera organizada y especializada, puede brindar comodidad y seguridad para los portadores y las multitudes que deben ensamblarse comenzando con un punto y luego en el siguiente, donde es parte de una necesidad. La administración de la fundación de la calle hace que sea posible analizar, evaluar, diseñar y programar imparcialmente el mantenimiento de los recursos de la calle a lo largo de su vida útil, mejorando la utilización de los activos accesibles. De la misma manera Salazar (2017) en su investigación, razonó que el sistema de calles y los beneficios de transporte que funcionan en todas las capacidades separadas en cuanto a calidad, recurrencia y gastos disponibles dependen del área de los cursos, a pesar de la forma en que están muy enunciados. Arrieta (2017), En su examen, presumió que los ejercicios estándar de mantenimiento de la calle crearon un efecto constructivo en el avance social, convirtiéndose en un instrumento significativo para ayudar a mejorar el vecindario en la instrucción, el bienestar y el alojamiento, por lo que han sido una fuente de preparación para algunas personas que no padecen ninguna enfermedad. Siendo entonces, la gestión de infraestructura vial una herramienta para toma decisiones para diferentes distritos periurbanos que permite priorizar inversiones en base a criterios de costos, evitados por el mejoramiento de carreteras, calles y avenidas estratégicas. Por lo tanto, al tener como resultado una escala adecuada, esta debe de seguir en el mismo nivel por lo que la conservación debe continuar para que se pueda mantener el nivel de calidad de la vía en mención, tomando en consideración las precipitaciones pluviales que se generan en la zona.

En cuanto al segundo objetivo específico, sobre la calidad de vida del poblador beneficiado por la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019; esta se ubicó en la escala mucha mejora con un 56%, siendo esta considerada de mayor concentración de respuesta por parte de la población beneficiada encuestada, el

31% lo califico en un nivel de regular mejora y sin mejora un 13%. Dichos resultados son parecidos al trabajo de Jerez et al. (2018), quien decidió los impactos de las obras abiertas, donde el desarrollo de la calle intercomunitaria roja Quisapincha-Pasa se ha sumado a la apertura, versatilidad y acceso a las administraciones esenciales por parte de los ocupantes, solo como una mejora en el tipo de alojamiento, acceso a varios métodos de transporte y administraciones fundamentales, en este sentido, producen una lista de satisfacción personal que determina el 12,49%, que habla de una mejora en la satisfacción personal de los ocupantes. De la misma manera Cano (2016) en su estudio concluyo que la calidad de la vía es también considerada importante para el desarrollo socioeconómico, toda vez que influye notoriamente en la velocidad, costos efectividad, etc., de los distintos procedimientos habituales de la población. En consecuencia, la satisfacción personal son las condiciones ideales que administran la conducta del espacio vital en relación con el consuelo relacionado con el medio ambiente, natural, financiero, rentable, socio-social, tipológico, innovador y elegante en sus medidas espaciales, razón por la cual se comprende, que la administración satisfactoria de la fundación de la calle, la mejora general, el cumplimiento y la gran satisfacción personal en la población.

Se ha determinado que existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019; hallándose una sig. Bilateral ( $0.000 < 0.05$ ) y un valor de relación positiva considerable entre las variables coeficientes por el coeficiente de Pearson ( $r=0,831$ ); el coeficiente de determinación nos indica que aproximadamente el 70% implica la variable gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019, es decir que en cuando tengamos una gestión de infraestructura vial adecuada, la calidad de vida del poblador tendrá mucha mejora. De acuerdo al estudio realizado por Rojas (2018), que no se mantiene el tablero fuera del examen, cuya información, identificada con el cumplimiento del cliente, muestra las consecuencias de un coeficiente de conexión en una estimación positiva de 0.891 y una importancia respectiva de 0.000; Por lo tanto, estos resultados son una prueba fáctica adecuada para atestiguar que existe una conexión causal inmediata y enorme entre los factores de investigación, de esta manera, existe un impacto de apoyo a los ejecutivos en los niveles de cumplimiento

del cliente en la calle Shapaja - Chazuta. Así mismo Arrieta (2017), concluye que los ejercicios de las microempresas de mantenimiento de carreteras de rutina afectan de manera efectiva a la economía y son una opción poderosa en vista del hecho de que hay una expansión en el compromiso financiero familiar, aperturas comerciales más notables y empresas pioneras en regiones rústicas donde ambos no están bromeando, algunos han sido promovidos y han deambulado por diferentes campos, más allá de la acción de mantenimiento. Por ello entendemos que la gestión de infraestructura vial que contempla la calidad de la infraestructura vial y su mantenimiento son importantes en el desarrollo de una población, debido a que se generan oportunidades laborales, bajos costos en pasan, menor duración de los viajes, abre brechas para el acceso a establecimientos de salud, servicios básicos entre otros.

## V. CONCLUSIONES

Luego de realizar el procedimiento correctamente concluimos que:

- 5.1** Existe una implicación significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019; hallándose una sig. bilateral. ( $0.000 < 0.05$ ) y un coeficiente de correlación de Pearson ( $r=0,831$ ) con un valor de relación positiva considerable entre las variables estudiadas de gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado.
- 5.2** La gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019 es de nivel adecuado con un 50%; regular (32%) e inadecuado un 18% que representó a la muestra de pobladores encuestados.
- 5.3** La calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019; de acuerdo a la población encuestada tiene mucha mejora en un 56%, así mismo el 31% percibieron una regular mejora en su calidad de vida y solo el 13% indicaron que no existió ninguna mejora de su calidad de vida.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- 6.1.** A la entidad correspondiente, realizar una buena gestión de infraestructura vial, realizando inversiones que mantengan a la calidad de la infraestructura de la vía, se debe tener en cuenta la conservación periódica y sobre todo rutinaria debido a que por factores climatológicos siempre se generaran fallas en la vía, cabe recalcar que si no se conserva la vía la calidad de vida de las personas beneficiadas sufrirá una disminución en su mejora debido a que quedó demostrado que esta depende de la infraestructura vial.
  
- 6.2.** La gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca debe mantenerse adecuada, por lo que siempre se debe realizar la conservación rutinaria como periódica.
  
- 6.3.** Para los pobladores hacer un buen uso de la carretera, manteniendo la limpieza y realizando las coordinaciones necesarias si es que se necesita realizar un pase de agua para agricultura; coordinando cualquier tipo de acción que se quiera tomar sobre la carretera, como colocación de rompemuelles, pinturas horizontales y verticales, puesto que estas están sujetas a diferentes especificaciones técnicas, que son admitidas por los especialistas.

## REFERENCIAS

- Ardila, R. (2003). Calidad de vida: Una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 35(2), 161–164. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/805/80535203.pdf>
- Arrieta, R. A. (2017). *Impacto económico y social de las microempresas de mantenimiento vial rutinario de las familias del distrito de Yanahuanca, provincia Daniel Alcides Carrión – Región Pasco – 2016. (Tesis de maestría)*. Universidad Nacional Hermilio Valdizán, Huánuco, Perú. Recuperado de <http://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/UNHEVAL/1648/PMGP%2000008%20A77.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Behar, D. S. (2008). *Introducción a la Metodología de la Investigación*. Colombia: Editorial Shalom.
- Bull, A. (2003). *Mejoramiento de la gestión vial con aportes específicos del sector privado*. Santiago: CEPAL - SERIE Recursos Naturales e Infraestructura.
- Cano, D. (2016). *Los ahorros por costos evitados para áreas periurbanas como herramienta de medición de impactos de proyectos de infraestructura vial. (Tesis de maestría)*. Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, Bolivia. Recuperado de <https://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/20304>
- Campos, C. (2010). Planes de Conservación Vial Cantonal para fortalecer la acción municipal en Costa Rica. *Infraestructura Vial*, (23), 5–10. Recuperado de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/vial/article/download/1957/1929/>
- Casas, F. (2015). *Bienestar material y bienestar subjetivo*. Barcelona: Icaria Editorial.
- Castañeda, R. E. y Vigo, E. R. (2018). *La Inversión Pública y la dotación de Infraestructura Vial en el distrito de Cajamarca. (Tesis de maestría)*. Universidad César Vallejo, Perú. Recuperado de [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/27879/casta%20c3%20b1eda\\_pr.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/27879/casta%20c3%20b1eda_pr.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- De Jesús, W. (2013). *Guía para el mantenimiento rutinario de vías no pavimentadas. (Tesis de maestría)*. Universidad de Medellín, Colombia. Recuperado de <https://repository.udem.edu.co/bitstream/handle/11407/163/Gu%C3%ADa%20para%20el%20mantenimiento%20rutinario%20de%20v%C3%ADas%20no%20pavimentadas.pdf?sequence=1>

- De Pablos, J.C. y Pascual, N. (1999). El dominio sobre lo cotidiano: la búsqueda de la calidad de vida. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 86, 55-78.
- De Pablos, J. C. y Sánchez, L. (2002). Significación de la Calidad de Vida y Revitalización del Espacio Urbano. Un Estudio de Caso. *Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 12(34), 415–446. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/705/70511239011.pdf>
- Dongil, E. y Cano, A. (2014). *Desarrollo Personal y Bienestar*. Sociedad Española para el Estudio de la Ansiedad y el Estrés (SEAS). Recuperado de [http://www.bemocion.mscbs.gob.es/comoEncontrarmeMejor/guiasAutoayuda/docs/guia\\_desarrollo\\_personal\\_y\\_bienestar.pdf](http://www.bemocion.mscbs.gob.es/comoEncontrarmeMejor/guiasAutoayuda/docs/guia_desarrollo_personal_y_bienestar.pdf)
- Fernández, G. y Guzmán, A. (2000). La Calidad de vida desde la perspectiva Latinoamericana. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, España.
- Flores, D. (2018). *Plan de Desarrollo Urbano y su relación con la Calidad de Vida del Ciudadano del Distrito de Tarapoto – 2017*. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Recuperado de [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/26075/Flores\\_GD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/26075/Flores_GD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- George, D. y Mallery, P. (2003). *SPSS for Windows step by step: A simple guide and reference*. 11.0 update (4th ed). Boston: Allyn & Bacon.
- Gutiérrez, M. (2000). Actividad física, estilos de vida y calidad de vida. *Revista de Educación Física*, 77, 5-14.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. (4ª Ed.). México: McGraw-Hill.
- Jerez, M. E., Llerena, S. L. y Zamora, R. (2018). Study of Satisfactory Population in intercommunity road between Quisapincha and Pasa. *INNOVA Research Journal*, 3(3), 95–108. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6368500.pdf>
- Jiménez, C. (2010). *Calidad de Vida*. Madrid España. Recuperado de <https://www.researchgate.net/publication/311653429> Calidad de vida
- Macas, J. E. (2017). *Modelo de gestión vial para la sostenibilidad de la vía Balosa y su aporte al desarrollo local*. (Tesis de maestría). Universidad Técnica de Machala, Ecuador. Recuperado de

[http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10587/1/TMUAIC\\_2017\\_GC\\_CD008.pdf](http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10587/1/TMUAIC_2017_GC_CD008.pdf)

Macea, L. F., Morales, L. y Márquez, L. G. (2016). A Pavement Management System Based on New Technologies for Developing Countries. *Ingeniería Investigación y Tecnología*, 17(2), 223–235.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú - (MTC) (2006). *Manual técnico de mantenimiento rutinario para la red vial departamental no pavimentada*. Recuperado de [http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/manualmatenimiento\\_rutinario\\_para\\_la\\_red\\_vial\\_departamental\\_\\_no\\_pavimentada.pdf](http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/manualmatenimiento_rutinario_para_la_red_vial_departamental__no_pavimentada.pdf)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú - (MTC). (2015). *Documento técnico soluciones básicas en carreteras no pavimentadas*. Dirección General de Caminos y Ferrocarriles. Recuperado de [https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas\\_carreteras/documentos/otras/Doc.%20Tecnico%20Soluciones%20B%C3%A1sicas%20\(RD%200003\\_2015\\_MTC\\_14\).pdf](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/otras/Doc.%20Tecnico%20Soluciones%20B%C3%A1sicas%20(RD%200003_2015_MTC_14).pdf)

Obregón, S. A. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el “Eix Transversal de Catalunya” y la carretera MEX120 en México*. (Tesis de doctorado). Universidad Politécnica de Cataluña, España. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/93939/01Saob01de01.pdf>

Palomino et al, (2015). *Metodología de la investigación*. Perú: Editorial San Marcos.

Parimango, J. D. (2016). *La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la región La Libertad: 2005-2012*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de Trujillo, Perú. Recuperado de [http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5154/parimangoreyna\\_john.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/5154/parimangoreyna_john.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Pizarro, S. E. (2019). *Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico*. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Recuperado de [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/32006/Pizarro\\_SSE.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/32006/Pizarro_SSE.pdf?sequence=1&isAllowed=y)



- Potosí, S. L. (2011). *Desarrollo personal*. Manual del curso. Recuperado de <http://www.seslp.gob.mx/pdf/antologia.pdf>
- Rojas, A. (2018). *Gestión de mantenimiento vial y su influencia en la satisfacción del usuario de la carretera Shapaja - Chazuta, 2018*. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Recuperado de [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/26015/Rojas\\_PA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/26015/Rojas_PA.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Salazar, S. G. (2017). *La red vial departamental y su influencia en el crecimiento económico de la región Huánuco – 2012*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional Hermilio Valdizan, Huánuco, Perú. Recuperado de <http://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/UNHEVAL/3854/PGP%2000075%20S18.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Santos, J. L. y Gomes, G. M. (2015). Estudios para el plan de accesibilidad a territorios de similar identidad: Estado de Bahía. *Urbano*, 15(25), 57–66.
- SNIP PERÚ. (2015). *Pautas metodológicas para el desarrollo de alternativas de pavimentos en la formulación y evaluación social de proyectos de inversión pública de carreteras*. Lima: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Solminihaç, H. (2001). *Gestión de infraestructura vial*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Solminihaç, H., Echaveguren, T. y Chamorro, A. (2018). *Gestión de infraestructura vial*. (3ª ed.). Santiago: Ediciones UC.
- Soto, V. R. (2018). *Calidad de vida en los estudiantes varones de primero a quinto grado de nivel secundaria de la I.E. CAP. FAP. “José Abelardo Quiñonez” Castilla – Piura, 2016*. (Tesis de pregrado). Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, Perú. Recuperado de [http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/8156/CALIDAD%20DE%20VIDA\\_ADOLESCENCIA\\_SOTO\\_GARCIA\\_VANESSA\\_%20DEL\\_ROSARIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/8156/CALIDAD%20DE%20VIDA_ADOLESCENCIA_SOTO_GARCIA_VANESSA_%20DEL_ROSARIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Tapia, R. S. (2016). *Evaluación Ex – Post de la implementación del programa de mantenimiento vial por niveles de servicio en la red vial estatal del Ecuador*. (Tesis de maestría). Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/11084/TESIS%20SUSANA%20TAPIA%20O..pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Vásquez, M. (2019). *Gestión de mantenimiento rutinario y su relación con la ejecución de presupuesto en el Instituto Vial Provincial de San Martín, 2013-2016*. (Tesis de maestría). Universidad César Vallejo, Tarapoto, Perú. Recuperado de [http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/38937/V%c3%a1squez\\_PM.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/38937/V%c3%a1squez_PM.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Vásquez, U. (2008). *Ensayos sobre el rol de la Infraestructura Vial en el crecimiento económico del Perú*. Novoa Print S.A.C.

# **Anexos**

## Matriz de consistencia

**Título: “Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019”**

Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	Técnica e Instrumentos									
<p><b>Problema general</b> ¿Cuál es la implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado durante el año 2019?</p> <p><b>Problemas específicos:</b> ¿Cuál es el nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019?</p> <p>¿Cuál es el nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019?</p>	<p><b>Objetivo general</b> Determinar la implicancia de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.</p> <p><b>Objetivos específicos</b> Identificar el nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019.</p> <p>Identificar el nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, 2019.</p>	<p><b>Hipótesis general</b> H<sub>a</sub>: Existe implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.</p> <p>H<sub>0</sub>: No implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019.</p> <p><b>Hipótesis específicas</b> H<sub>1</sub>: El nivel de gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019, es regular.</p> <p>H<sub>2</sub>: El nivel de calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima - Barranca, durante el año 2019 es regular.</p>	<p><b>Técnica</b> La técnica que se utilizó fue la Encuesta.</p> <p><b>Instrumentos</b> Considerando la naturaleza del problema y sus objetivos para la recolección de datos, se optó por utilizar el Cuestionario.</p>									
<b>Diseño de investigación</b>	<b>Población y muestra</b>	<b>Variables y dimensiones</b>										
<p>La presente investigación se desarrolló siguiendo un diseño descriptivo correlacional, que siguió el siguiente esquema:</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD     M --&gt; O1     M --&gt; O2     O1 --- r --- O2             </pre> </div> <p>Dónde: M = Representa a la muestra de estudio O<sub>1</sub> = Gestión de infraestructura Vial O<sub>2</sub> = Calidad de vida del poblador r = Relación entre ambas variables</p>	<p><b>Población</b> La población estará conformada por un total de 5405 jefes de hogar se encuentran entre el tramo Nuevo Lima - Barranca, en el año 2019.</p> <p><b>Muestra</b> La muestra será de 135 jefes de hogar de acuerdo a la aplicación de la fórmula para cálculo de tamaño.</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Variables</th> <th style="width: 50%;">Dimensiones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Gestión de infraestructura Vial</td> <td style="text-align: center;">Calidad de infraestructura vial</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Conservación vial</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center;">Calidad de vida del poblador</td> <td style="text-align: center;">Desarrollo personal</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Bienestar físico</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Bienestar material</td> </tr> </tbody> </table>		Variables	Dimensiones	Gestión de infraestructura Vial	Calidad de infraestructura vial	Conservación vial	Calidad de vida del poblador	Desarrollo personal	Bienestar físico	Bienestar material
Variables	Dimensiones											
Gestión de infraestructura Vial	Calidad de infraestructura vial											
	Conservación vial											
Calidad de vida del poblador	Desarrollo personal											
	Bienestar físico											
	Bienestar material											

## Instrumentos de recolección de datos

### **ENCUESTA 1: GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL**

Estimado poblador: la presente encuesta ha sido elaborada para conocer la situación de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima - Barranca; se le pide sinceridad en sus respuestas. Marcar con una (X), muchas gracias.

#### **DIMENSIÓN: CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL**

5	4	3	2	1
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Indiferente	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

N°	Ítems	Respuestas				
		5	4	3	2	1
<b>DIMENSIÓN: CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL</b>						
01	El espesor de la capa de la rodadura (mortero asfáltico) de la carretera de Nuevo Lima a Barranca, es adecuado.					
02	El ancho de la carretera Nuevo Lima a Barranca que tienen un promedio de 5.00 metros, es adecuado.					
03	Al viajar por la carretera de Nuevo Lima a Barranca, no siento ningún tipo de vibración, movimiento dentro del carro, que genere malestar en mi viaje.					
04	En días de lluvia, cuando la superficie de la carretera de Nuevo Lima a Barranca, esta mojada, los vehículos tienen facilidad de frenar, es decir no patinan y/o se deslizan en consecuencia de frenar.					
05	Después de terminar una intensa lluvia, la superficie de la carretera de Nuevo Lima a Barranca queda seca y sin ningún tipo de charco, es por ello que la cantidad de cunetas construidas a lo largo de la carretera es el adecuado.					
06	Las alcantarillas construidas en la carretera de Nuevo Lima a Barranca son suficientes y tienen la capacidad para no desbordarse frente a las intensas precipitaciones pluviales.					
07	Las líneas pintadas más conocidas como señalización horizontal en la carretera de Nuevo Lima a Barranca, se encuentran en buen estado y son visibles tanto en el día como en la noche.					
08	Las señalizaciones verticales (postes con avisos de curvas, velocidades máximas, zonas de asentamientos, entre otros) en la carretera de Nuevo Lima a Barranca se encuentran en buen estado y ayudan a transitar por la vía de día y de noche con seguridad.					
N°	Ítems	Respuestas				
		5	4	3	2	1
<b>DIMENSIÓN: CONSERVACIÓN VIAL</b>						
09	La carretera de Nuevo Lima a Barranca se encuentra limpia y se realizan trabajos de limpieza constantemente					
10	Las cunetas y alcantarillas de la carretera de Nuevo Lima a Barranca se encuentran limpias y se realiza limpieza sobre estas constantemente.					
11	La vegetación que se encuentra en el borde de la carretera de Nuevo Lima a Barranca es cultivada constantemente y podada de ser un arbusto o árbol grande. (Rose y desbroce).					

12	Los baches y fisuras que se encuentran en la carretera de Nuevo Lima a Barranca son reparados continuamente.					
13	Las cuentas que se encuentran en la carretera de Nuevo Lima a Barranca son reparadas y/o reconstruidas continuamente.					
14	Las alcantarillas que se encuentran en la carretera de Nuevo Lima a Barranca son reparadas y/o reconstruidas continuamente.					
15	Los bordes de la carretera de Nuevo Lima a Barranca más conocidas como bermas son reparados y/o reconstruidos continuamente.					
16	La colocación de la segunda capa de mortero asfáltico o capa de rodadura en la carretera de Nuevo Lima a Barranca, es la adecuada.					

**Fuente:** Delgado, G. (2020). Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019. (Tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo, Perú. Elaboración propia del Autor.

**ENCUESTA 2: CALIDAD DE VIDA DEL POBLADOR**

Estimado poblador: la presente encuesta ha sido elaborada para conocer la calidad de vida del poblador del tramo Nuevo Lima - Barranca; se le pide sinceridad en sus respuestas. Marcar con una (X), muchas gracias.

5	4	3	2	1
Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Indiferente	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo

N°	Ítems	Respuestas				
		5	4	3	2	1
<b>DIMENSIÓN: DESARROLLO PERSONAL</b>						
01	Los estudiantes de las comunidades que se encuentran alrededor de la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor acceso a los centros de educación.					
02	Los pobladores de las comunidades que se encuentran alrededor de la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor facilidad de asistir a los actos electorales.					
03	Los eventos deportivos entre centros educativos, entidades, ligas deportivas, de las comunidades que se encuentran alrededor de la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor asistencia del público en general.					
04	Los estudiantes de los diferentes centros poblados que se encuentran alrededor de la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor facilidad de tomar cursos extracurriculares, academias deportivas, reforzamientos, entre otros, debido a la facilidad de transporte, menores costos, menor tiempo, entre otros.					
05	Los lugares recreativos que se encuentran en zonas cercanas a la carretera de Nuevo Lima a Barranca son frecuentados por mayor número de personas, sean pobladores de diferentes partes de la provincia.					
N°	Ítems	Respuestas				
		5	4	3	2	1
<b>DIMENSIÓN: BIENESTAR FÍSICO</b>						
06	Los pobladores de las comunidades que se encuentran alrededor de la carretera Nuevo Lima – Barranca tienen mayor acceso a los centros de salud.					
07	Se realizan campañas médicas con mayor frecuencia en las comunidades que se encuentran alrededor de la carretera de Nuevo Lima a Barranca, debido al mejoramiento del acceso.					
08	La sensación del viaje que usted realiza en la carretera de Nuevo Lima a Barranca es el adecuado.					
09	Cuando se ocasiona accidentes en la zona de la carretera de Nuevo Lima a Barranca la atención de la emergencia médica en el lugar es más rápida					
10	El traslado de pacientes de las zonas aledañas a la carretera de Nuevo Lima a Barranca que necesitan ser atendidos en hospitales con mayor categoría es más rápida.					
<b>DIMENSIÓN: BIENESTAR MATERIAL</b>						
11	Los agricultores de las zonas aledañas a la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor facilidad de movilizar sus productos a los mercados de toda la provincia con menor costo.					

12	Los pobladores de las comunidades que se encuentran cerca de la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor acceso a lugares de trabajo, sea en la agricultura (llegar a las chacras es mucho más fácil) o en comercios, tiendas, restaurantes, de diferentes distritos de la provincia.					
13	Los alojamientos y restaurantes que se encuentran en las comunidades cercanas a la carretera de Nuevo Lima a Barranca tienen mayor cantidad de clientes.					
14	El precio del pasaje de transporte de la carretera de Nuevo Lima a Barranca ha disminuido.					
N°	Ítems	Respuestas				
		5	4	3	2	1
15	Los nuevos equipos que se usan para el sembrío y cosecha de los productos agrícolas han mejorado y la agricultura se a tecnificado.					

**Fuente:** Delgado, G. (2020). Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019. (Tesis de maestría). Universidad Cesar Vallejo, Perú. Elaboración propia del Autor.



## Validación de instrumentos

### INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

#### I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : M.B.A Cárdenas García Ángel  
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín  
 Cargo : Docente / Metodólogo  
 Nombre del instrumento : Cuestionario: Calidad de vida del poblador  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, satisfacción de calidad de vida del poblador en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable.				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable:				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
<b>PUNTAJE TOTAL</b>					45	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento guarda coherencia metodológica con las variables de estudio, por lo tanto, es viable su aplicación.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

45

  
 Tarapoto, 11 de noviembre de 2019  
**MBA. Angel Cárdenas García**  
 DOCENTE EN METODOLOGÍA  
 UNSM

Firma y sello del especialista

## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Mg. Ivo Martín Encomenderos Bancallán  
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo  
 Especialidad : Docente de investigación  
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Gestión de Infraestructura Vial  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva

### ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE(1) DEFICIENTE(2) ACEPTABLE(3) BUENA(4) EXCELENTE(5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: <b>Gestión de infraestructura vial</b> en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					2
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Gestión de infraestructura vial</b> .					2
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: <b>Gestión de infraestructura vial</b> de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					2
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					2
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					2
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					2
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Gestión de infraestructura vial</b> .					2
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					2
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					2
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						48

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VÁLIDO, PUEDE SER APLICADO.

Tarapoto, 11 de noviembre de 2019

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

48

  
 -----  
 Mg. Ivo M. Encomenderos Bancallán  
**ECONOMISTA**  
 Reg. 0134 - CELAM



## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Mg. Ivo Martín Encomenderos Bancallán  
 Institución donde labora : Universidad César Vallejo  
 Especialidad : Docente de investigación  
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Calidad de vida del poblador.  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva.

### ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> .				7	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				7	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				7	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				7	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				7	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> .				7	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.				7	
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.				7	
<b>PUNTAJE TOTAL</b>					48	

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

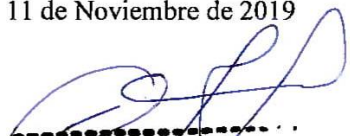
### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

EL INSTRUMENTO ES VÁLIDO, PUEDE SER APLICADO.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

48

Tarapoto, 11 de Noviembre de 2019

  
 Mg. Ivo M. Encomenderos Bancallán  
**ECONOMISTA**  
 Reg. 0134 - CELAM

## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Dr. Torres Delgado Wilson  
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín  
 Especialidad : Metodólogo.  
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Gestión de Infraestructura Vial  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva

### ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE(1) DEFICIENTE(2) ACEPTABLE(3) BUENA(4) EXCELENTE(5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: <b>Gestión de infraestructura vial</b> en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.					X
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Gestión de infraestructura vial.</b>				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: <b>Gestión de infraestructura vial</b> de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Gestión de infraestructura vial.</b>					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						46

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable).

### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

*El instrumento es excelente y aplicable*

Tarapoto, 11 de noviembre de 2019

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

46

  
**Dr. Wilson Torres Delgado**  
 Docente en Metodología  
 UNSM



## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : Dr. Torres Delgado Wilson  
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín  
 Especialidad : Metodólogo.  
 Instrumento de evaluación : Cuestionario: Calidad de vida del poblador.  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva

### ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> .					X
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.				X	
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable: <b>Calidad de vida del poblador</b> .					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						47

(Nota: Tener en cuenta que el instrumento es válido cuando se tiene un puntaje mínimo de 41 "Excelente"; sin embargo, un puntaje menor al anterior se considera al instrumento no válido ni aplicable)

### OPINIÓN DE APLICABILIDAD

..... *Instrumento es excelente y aplicable* .....

Tarapoto, 11 de Noviembre de 2019

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

47

  
**Dr. Wilson Torres Delgado**  
 Docente en Metodología  
 UNSM

## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : M.B.A. Cárdenas García Ángel  
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín  
 Cargo : Docente / Metodólogo  
 Nombre del instrumento : Cuestionario: Gestión de infraestructura vial  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)


CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.					X
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, gestión de infraestructura vial en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable.				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.				X	
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.				X	
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.					X
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable:					X
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						46

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento guarda coherencia metodológica con las variables de estudio, por lo tanto, es viable su aplicación.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

46

  
**M.B.A. Angel Cárdenas García**  
 EXPERTO EN METODOLOGÍA  
 UNSM

Tarapoto, 11 de noviembre 2019

Firma y sello del especialista



## INFORME DE OPINIÓN SOBRE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

### I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto : M.B.A Cárdenas García Ángel  
 Institución donde labora : Universidad Nacional de San Martín  
 Cargo : Docente / Metodólogo  
 Nombre del instrumento : Cuestionario: Calidad de vida del poblador  
 Autor (s) del instrumento (s) : Br. Gunther Delgado Alva

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

MUY DEFICIENTE (1) DEFICIENTE (2) ACEPTABLE (3) BUENA (4) EXCELENTE (5)

CRITERIOS	INDICADORES	1	2	3	4	5
CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales.				X	
OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, satisfacción de calidad de vida del poblador en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.				X	
ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable.				X	
ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a las hipótesis, problema y objetivos de la investigación.					X
SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.					X
INTENCIONALIDAD	Los ítems del instrumento son coherentes con el tipo de investigación y responden a los objetivos, hipótesis y variable de estudio.					X
CONSISTENCIA	La información que se recoja a través de los ítems del instrumento, permitirá analizar, describir y explicar la realidad, motivo de la investigación.				X	
COHERENCIA	Los ítems del instrumento expresan relación con los indicadores de cada dimensión de la variable:				X	
METODOLOGÍA	La relación entre la técnica y el instrumento propuestos responden al propósito de la investigación, desarrollo tecnológico e innovación.					X
PERTINENCIA	La redacción de los ítems concuerda con la escala valorativa del instrumento.					X
<b>PUNTAJE TOTAL</b>						45

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

El instrumento guarda coherencia metodológica con las variables de estudio, por lo tanto, es viable su aplicación.

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

45

  
 Tarapoto, 11 de noviembre de 2019  
**MBA. Ángel Cárdenas García**  
 DOCENTE EN METODOLOGÍA  
 UNSM

Firma y sello del especialista

## Constancia de autorización donde se ejecutó la investigación



### GOBIERNO REGIONAL SAN MARTÍN PROYECTO ESPECIAL HUALLAGA CENTRAL Y BAJO MAYO

Tarapoto, 10 de diciembre del 2019.

## CONSTANCIA

El Administrador de Contrato de la Red Vial Huallaga Central del Proyecto Especial Huallaga Central y Bajo Mayo, Gobierno Regional de San Martín. Ingeniero Julio César Mesía Sánchez.

### HACE CONSTAR:

Que el estudiante Br. Gunther Delgado Alva, de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad Cesar Vallejo sede Tarapoto, puso en conocimiento y realizó la investigación de su tesis titulada **“GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU IMPLICANCIA EN LA CALIDAD DE VIDA DEL POBLADOR BENEFICIADO DEL TRAMO NUEVO LIMA – BARRANCA, 2019”**, en el presente año.

Se expide la presenta constancia, a solicitud del interesado para los fines que crea conveniente.



Ing. Julio César Mesía Sánchez  
Administrador de Contrato de la Red  
Vial Regional Huallaga Central.  
CIP 65832





### Base de datos estadísticos

N° Enc.	Variable 1: Gestión de infraestructura vial															
	Dimensión 1: Calidad de infraestructura vial								Dimensión 2: Conservación vial							
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15	Preg. 16
P1	4	5	4	4	4	3	2	2	2	4	3	2	2	5	3	4
P2	2	2	1	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	1	3	4
P3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	1	1
P4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	4	3	5	5	3	4	4
P5	4	2	3	4	3	2	2	2	2	1	2	5	5	2	4	4
P6	1	3	1	4	3	1	1	1	2	3	3	4	4	1	3	3
P7	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	1
P8	1	2	1	1	2	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	2
P9	2	2	2	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4
P10	4	2	3	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	2	4	4
P11	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4
P12	1	3	1	4	3	1	1	1	2	3	3	4	4	1	3	3
P13	4	4	3	2	2	1	1	1	1	2	2	5	5	4	4	4
P14	4	4	3	2	4	2	2	1	3	4	4	4	4	3	4	4
P15	3	3	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	3	4	4	4
P16	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	2	4	4
P17	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	4	4	4	2	3	4
P18	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4
P19	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4
P20	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4
P21	2	2	2	2	2	4	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4
P22	3	3	3	3	3	4	4	4	2	4	4	4	4	3	4	4

N° Enc.	Variable 1: Gestión de infraestructura vial															
	Dimensión 1: Calidad de infraestructura vial								Dimensión 2: Conservación vial							
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15	Preg. 16
P23	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	4	4	4	2	3	4
P24	2	3	1	2	3	1	2	1	1	4	4	4	3	4	4	4
P25	3	3	2	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4
P26	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	3	3	4
P27	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	2	4	4	1	4	4
P28	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	4	4	4	2	3	4
P29	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	5
P30	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4
P31	4	4	4	4	4	2	2	2	2	4	3	4	4	4	4	3
P32	4	4	4	4	4	2	2	2	2	4	2	5	5	2	4	4
P33	4	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4
P34	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4
P35	4	4	4	4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4
P36	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P37	5	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5
P38	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4
P39	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4
P40	4	4	4	4	2	2	2	2	2	3	4	2	2	2	4	4
P41	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P42	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4
P43	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P44	4	4	3	4	4	2	2	2	2	4	2	4	4	2	4	4
P45	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	2	4	4
P46	2	2	2	2	2	3	3	3	4	3	3	3	3	4	2	2

N° Enc.	Variable 1: Gestión de infraestructura vial															
	Dimensión 1: Calidad de infraestructura vial								Dimensión 2: Conservación vial							
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15	Preg. 16
P47	4	4	4	4	4	3	3	3	2	4	3	4	4	2	4	4
P48	4	4	4	4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4
P49	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4
P50	4	4	3	4	4	2	2	2	2	4	2	3	3	2	4	4
P51	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4
P52	2	2	2	2	2	4	4	4	2	4	3	4	4	2	4	4
P53	4	4	3	4	4	5	5	5	5	3	4	4	4	2	4	4
P54	4	4	3	4	4	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3
P55	2	2	2	2	2	3	3	4	2	3	4	5	5	2	2	4
P56	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	5	5	3	5	5
P57	4	4	4	4	4	3	2	2	4	4	4	4	4	3	4	4
P58	4	4	4	4	4	2	2	1	1	3	3	4	4	2	3	4
P59	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4
P60	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	2
P61	4	4	5	5	5	3	3	3	3	3	5	4	4	3	3	4
P62	4	4	3	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	3	4	4
P63	4	4	2	4	4	2	2	2	2	3	2	2	2	5	4	4
P64	4	3	4	4	4	2	2	2	2	3	4	4	4	3	2	2
P65	2	1	2	1	2	2	2	2	3	2	2	4	4	1	4	4
P66	4	4	2	4	4	2	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4
P67	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	4	2	2
P68	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	2	4	4
P69	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	2	4	4
P70	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	2	2

N° Enc.	Variable 1: Gestión de infraestructura vial															
	Dimensión 1: Calidad de infraestructura vial								Dimensión 2: Conservación vial							
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15	Preg. 16
P71	2	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	3	5	5
P72	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P73	2	2	4	3	4	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2
P74	4	4	2	3	1	1	3	3	5	3	3	2	2	5	1	1
P75	2	2	2	2	2	4	3	3	2	4	3	4	4	2	4	4
P76	4	3	4	3	3	2	2	2	2	3	2	4	4	3	4	4
P77	2	2	1	2	2	4	5	4	4	4	3	3	2	5	4	3
P78	4	4	4	5	4	2	2	2	2	4	4	4	4	2	4	4
P79	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
P80	2	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4
P81	2	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4
P82	4	4	3	4	3	1	1	2	2	2	3	4	4	1	3	3
P83	4	4	4	4	3	2	1	2	1	3	2	2	3	4	2	2
P84	2	5	4	4	4	1	1	1	2	3	2	5	5	1	3	4
P85	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	3
P86	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	1	4	4
P87	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	1	2	2
P88	1	1	1	1	1	4	4	2	4	2	2	4	4	2	4	4
P89	4	4	3	2	2	1	1	1	2	2	2	4	4	1	3	3
P90	4	4	4	4	4	1	1	1	1	4	3	4	4	1	4	4
P91	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	2	4	2	4
P92	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3
P93	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5
P94	2	4	4	4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4

N° Enc.	Variable 1: Gestión de infraestructura vial															
	Dimensión 1: Calidad de infraestructura vial								Dimensión 2: Conservación vial							
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15	Preg. 16
P95	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	5	3	3	3
P96	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	4	3	3	4	2	2
P97	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	4	1	1	2	2
P98	1	4	2	4	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4
P99	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	2	4	4	2	2	3
P100	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	4	2	3	4
P101	4	4	2	2	2	2	2	2	1	2	4	5	5	3	4	4
P102	4	5	5	4	4	3	2	2	2	5	4	3	4	3	2	3
P103	3	4	5	3	3	2	2	2	2	4	3	2	3	3	5	2
P104	4	5	5	4	4	3	2	2	2	4	4	4	4	3	3	4
P105	4	5	5	4	4	3	2	2	2	4	4	4	4	3	4	4
P106	2	2	1	3	2	3	2	3	3	4	4	4	3	2	3	3
P107	2	5	5	5	5	2	1	1	2	4	2	2	2	2	4	4
P108	4	4	4	4	4	2	1	1	2	4	2	2	2	2	4	4
P109	4	4	2	4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	5
P110	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	2	2	4
P111	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4
P112	3	5	5	5	5	3	3	2	2	5	5	5	1	2	2	5
P113	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5
P114	4	4	4	4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	3	3	4
P115	4	4	4	4	4	2	2	2	3	3	4	4	4	2	4	4
P116	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	2	3	4
P117	4	4	4	4	4	2	2	2	3	3	4	4	2	4	4	4
P118	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	4	4

N° Enc.	Variable 1: Gestión de infraestructura vial															
	Dimensión 1: Calidad de infraestructura vial								Dimensión 2: Conservación vial							
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15	Preg. 16
P119	4	4	2	2	4	2	2	2	2	3	4	4	5	4	4	4
P120	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	2	3	4
P121	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
P122	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	2	3	3
P123	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	3	3	4	2
P124	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	2
P125	2	5	2	5	2	2	2	2	2	4	3	4	4	2	4	4
P126	4	4	4	4	4	1	1	1	1	2	3	2	2	2	2	2
P127	3	4	4	5	4	3	3	3	2	4	3	5	4	3	4	4
P128	3	4	4	1	1	3	3	1	4	1	2	5	5	3	5	5
P129	5	5	3	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	2	3	4
P130	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	4	3	3
P131	4	5	2	5	4	3	2	2	4	4	2	4	2	1	4	4
P132	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	2	4	4	4	4
P133	4	4	4	5	4	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	4
P134	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4
P135	5	4	4	4	5	2	2	4	4	5	2	4	4	2	4	4

N° Enc.	Variable 2: Calidad de vida del poblador														
	Dimensión 1: Desarrollo personal					Dimensión 2: Bienestar físico					Dimensión 3: Bienestar material				
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15
P1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	2
P2	2	2	2	1	2	4	2	2	1	2	3	4	3	2	2
P3	2	1	1	2	1	4	2	2	2	1	3	4	4	3	3
P4	3	2	2	3	2	4	1	2	2	2	4	4	4	4	3
P5	3	3	2	1	1	3	1	1	1	1	2	4	4	2	1
P6	2	1	2	1	1	4	1	2	2	1	2	1	2	3	2
P7	2	1	1	2	1	4	2	2	2	1	3	4	4	2	2
P8	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	4	4	3	3	3
P9	3	2	1	2	2	4	2	3	2	2	4	3	4	4	3
P10	1	3	3	1	1	4	1	1	2	1	4	2	4	3	3
P11	2	3	3	2	2	5	2	2	2	2	4	3	4	3	3
P12	2	1	2	1	1	4	1	2	2	1	2	1	2	3	2
P13	2	2	1	2	1	3	2	2	1	1	3	3	2	2	2
P14	2	1	2	1	2	4	2	1	2	2	3	3	3	3	3
P15	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	4	3	4	4	3
P16	3	2	1	2	1	3	1	1	1	2	2	2	4	4	3
P17	2	2	3	2	2	4	2	2	2	2	3	4	2	3	3
P18	2	2	2	2	2	3	1	1	2	2	2	2	3	3	3
P19	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	4	4	4	4	3
P20	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
P21	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	4	3
P22	2	3	2	3	2	2	1	1	1	1	4	3	4	3	3
P23	2	2	3	2	2	4	2	2	2	2	3	4	2	3	3
P24	1	3	2	3	2	2	1	1	1	1	4	3	4	3	3
N° Enc.	Variable 2: Calidad de vida del poblador														

	Dimensión 1: Desarrollo personal					Dimensión 2: Bienestar físico					Dimensión 3: Bienestar material				
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15
P25	2	3	2	3	2	3	1	2	2	2	4	3	4	2	3
P26	3	3	3	3	2	4	3	2	2	3	3	2	3	3	2
P27	3	2	1	2	1	3	1	1	1	2	2	3	4	3	3
P28	1	1	2	2	2	4	2	2	2	2	4	4	3	4	3
P29	3	3	2	3	2	3	2	3	2	2	4	4	4	4	3
P30	1	3	3	2	3	3	3	2	4	2	4	3	4	3	2
P31	1	1	1	2	1	3	1	2	2	1	3	3	3	3	3
P32	2	4	4	3	2	4	4	2	4	1	4	3	4	2	2
P33	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3
P34	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3
P35	3	2	2	3	3	4	3	2	2	3	4	4	4	4	4
P36	3	2	2	3	2	4	3	3	2	2	4	4	4	4	3
P37	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
P38	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3
P39	5	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	5
P40	3	4	4	3	2	4	3	2	2	2	4	3	3	3	3
P41	3	3	2	3	3	4	3	3	2	3	4	4	4	4	4
P42	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3
P43	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4
P44	3	2	1	2	2	3	2	3	3	2	4	4	4	4	3
P45	2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	3
P46	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3
P47	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	4
P48	2	2	2	3	3	4	3	2	2	3	4	4	4	4	3
N° Enc.	Variable 2: Calidad de vida del poblador														
	Dimensión 1: Desarrollo personal					Dimensión 2: Bienestar físico					Dimensión 3: Bienestar material				



	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15
P49	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3
P50	3	3	1	2	2	3	2	2	3	3	4	4	4	4	3
P51	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4
P52	3	3	2	2	2	4	2	2	2	2	4	4	4	4	3
P53	2	2	2	2	2	4	2	2	3	3	4	4	4	4	4
P54	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	4	3
P55	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	3
P56	4	4	4	3	2	3	4	3	4	2	3	3	4	4	4
P57	2	3	3	2	2	4	2	2	3	3	4	3	4	4	3
P58	3	2	2	2	1	3	2	1	2	1	4	3	4	4	3
P59	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2
P60	4	4	4	1	3	2	2	3	2	3	5	4	4	3	3
P61	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	3	5	2	4	3
P62	2	2	3	2	1	3	3	2	3	2	4	3	4	4	3
P63	1	1	2	2	1	3	2	1	1	2	2	4	1	2	3
P64	3	3	3	2	2	4	3	3	3	2	4	4	4	4	3
P65	3	3	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	3	1
P66	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	5	3	3	3
P67	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4
P68	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
P69	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4
P70	3	3	3	3	2	3	1	2	2	2	2	3	3	3	3
P71	2	3	3	3	3	4	3	3	4	3	5	4	5	4	4
P72	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	5	5	5	5	5
N° Enc.	Variable 2: Calidad de vida del poblador														
	Dimensión 1: Desarrollo personal					Dimensión 2: Bienestar físico					Dimensión 3: Bienestar material				
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15

P73	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
P74	2	2	2	2	2	4	2	2	3	3	4	4	4	4	4
P75	4	3	3	4	2	3	4	4	4	2	3	2	4	4	3
P76	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2
P77	2	2	3	3	1	4	3	2	2	2	3	3	4	4	4
P78	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	3	3	3	3
P79	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2
P80	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2
P81	4	4	5	4	3	2	2	4	3	5	4	4	4	3	5
P82	2	2	3	1	2	4	2	2	1	2	3	3	5	4	3
P83	2	3	4	2	3	3	2	1	4	2	3	2	2	3	2
P84	4	4	3	3	3	4	3	2	2	2	3	4	3	2	2
P85	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2
P86	2	2	1	2	2	3	2	1	2	1	5	4	4	4	2
P87	2	2	1	2	2	3	2	1	2	1	5	4	4	4	1
P88	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	4	4	4	3	4
P89	2	1	2	3	2	4	1	2	1	2	3	3	2	3	3
P90	4	3	3	4	2	3	3	3	3	1	3	5	5	5	4
P91	3	3	2	3	2	4	3	2	3	2	4	2	3	3	3
P92	3	2	2	3	1	3	2	1	2	1	3	3	3	3	3
P93	4	3	3	3	1	4	2	1	3	2	5	4	4	5	5
P94	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4
P95	1	1	1	1	1	3	1	2	1	1	3	4	4	2	2
P96	2	2	3	2	2	3	2	3	3	2	4	2	3	4	2
N° Enc.	Variable 2: Calidad de vida del poblador														
	Dimensión 1: Desarrollo personal					Dimensión 2: Bienestar físico					Dimensión 3: Bienestar material				
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15
P97	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	3	3	3	3

P98	3	2	3	2	2	3	3	3	2	2	3	4	3	3	3
P99	3	3	2	2	2	4	3	2	2	1	4	4	3	3	3
P100	3	2	3	3	4	3	3	3	3	2	3	2	3	2	4
P101	4	5	5	5	4	5	5	3	5	3	5	4	5	5	5
P102	3	3	5	1	3	4	5	2	1	1	4	3	2	4	3
P103	3	3	4	3	2	3	4	2	3	2	3	2	1	5	3
P104	2	2	3	2	3	4	3	3	1	3	4	4	3	4	3
P105	2	2	2	1	2	4	3	3	1	2	4	4	3	4	3
P106	2	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2
P107	2	4	3	2	1	4	3	2	2	2	2	2	2	2	3
P108	2	4	3	2	1	4	3	2	2	2	4	2	3	3	3
P109	3	3	2	3	3	4	3	3	2	3	4	4	4	4	3
P110	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	3	3	3	3
P111	2	2	2	2	2	3	1	1	1	1	3	3	3	3	3
P112	2	3	2	2	2	3	3	1	2	1	3	3	2	2	4
P113	4	2	4	4	3	5	2	2	2	2	5	5	5	5	3
P114	4	2	4	4	3	5	2	2	2	2	5	5	5	5	5
P115	1	1	1	1	1	3	2	2	2	1	3	4	4	5	3
P116	2	3	2	2	2	3	3	1	2	1	3	3	2	4	4
P117	1	1	1	1	1	3	2	1	2	1	3	4	4	4	3
P118	1	1	1	1	1	3	2	1	2	1	3	4	4	4	3
P119	1	1	2	1	1	3	1	1	1	3	3	3	3	4	4
P120	1	1	2	1	1	3	1	1	1	3	3	3	4	4	4
N° Enc.	Variable 2: Calidad de vida del poblador														
	Dimensión 1: Desarrollo personal					Dimensión 2: Bienestar físico					Dimensión 3: Bienestar material				
	Preg. 1	Preg. 2	Preg. 3	Preg. 4	Preg. 5	Preg. 6	Preg. 7	Preg. 8	Preg. 9	Preg. 10	Preg. 11	Preg. 12	Preg. 13	Preg. 14	Preg. 15
P121	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2
P122	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2

P123	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	3	3	5	5
P124	1	1	1	1	1	3	2	2	1	2	1	1	1	2	2
P125	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	4	4	5	5	4
P126	2	1	1	1	2	3	1	1	2	2	4	4	3	4	3
P127	2	1	1	2	1	2	1	1	2	2	4	4	4	4	3
P128	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	4	5	4	5	2
P129	2	1	1	2	2	3	1	1	2	2	2	3	4	2	2
P130	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
P131	2	2	2	1	5	3	2	2	2	3	2	3	3	4	4
P132	2	1	1	3	2	3	2	1	1	2	3	3	5	3	2
P133	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	3	5	5	5	3
P134	3	2	2	5	3	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3
P135	2	1	1	3	2	3	2	1	1	2	3	3	5	3	2