



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
GESTIÓN PÚBLICA**

**Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de
la provincia de San Ignacio**

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

AUTOR:

Calva Herrera, Leyner Oswaldo (orcid.org/0000-0002-4220-7670)

ASESOR:

Dr. Perez Delgado, Jose Willams (orcid.org/0000-0002-8544-1029)

CO-ASESOR:

Mg. Peña Palacios, Miguel Angel (orcid.org/0000-0002-5896-1547)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y modernización del Estado

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

CHICLAYO – PERÚ

2023

Dedicatoria

A Dios por brindarme salud e iluminar mi camino, a mi madre Deyci Herrera Santos por el apoyo incondicional e inculcarme el valor de la superación. A mi padre quien en vida fue Arsenio Calva Cruz de quien guardo sus consejos y recuerdo, que superarse así mismo día a día y optar por la educación es la mejor herencia que los padres pueden dejar a sus hijos, a mis hermanos por su motivan en crecer profesionalmente.

Leyner Oswaldo

Agradecimiento

A mi familia por su constante apoyo y motivación para concluir mis estudios, a mis docentes quienes fueron el pilar en mi formación académica y así culminar exitosamente mi posgrado; al alcalde del distrito quien brindo autorización para realizar mi investigación a través de sus colaboradores.

Al Dr. José Williams Pérez Delgado y Mg. Miguel Ángel Peña Palacios, por sus asesorías en mejora de la presente investigación.

Leyner Oswaldo

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	14
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	14
3.2. Variables y operacionalización	15
3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis.....	16
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	17
3.5. Procedimientos	17
3.6. Métodos de análisis de datos.....	18
3.7. Aspectos éticos	18
IV. RESULTADOS.....	19
V. DISCUSIÓN	26
VI. CONCLUSIONES	32
VII. RECOMENDACIONES.....	33
REFERENCIAS	34
ANEXOS.....	40

Índice de tablas

Tabla 1.	<i>Relación entre la gestión vial rural y desarrollo socioeconómico.....</i>	18
Tabla 2.	<i>Relación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje.....</i>	19
Tabla 3.	<i>Relación entre la gestión vial rural y costo de transporte.....</i>	19
Tabla 4.	<i>Relación entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad.....</i>	20
Tabla 5.	<i>Correlación entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico.....</i>	21
Tabla 6.	<i>Correlación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje...</i>	22
Tabla 7.	<i>Correlación entre la gestión vial rural y el costo del transporte.....</i>	23
Tabla 8.	<i>Correlación entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad.....</i>	24

Resumen

La presente investigación está enfocada en determinar la relación que existe entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio basándose en un enfoque cuantitativo, de tipo básico, diseño no experimental y correlación simple. La muestra estuvo conformada por 52 colaboradores de la entidad municipal, utilizando como técnica la encuesta para recopilar la información, considerando 2 instrumentos, uno por cada variable. De los encuestados, el 75% consideran que el nivel de la gestión rural es alto, y respecto al desarrollo socioeconómico el 71.2% consideran de nivel medio y 28.8% de nivel alto; los resultados obtenidos en la investigación demuestran que la variable gestión vial rural y desarrollo socioeconómico tienen una correlación positiva alta siendo su coeficiente Rho Spearman de 0.783 y un nivel significancia de 0.000 el p valor debajo de 0.05.

Palabras clave: Gestión vial, rural, desarrollo socioeconómico, correlación.

Abstract

The present investigation is focused on determining the relationship that exists between rural road management and socioeconomic development in a district of the province of San Ignacio based on a quantitative approach, of a basic type, non-experimental design and simple correlation. The sample consisted of 52 employees of the municipal entity, using the survey technique to collect the information, considering 2 instruments, one for each variable. Of those surveyed, 75% consider that the level of rural management is high, and regarding socioeconomic development, 71.2% consider it to be of a medium level and 28.8% of a high level; The results obtained in the research show that the variable rural road management and socioeconomic development have a high positive correlation, with a Rho Spearman coefficient of 0.783 and a significance level of 0.000 for p value below 0.05.

Keywords: Road management, rural, socioeconomic development, correlation.

I. INTRODUCCIÓN

La población que vive en las superficies rurales, manifiesta cierta insatisfacción debido a que no accede a los servicios elementales apropiados y por lo tanto no pueden desarrollarse a plenitud tanto social y económicamente, esto debido a que las municipalidades cuentan con bajo presupuesto y sumado a esto no contar con su pool de maquinaria, no permite satisfacer las necesidades y ejecutar sus caminos rurales proyectados; la gestión vial rural es un conjunto de actividades que permite mantener la operación permanente de la red de caminos rurales e introducir mecanismos institucionales y financieros para la adecuada gestión de estos con el fin de contribuir de manera eficaz y eficiente a incrementar los ingresos de la población rural (MTC, 2002). El desarrollo socioeconómico se entiende como un proceso consciente de cambio social, cuyo primordial objetivo es la coordinación de las oportunidades sociales, políticas y económicas a nivel nacional y local. (Angulo, 2012).

En el contexto internacional, Cevallos *et al.* (2017), manifiesta que la necesidad de garantizar movilizarse, poder trasladar los productos locales al área de mercadeo, brindar la oportunidad de crear actividad económica, turística y perfeccionar la calidad de subsistencia en general, fomentando una economía endógena en el territorio hace que sea necesaria la gestión de infraestructura vial; (Gutierrez, 2016) indica que la construcción de carreteras busca reducir los tiempos de viaje, definir cuán importante es vincular los centros poblados dentro de su influencia permitiendo estimular las relaciones socioeconómicas; así mismo (Rojas & Ramírez, 2018) indica que la calidad de la construcción vial mejora el impulso económico, en este caso Colombia optimizó el índice de calidad vial en 1,5% y el PIB en 42.34% entre 2006 y 2014.

En tanto Zepeda *et al.* (2019) hace referencia que, de no haber políticas públicas para la dotación de infraestructura vial, no se puede dar realce a la actividad económica y desarrollo rural urbano, es así que Haro *et al.* (2017) indica que el coeficiente de red vial forma parte del índice de potencial de desarrollo socioeconómico.

En su informe Pérez (2021) considera que la falta de conectividad es también un obstáculo para la plena realización y regocijo de los derechos humanos financieros, sociales y formativos, así como civiles y estatales; es así que (Durango et al., 2018) muestran que las inversiones en infraestructura vial conservan una correlación efectiva y estadísticamente significativa con el desarrollo económico de los municipios y sus vecinos, ya que es una importante fuente de información para evaluar las políticas públicas y los negocios; Sin embargo Bravo et al. (2019) menciona que en los sistemas viales no solo se debe demostrar viabilidad técnica, financiera y social, pues la preocupación no es solo mantener las condiciones óptimas de los caminos vecinales, si no buscar la forma de cómo estos aportan al desarrollo económico local.

En el contexto nacional, el MTC (2006) insta la necesidad de contar con un método valioso respecto a la gestión vial tanto en construcción, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial, en razón de metas presupuestarias establecidas en determinado periodo, identificando también las necesidades para los proyectos de carreteras en su dependencia.

Por su parte Vásquez & Bendezú (2008) determinó que los resultados de la construcción de caminos tiene un impacto positivo a largo plazo teniendo como efecto la reducción de tiempos y ajuste de los precios en el transporte de productos, así mismo (Palacios, 2018) menciona que la disminución de costos en transporte, la mejora de productividad agrícola y competitividad en el país, por esto es importante la transformación estatal en infraestructura vial para contribuir en el incremento de la economía peruana.

La realidad problemática se basa en la gestión vial rural que hay tanto a nivel internacional, nacional y local, en este caso analizado en un distrito de la provincia de San Ignacio, determinando así la relación que tiene sobre el desarrollo socioeconómico de todos y cada uno de sus caseríos enfocados dentro de la cobertura vial, buscando fundar un debate crítico correcto sobre el inconveniente investigado, buscar la reflexión del impacto que tiene la gestión vial rural en un Distrito de San Ignacio y cuán importante es en el desarrollo socioeconómico de la población beneficiada.

Teniendo en cuenta la situación problemática, nos enfocamos en el subsiguiente problema general: ¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio?; los problemas específicos son: ¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje?, ¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el costo del transporte?, ¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad?

La justificación del estudio por conveniencia nos permite comprobar la relación de la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico de la población usuaria en un distrito de San Ignacio; justificación social, visto los resultados se tendrá una identificación de cómo se relaciona la gestión vial rural en el desarrollo socioeconómico, por lo cual se podrá dar posibles soluciones y/o recomendaciones a las variables en estudio. Justificación práctica por la importancia de la gestión vial rural en el desarrollo socioeconómico se podrá ver la satisfacción de la población en cuanto al desarrollo de sus caminos rurales y su crecimiento socioeconómico de acuerdo a los resultados obtenidos. Justificación teórica consiste en contribuir a la reflexión teórica sobre la relación existente entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico. La justificación metodológica incluirá la evidencia del valor y confiabilidad de los métodos, procedimientos, tecnologías y equipos manipulados en el diseño de investigación utilizado en este estudio.

El objetivo general es determinar la relación entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio, teniendo como objetivos específicos; determinar la relación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje, determinar la relación entre la gestión vial rural y el costo del transporte, determinar la relación entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad.

De esta manera, como suposición de la investigación se plantea la siguiente hipótesis general: Existe relación positiva y significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un Distrito de San Ignacio. Hipótesis específicas: H1: Existe relación positiva entre la gestión vial y el tiempo de viaje. H2: Existe relación positiva entre la gestión vial y el costo del transporte. H3: Existe relación positiva entre la gestión vial y el incremento del valor de la propiedad.

II. MARCO TEÓRICO

En este capítulo se tomarán en cuenta las referencias o trabajos previos concernientes a la presente investigación, así mismo las referencias a las teorías afines a las variables, la cuales definen el sostén teórico relacionado a la actual investigación, teniendo en cuenta que la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico de una localidad es vital para el crecimiento monetario y desarrollo mutuo de la localidad; es así que se busca profundizar en investigaciones las competencias de los encargados en la gestión pública dentro de un municipio.

A nivel internacional Njoh (2015), en su artículo exhibe los resultados del estudio de la correspondencia entre la infraestructura del transporte y el impulso económico en África – Subsahariana, manifestando que existe asociación entre el transporte y el desarrollo económico tanto a nivel teórico como a nivel empírico. Por lo tanto, concluye que es conveniente la inversión en infraestructura del transporte, pues estas son necesarias para permitir el acceso a los mercados de distrito, eliminando así la posibilidad de que surjan monopolios, de tal forma que satisfaga las diferentes necesidades socioeconómicas de los residentes rurales y sugiere que las autoridades del África – subsahariana harían bien en prestar mucha más atención al sector transporte de sus países, teniendo en cuenta que las áreas desatendidas en estos países son las áreas rurales.

Así mismo según Aggarwal (2018) en su artículo desarrollado en la india, manifiesta que casi un tercio de la población rural del mundo no vive cerca de una carretera pavimentada, por lo que esto limita su acceso a oportunidades económicas, es así que haciendo un estudio experimental el cual condujo a una variación exógena plausible en el momento y la ubicación de caminos pavimentados en pueblos indígenas, para lo cual proporciona evidencia sobre el impacto de los caminos en una amplia variedad de resultados económicos en las zonas rurales, concluye así que las carreteras pueden tener un impacto potencial en otras variables económicas, como es el acceso a los mercados de crédito, atención médica, prestación de servicios y cambios a la geografía económica.

En Pakistán de acuerdo a lo manifestado por Ali et al. (2018) en su artículo tuvo como objetivo principal realizar un análisis en profundidad de los residentes locales, y actitud hacia la construcción vial y su relación con el progreso social,

cultural, económico y social. Por lo que de acuerdo a sus datos recopilados de la población concluye que, los proyectos viales son muy significativos para los residentes locales de Pakistán pues afectó sus vidas positivamente en lo social, cultural y económico; generando puestos de trabajo en la zona, inician pequeños negocios que dinamizan la economía de la zona y mejoran la disposición de vida estándar de la urbe local, disminuyendo el problema social y mejorando el horizonte de vida, permitiendo el acceso a educación y centros de salud.

Según los estudios realizados en la India por Asher & Novosad (2020), en su investigación manifiesta que casi mil millones de individuos en todo el planeta viven en franjas rurales sin acceso a redes nacionales, en su estudio estimó los impactos de la construcción de carreteras generados en un lapso de 4 años para lo cual utiliza un diseño de discontinuidad de regresión difusa y micro datos integrales de censos de hogares y empresas, manifestando que la construcción de carreteras facilita la salida de trabajadores agrícolas, así como la mejora de servicios externos de salud y educación; concluye que las carreteras tienen el potencial para revolucionar las oportunidades económicas en áreas rurales remotas.

El problema de la evaluación integral de los efectos del desarrollo de la infraestructura vial rural en Rusia; según los estudios realizados por Bryzhko & Bryzhko (2019) considera a ésta como la base para el sustento de personas. Con la ayuda de este último, se mejora el efecto económico respecto al factor ubicación, mejorando la accesibilidad de objetos, sistemas, servicios, agentes, asegurando relaciones económicas sostenibles en el curso de la actividad económica; se resuelve, finalmente que la infraestructura vial rural asegura la satisfacción de los intereses económicos de las entidades y los intereses sociales de los pobladores rurales.

En Sud África según los estudios realizados por Fungo et al. (2017) señala que la infraestructura vial es la columna vertebral de muchos sistemas de transporte rural y urbano – rural; pues asegura el suministro de insumos agrícolas y facilita la entrega de estos a los mercados, por tal motivo investiga y cuantifica empíricamente el impacto de mejor accesibilidad en la producción de los pequeños agricultores de Tanzania, utilizando datos de encuesta nacional en Tanzania del

2012/13, la relación entre el transporte y el costo de este, el acceso al mercado y el rendimiento del cultivo; de tal forma que como conclusión muestra un impacto efectivo en el provecho de las siembras tras la reducción del precio del transporte con una elasticidad de -0,291.

Así mismo Kadyraliev et al. (2022) en su investigación define el efecto del impacto de los servicios básicos de transporte en la economía de la sociedad y los servicios que ofrece las instalaciones de la infraestructura vial. Concluyendo que los países de bajos ingresos reciben beneficios significativos mediante la mejora de la infraestructura vial, crecimiento de los ingresos, y en la totalidad de los casos esto también tiene un impacto positivo en la población más pobre. Sin embargo, la dificultad radica en desarrollar políticas nacionales específicas para mejorar la calidad de vida de la población de bajos recursos económicos.

En Pakistán los resultados de la investigación de Mehmood et al. (2021) mostró la correlación entre la infraestructura de transporte y el desarrollo económico, para el cual se aplica un retraso distributivo autorregresivo y un modelo de corrección de errores de vector durante el período 1971–2017; obteniendo como resultado que coexiste una relación causal y de largo plazo entre la infraestructura de transporte y desarrollo económico. La infraestructura de transporte posee un impacto serio a largo plazo en el impulso económico. Además, la prueba de Granger muestra una causalidad unidireccional a largo plazo, desde la infraestructura de transporte hasta el desarrollo económico.

En el artículo de Li et al. (2017) indica que la infraestructura vial se cita con frecuencia como un catalizador crítico para la evolución económica; este propone una prueba conceptual para teorizar una relación económica de región de transporte y luego aplica modelos de ecuaciones estructurales para explorar las relaciones entre la infraestructura vial y la economía local, así como los factores mediadores. Usando datos estadísticos de 2005 a 2012, se establecen modelos para dos regiones típicas con diferentes niveles de desarrollo en China; concluyendo así que la infraestructura vial influye en la economía local en gran medida atrayendo inversiones extranjeras y promoviendo el desarrollo inmobiliario en la región de Jiang-Zhe-Hu; y en Yun-Gui-Chuan, la infraestructura vial impacta la economía local principalmente al estimular la apertura del mercado.

Según el artículo de Lokesha & Mahesha (2017) considera que la red de transporte es uno de los elementos más reveladores de todas las infraestructuras físicas, pues el sector del transporte por carretera también actúa como un factor principal para estimular el desarrollo socioeconómico. Concluye que la mayoría de las personas que viven en aldeas lejanas y ante la corriente principal de la economía y desarrollo rural, la infraestructura es imperativa para la agricultura y el crecimiento económico general, así que mejora la calidad de vida de la población.

Asimismo, en el artículo de Magazzino & Mele (2020) explora el impacto de la infraestructura de transporte en el incremento económico de China en diferentes niveles: nacional, regional y local. Usando un enfoque de serie de tiempo y datos en 28 regiones, donde incluye provincias durante el período 1990–2017, concluye que la contribución al crecimiento de las inversiones en transporte es diferente de una región a otra, pero destacó cómo el transporte afecta el crecimiento económico a nivel nacional. Sin embargo, la falta de infraestructura y el no mantenimiento elimina los efectos positivos de las inversiones en el tiempo a medio plazo.

En el análisis de Ng et al. (2019) estimó la contribución que tiene la infraestructura vial hacia otros factores socioeconómicos que contribuyeron al crecimiento económico, llevando a cabo un estudio de regresión lineal de efectos fijos utilizando datos transversales de series de tiempo para 60 países durante el período de 3 décadas desde 1980 hasta 2010; llegando a concluir que existe una relación de dependencia en forma de U invertida entre la urbanización y el crecimiento económico, el crecimiento económico aumenta a niveles bajos de urbanización, pero disminuye una vez que la urbanización supera un nivel de umbral, así sugiere que las políticas enfocadas sobre el desarrollo de la infraestructura vial deben implementarse junto con otras políticas socioeconómicas y de crecimiento urbano, para lograr un crecimiento económico sostenible.

Para autores como Ainina et al. (2020) en Malasia indican que las carreteras rurales contribuyen con eficacia a la mejora de la economía local, por ello se propone analizar la importancia de los caminos rurales para la socioeconomía y los beneficios de implementación de prácticas verdes al acceso rural, concluyendo que la construcción de carreteras rurales apoya el progreso socioeconómico de las

asociaciones rurales y la implementación de caminos rurales verdes, equilibran los tres elementos vitales; social, económico y ambiental.

En el artículo de Kumar (2016) presento algunas tendencias pasadas y prácticas presentes relacionados con el transporte rural en la india, además de investigar el impacto del desarrollo de la infraestructura vial en condiciones socioeconómicas de la población campestre, incluida la contribución general a la nación, concluye así que los caminos rurales son la riqueza de una nación, una herramienta para la inclusión, desarrollo económico y medio ambiente sustentable. Los caminos rurales unen a las comunidades y sus campos agrícolas al principal sistema de transporte y mercados.

En Pakistán investigadores como Hussain et al. (2022) en su artículo demostraron empíricamente los impactos de los factores socioeconómicos en las comunidades de las regiones rurales, para el cual realiza un cuestionario administrado en Pakistán, buscando la opinión de profesionales de la construcción bajo soporte empírico para el argumento; siendo 213 encuestados, los datos del cuestionario fueron evaluados empleando la ecuación estructural de mínimos cuadrados parciales modelado (PLS-SEM). Los hallazgos del estudio mostraron que los elementos económicos y sociales influyen en el desarrollo comunitario de las regiones rurales. El resultado obtenido de PLS-SEM propuso un método viable para realizar el desarrollo y los objetivos de la comunidad. Así mismo mediante el estudio se ha ofrecido valiosas lecciones para las autoridades locales, los formuladores de políticas y las partes interesadas del proyecto para fortalecer el impulso y el beneficio de objetivos para el mejoramiento de la comunidad.

Según resultados presentados por Shamdasani (2020) en su artículo, manifiesta que gran fragmento de la población necesitada del mundo vive en regiones remotas, donde los altos costos asociados con la conectividad limitan y restringen la actividad económica; por tal motivo busca estimar los efectos de las mejoras en la infraestructura bajo un gran programa de construcción de caminos rurales sobre las decisiones de producción en agricultura, en los que concluye que los hogares remotos que obtienen acceso a los caminos del programa diversifican su cartera de cultivos, adoptan tecnologías agrícolas modernas y aumentan el uso de mano de obra contratada, esto en evidencia de apoyo y sugiere que los caminos

del programa aumenten la movilidad de los trabajadores agrícolas al integrar las comunidades a mercados laborales en todo el espacio, lo que a su vez permite la adopción de prácticas de producción intensivas en mano de obra.

En la investigación de Okwudile (2019), centró su estudio en las teorías que explican la jerarquía de la infraestructura vial en la sostén económico, teniendo en cuenta que la infraestructura vial es esencial para erradicar el hambre, aplacar la pobreza y optimizar la calidad de vida humana en la zonas rurales; concluye que la inversión pública no debe estar limitado por métodos contables que impidan un enfoque en los rendimientos económicos, y la estrategia de tarificación vial debe ser adoptado en Nigeria debido a sus beneficios de difundir la demanda de transporte por carretera, minimizando la congestión y el hacinamiento, mejorar la confiabilidad y brindar beneficios a la economía en general.

De acuerdo a la variable infraestructura vial rural para Wang (2016) es una fuente importante de crecimiento económico en china, y se propone explorar el impacto tanto conceptual como cuantitativamente, y extraer implicaciones políticas del ejercicio empírico, para el cual utilizó un modelo de rezago distribuido autorregresivo, los autores estiman los impactos a corto y largo plazo de la infraestructura de transporte en el desarrollo rural, en términos de rendimiento e ingreso neto per cápita de los hogares rurales, concluyendo que las estimaciones encuentran impactos significativamente positivos de la infraestructura de transporte en el desarrollo rural. Por ejemplo, un aumento del uno por ciento en la longitud de las carreteras conduce a un aumento de alrededor del 0,14 por ciento en el ingreso neto per cápita de los hogares rurales.

Mientras que Zhu et al. (2021) en su artículo investigó la relación causal entre el transporte por carretera y la evolución económica en 31 jurisdicciones y municipios de China mediante el uso de datos de panel a nivel de provincia que se enmarcan desde 1980 hasta 2015; adoptando el análisis de Granger establecido en meta-análisis heterogéneo mixto de paneles, el modelo empírico también considera la heterogeneidad de los coeficientes y el corte transversal correlaciones de los datos del panel; los efectos empíricos corroboran que la relación causal bidireccional entre el transporte por carretera y el desarrollo económico es el tipo absoluto en varias provincias y jurisdicciones de China. Además, los resultados

revelan una causalidad unidireccional que va desde el transporte por carretera hasta el crecimiento económico en Beijing, Shanghai, Heilongjiang; una causalidad unidireccional que va desde lo económico y crecimiento del transporte por carretera en Tianjin, los resultados implican que el transporte por carretera y el crecimiento económico en la mayor parte de China están mutuamente coordinados.

En el ámbito nacional Palacios (2018), evaluó cómo el impacto de la transformación pública en infraestructura vial afectó el incremento del PBI en Perú entre 2000 y 2016; del mismo modo, trata de determinar qué factores crean competitividad entre las distintas regiones del Perú. Por lo que se ha comprobado estadísticamente que las inversiones estatales en infraestructura vial han apaleado un aporte positivo y significativo al engrandecimiento económico del Perú. Por lo tanto, se cree ampliamente que preexiste una correlación directa entre la inversión pública y el crecimiento del PBI.

Mientras que Gavilán (2019) utilizó un método de investigación no experimental para determinar en qué medida la descentralización de la construcción vial ha propiciado el progreso socioeconómico en el distrito de Tambillo - Ayacucho, ya que las variables no fueron manipuladas deliberadamente sólo cuando ocurre el fenómeno, fue realizado por 40 encuestados entre la población beneficiaria y la autoridad regional, y los resultados obtenidos según alfa de Cronbach fueron buenos con los parámetros obtenidos: 0.672 población favorecida y 0.594 institución. El 73% de los habitantes beneficiarios y el 93% de los mandos del distrito de Tambillo indicaron que la descentralización de la infraestructura vial contribuyó al impulso socioeconómico de los habitantes del distrito de Tambillo en 2019.

En la tesis de Huachaca (2021) determinó el impacto de la gestión del sostenimiento vial en la mejora de la complacencia de los usuarios del Libramiento Socllacca - Huanipaca, 2021. Mediante investigación básica con diseño no práctico, correlacional y transversal; su prototipo estuvo conformada por 66 vecinos del distrito de Huanipaca a quienes les realizó una encuesta de satisfacción de usuarios; resultando en el efecto de la gestión del mantenimiento vial en la mejora de la satisfacción del usuario efecto inverso significativo, en donde su coeficiente

de Pearson es 0,259; asimismo, la significación bilateral (0.036) es menor que el error de estimación (0.05).

De igual forma Pizarro (2019) determinó la relación entre el plan de mantenimiento vial 2018 de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones y el impulso socioeconómico de la región de San Martín es una propuesta básica, correlacional, cuantitativa, transversal y de prueba estudio orientado a 78 colaboradores; se examinó la muestra de encuestados y consuma que coexiste una relación significativa entre las dos variables, alcanzando un coeficiente de correlación de Pearson de 0,732 y un nivel de significación bilateral de 0,000 ($p < 0,05$).

La investigación de Pretell (2018) recomendó realizar estudios interpretativos, aplicados, observacionales y horizontales para valorar el mayor impacto socioeconómico en la población del área de impacto directo del proyecto entre enero de 2010 y junio de 2014 en San José de Sisa. Usando encuestas y análisis de literatura como técnicas de investigación, se utilizaron un total de 337 estudios, de los cuales los resultados del ensayo de mínimos cuadrados ordinarios mostraron que el valor de probabilidad es 0.6762, que tiene la misma frecuencia y correlación de 0.7610, es decir los indicadores reflejaron los factores involucrados en aproximadamente el 76% de las funciones y en este asunto el impacto de la vía en los componentes socioeconómicos fue positivo.

Descritos los antecedentes de estudio analizaremos algunos conceptos teóricos sobre las variables de investigación. Respecto a la gestión vial rural es un proceso de gestión con un enfoque endógeno, generando conectividad, ya que los servicios de transporte son uno de los elementos básicos del desarrollo sostenible; en este argumento, las vías rurales son parte del acceso igualitario a la salud, la educación y la justicia, así como a distintos servicios sociales y dependientes necesarios para un desarrollo equitativo (Pérez G. , 2020); es así que según el Decreto Supremo N° 019 - MTC (2011), señala que los gobiernos locales tienen derecho a desarrollar y aprobar planes locales de infraestructura vial basados en planes sectoriales regionales y nacionales; basado también en la Constitución Política del Perú[const.] (1993) en su enumeración 195, el cual instituye que las gerencias locales tienen la capacidad de suscitar el desarrollo y la economía local

y proporcionar servicios públicos dentro de sus mandatos de acuerdo con las políticas y planes de desarrollo nacionales y regionales.

La variable gestión vial rural tiene tres dimensiones: capacidad institucional; que para autores como Rosas (2008) es la suficiencia estatal, idoneidad de gestión pública o competencia administrativa que evidencie el aporte del estado; así mismo para Sikini & Wolfson (1993) lo precisa como la virtud administrativa del aparato estatal para organizar sus objetivos oficiales, por todo lo dicho Ricardo (2016) lo define como el concepto de carácter instrumental, propiedades redefinidas según el contexto histórico temporal o los paradigmas que lo sitúan, factores que predeterminan los fines y tareas del estado o de sus instituciones. Sostenibilidad financiera para Calderón (2018) es la estructura o clasificación presupuestaria de ingresos y gastos del sector público, por lo que vendría hacer la transferencia de recursos como son los gastos operativos y cofinanciamiento de gobiernos locales. Estado de transitabilidad según Fernández & Ticlla (2020) es el estado físico necesario para viajar de un punto a otro en las condiciones mínimas necesarias. Esta condición debe ir acompañada de un adecuado plan de mantenimiento, pavimento protegido y tramos viales adecuados, lo que redundará en una mayor transitabilidad.

La variable desarrollo socioeconómico según Sandoval & Hernández (2018) es la actividad en la que los componentes sociales y económicos se convierten en crecimiento económico y social, y es medible en ambos; así mismo Rojas (2009) planteó que es un método económico local constituido por un conjunto de actores fructíferos y relaciones económicas y sociales profesionales en torno a un sector económico que tiene un incuestionable grado de coherencia socioeconómica y geográfica que no necesariamente está alineado con la partición administrativa en el territorio; las dimensiones de las variables serán tiempo de viaje, que según Cola (2019), es una manifestación de las muy diferentes formas físicas, tecnológicas, económicas y sociales posibles de enfrentar la fricción que genera la distancia geográfica en las conexiones y relaciones entre las personas y sus actividades, el cual dependerá de cierta velocidad, distancia, calidad de la infraestructura. Costo de transporte, será el costo en soles por el servicio de transporte de productos o pasajeros desplazados de un punto a otro. Incremento del valor de la propiedad es

el aumento del valor de una propiedad, referido al incremento del precio que se puede alcanzar durante un periodo de tiempo.

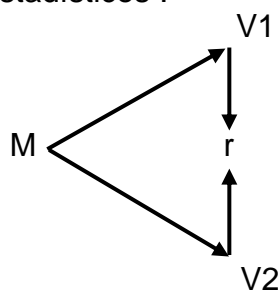
La gestión vial en las zonas rurales proporciona conectividad entre lugares y sirve para múltiples propósitos en distintas áreas de la diligencia económica y social. En otras palabras, la utilidad o necesidad de una conexión puede referirse a diferentes propósitos, funciones o expectativas. La promoción de las actividades económicas y productivas corresponde a los principales y más importantes ámbitos de influencia en la formulación de políticas de conectividad en general, los ámbitos de conectividad se definen de acuerdo con las metas económicas y sociales básicas del desarrollo de cada país (Rozas & Figueroa, 2006).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación: Esta indagación es tipo básica, pues como señala Escudero & Cortez (2017) se caracterizó por un marco basado únicamente en fundamentos teóricos, sin considerar objetivos prácticos, con el objetivo de formular nuevos conocimientos o modificar principios teóricos existentes para incrementar el conocimiento científico; se utilizó un enfoque cuantitativo pues utilizamos la compilación de antecedentes para tratar la hipótesis establecida en cálculos numéricos y análisis estadístico para identificar estándares de comportamiento y probar teorías (Hernández et al., 2014);

3.1.2. Diseño de investigación: Es de diseño no experimental como lo menciona Hernández et al. (2014), no hemos manipulado deliberadamente las variables, es decir donde no hemos variado intencionalmente la variable independiente; finalmente así como lo define Cauas (2015) se tiene una correlación simple pues proporcionamos un diseño claro y fácil de implementar, primero formulando una hipótesis cuando se sospecha una analogía entre ciertas variables y luego para ratificar la hipótesis basto reunir una muestra adecuada de las variables, luego asociar las dos variables y computarizar el coeficiente de correlación mediante procedimientos estadísticos .



En dónde:

M = Muestra del estudio

V1 = Variable 1

V2 = Variable 2

r = Relación entre variable 1 y 2

3.2. Variables y operacionalización

Así como lo señala Soto (2018), entendemos que las variables de investigación son parte importante de las características cuantitativas utilizadas para describir los problemas observados y que se deben considerar criterios de investigación para desarrollar preguntas que pueden ser simples o complejas.

Las variables se presentarán de manera general, tanto variable 1 como variable 2; mientras que el cuadro de operacionalización, se presenta y detalla en el anexo 02.

- **Definición conceptual:** En la presente investigación se define la variable gestión vial rural según MTC (2002) como eficiencia y eficacia de un conjunto de acciones que permitan mantener la operatividad permanente de la red vial rural e implementación de mecanismos institucionales y financieros para una gestión adecuada de los caminos rurales, a fin de contribuir la mejora de la calidad de vida de la población rural; definiendo la variable desarrollo socioeconómico Angulo (2012) refiere que es un proceso deliberado de cambio social que tiene como finalidad última la igualdad de las oportunidades sociales, políticas y económicas.
- **Definición operacional:** De acuerdo al artículo de Espinoza (2019) se indica que la variable se transformará de conceptos abstractos hacia términos concretos los cuales serán, observables y medibles; para este caso la variable gestión vial rural será medida de acuerdo a sus 3 dimensiones: capacidad institucional, sostenibilidad financiera y estado de transitabilidad. La variable desarrollo socio económico se mide por sus 3 dimensiones: tiempo de viaje, costo del transporte, incremento del valor de la propiedad.
- **Indicadores:** Los indicadores según Mondragón (2020) vienen a ser parte fundamental en una investigación pues estas establecen una relación cuantitativa entre dos variables correspondientes a un determinado proceso, los indicadores se detallan en el anexo n° 2.
- **Escala de medición:** Según el artículo de Gamboa (2022) para conocer las variables y aprender sobre ellas se las debe medir, obteniendo así

mediciones que favorecerán el desarrollo de proyectos de investigación pertinentes de tal forma que mejoren sus necesidades; es así que, es una herramienta la cual permite reconocer el grado de conformidad o disconformidad del encuestado, ante cualquier interrogante que se le plantee en el cuestionario, para el presente proyecto la escala de medición a emplear es la escala de Likert ordinal.

3.3. Población, muestra, muestreo, unidad de análisis

3.3.1. Población: Conjunto de sujetos o temas sobre los que queremos aprender en un estudio, un conjunto de elementos que resumen los resultados de un estudio, o son unidades de estudio que nos interesa estudiar pero que no siempre están disponibles al investigador, el investigador debe tener criterios que deben cumplirse esto se lo denomina delimitación de la población teniendo criterios de inclusión o exclusión (Mendoza & Ramírez, 2020)

La población total está definida por 60 colaboradores de una municipalidad distrital de San Ignacio.

- **Criterios de inclusión:** En el artículo de Arias et al. (2017) señalo que, el criterio de inclusión es la característica particular que tiene un sujeto u objeto de estudio para que sea parte de una investigación, en este caso como parte del estudio serán los colaboradores de una municipalidad distrital de la provincia de San Ignacio, teniendo en cuenta tal situación se señaló la aceptación explícita de la participación mediante consentimiento informado.
- **Criterios de exclusión:** Según el artículo de Arias et al. (2017) señala que son aquellos participantes con determinadas condiciones o características que puedan alterar o modificar los resultados, que definido esto no son elegibles para la investigación, es decir no formaran parte del estudios colaborades de limpieza y seguridad ciudadana.

3.3.2. Muestra: De acuerdo con Robles (2019) la muestra viene a ser como un subconjunto del total de la población o bien una porción de la

población que nos interesa; el calculo de la muestra se encuentra en el anexo n° 4.

3.3.3. Muestreo: Procedimiento que se utilizó para obtener una parte de la población a estudiar y el proceso por el cual queremos extrapolar sus resultados a toda la sociedad; este concepto se aplica sólo al nivel descriptivo del estudio, por lo que el muestreo debe identificarse en función del nivel del estudio (Mendoza & Ramírez, 2020).

Se aplicará la técnica estadística para definir la cantidad numérica

3.3.4. Unidad de análisis: Según Arteaga (2022) estableció que el componente de análisis está fiado sobre los términos donde se elaborara la indagación, en síntesis, es la zona, entidad, establecimiento o compañía, la unidad de análisis en la investigación es una entidad estatal en un distrito de la provincia de San Ignacio, fueron cada uno de los colaboradores encuestados apartados en la muestra.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica de indagación científica es un proceso inconfundible, probado en la experiencia, cuyo objetivo suele ser (pero no solamente) conseguir y convertir averiguación útil para resolver problemas de discernimiento en disciplinas científicas. Toda técnica predice el uso de un instrumento de aplicación (Rojas I. , 2012); así, que la técnica a utilizada es la encuesta debido a que es bastante utilizada como medio de investigación, permitiendo recolectar y procesar datos de manera alígera y eficiente. (Anguita et al., 2003). Se aplico dos cuestionarios, un cuestionario distinto a otro por cada variable; para la variable gestión vial rural, constará de 14 ítems, mientras que para la variable desarrollo socioeconómico constará de 14 ítems, para cada cuestionario se aplicará la escala de Likert el cual consta de los siguientes valores: Totalmente en desacuerdo:1; En desacuerdo: 2; Indiferente: 3; De acuerdo: 4; Totalmente de acuerdo: 5.

3.5. Procedimientos

Respecto al informe de Silvestre & Huamán (2019) indicaron que los procedimientos son aquellos que se facilitan conseguir el objetivo mediante la verdad, es por ello que, primero se tendrá comunicación con los

colaboradores de una entidad municipal de la provincia de San Ignacio, informando las variables en estudio como es la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico, explicando la importancia que tiene su cooperación frente al estudio planteado, recolectando así datos veraces los cuales posteriormente fueron procesados estadísticamente.

3.6. Métodos de análisis de datos

Según Zenaida (2012) menciona que el método de análisis como un asunto en el cual los datos conseguidos ayudarán a admitir y dar fe a los instrumentos seleccionados y utilizados para sustentar el proyecto propuesto según los discernimientos de valor y confianza, al igual que estos datos que han sido logrados mediante la encuesta residirán bajo un proceso de presión, los cuales conceden confiabilidad de lo investigado. Es así que la información recogida a través del cuestionario, será ingresada a un cuadro estadístico en hoja Excel, para posterior a esto procesarla en SPSS y obtener los resultados finales así poder correlacionar las variables; es así que en la investigación se utilizará el coeficiente de correlación Rho de Spearman para instituir qué dimensiones de la primera variable tienen mejor relación con la segunda variable.

3.7. Aspectos éticos

En el informe de Alvarez (2020) manifestó que estos aspectos son esenciales para la determinación profesional, pues estos sustentan al respecto, originalidad y justicia para dar seguridad a la investigación, es por ello que, la averiguación se desarrollará en lealtad a principios de la ética profesional, de tal forma que el resultado sea satisfactorio y veraz, el cual refleja en absoluto los resultados tal cual fueron recogidos en los cuestionarios, de tal forma que sea como un precedente de consulta esta investigación; el estudio se elaborará teniendo en cuenta las pautas y colaboraciones de autores debidamente citados, teniendo también el apoyo de los participantes de una municipalidad distrital de San Ignacio.

IV. RESULTADOS

Análisis descriptivo

Establecer la relación entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio.

Tabla 1

Relación entre Gestión Vial Rural y Desarrollo Socioeconómico

		Desarrollo Socioeconómico			
		Medio	Alto	Total	
Gestión vial rural	Regular	Recuento	11	1	12
		% del total	21,2%	1,9%	23,1%
	Alto	Recuento	26	13	39
		% del total	50,0%	25,0%	75,0%
	Eficiente	Recuento	0	1	1
		% del total	0,0%	1,9%	1,9%
Total	Recuento	37	15	52	
	% del total	71,2%	28,8%	100,0%	

De la tabla 1 se logra analizar que, la relación efectiva entre la gestión vial rural (GVR) y el desarrollo socioeconómico (DS) el 23.1% de los colaboradores indicaron que la GVR ocupa el nivel de Regular, de estos el 21.2% señalan que el DS es de nivel medio y el 1.9% manifiesta que es de nivel alto. El 75% de los colaboradores participantes consideran que la GVR se halla en nivel alto; de estos, el 50% indican que el DS es de nivel medio y el 25% considera que es de nivel alto. El 1.9% de los individuos encuestados manifiesta que la GVR es en un nivel eficiente; de estos, el 1.9% considera que el DS es de nivel alto.

Del íntegro de colaboradores encuestados, el 72.2% dijeron que el DS es de nivel medio y el 28.8% confirma que es de nivel alto.

Comprobar la relación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje

Tabla 2

Relación entre gestión vial rural y tiempo de viaje

		Tiempo de viaje			
		Medio	Alto	Total	
Gestión vial rural	Regular	Recuento	11	1	12
		% del total	21,2%	1,9%	23,1%
	Alto	Recuento	19	20	39
		% del total	36,5%	38,5%	75,0%
	Eficiente	Recuento	0	1	1
		% del total	0,0%	1,9%	1,9%
Total		Recuento	30	22	52
		% del total	57,7%	42,3%	100,0%

De la tabla 2 se consigue definir qué, la relación efectiva entre la GVR y el tiempo de viaje del DS el 23.1% de los colaboradores participantes manifiesta que la GVR ocupa el nivel de regular, de ellos 21.2% indica que el tiempo de viaje del DS de nivel medio y el 1.9% indica que ocupa el nivel alto. El 75% de los colaboradores encuestados confirma que la GVR está en nivel alto, de ellos el 36.5% considera que el tiempo del DS es de nivel medio mientras el 38.5% considera que es alto. El 1.9% de los encuestados indica que la GVR es de nivel eficiente, es estos el 1.9% indica que el tiempo de viaje del DS es nivel alto.

Del total de los colaboradores encuestados, el 57.7% indica que el tiempo de viaje del DS es de nivel medio, mientras que el 42.3% manifiesta que es de nivel alto.

Comprobar la relación entre la gestión vial rural y el costo de transporte.

Tabla 3

Relación entre gestión vial rural y costo de transporte.

		Costo de transporte			
		Medio	Alto	Total	
Gestión vial rural	Regular	Recuento	12	0	12
		% del total	23,1%	0,0%	23,1%
	Alto	Recuento	26	13	39
		% del total	50,0%	25,0%	75,0%
	Eficiente	Recuento	0	1	1
		% del total	0,0%	1,9%	1,9%
Total		Recuento	38	14	52
		% del total	73,1%	26,9%	100,0%

De la tabla 3 se alcanza analizar que, la relación existente entre la GVR y el costo de transporte del DS el 23.1% de los colaboradores participantes indican que la GVR ocupa el nivel de regular, de ellos el 23.1% revelan que el costo de transporte de DS es de nivel medio. El 75% de los colaboradores confirman que la GVR está en nivel alto; de ellos, el 50% manifestaron que el costo de transporte del DS es de nivel medio y el 25% dijeron que es alto. El 1.9% de los encuestados dijeron que la GVR está en nivel eficiente; de ellos el 1.9% consideró que el costo de transporte del DS es de nivel alto.

Del total de los colaboradores encuestados, el 73.1% dijeron que el costo del transporte del DS es de nivel medio, mientras que el 26.9% indicó que ocupa un nivel alto.

Tabla 4

Relación entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad

		Incremento del valor de la propiedad			
		Medio	Alto	Total	
Gestión vial rural	Regular	Recuento	11	1	12
		% del total	21,2%	1,9%	23,1%
	Alto	Recuento	17	22	39
		% del total	32,7%	42,3%	75,0%
	Eficiente	Recuento	0	1	1
		% del total	0,0%	1,9%	1,9%
Total	Recuento	28	24	52	
	% del total	53,8%	46,2%	100,0%	

De la tabla 4 se define que, la relación existente entre la GVR y el incremento del valor de la propiedad del DS el 23.1% de los colaboradores dijeron que la GVR ocupa el nivel de regular, de ellos el 21.2% indicaron que el incremento del valor de la propiedad es de nivel medio, el 1.9% considero que es de nivel alto. El 75% de los elementos encuestados confirman que la GVR está en nivel alto; de ellos el 32.7% considero que el incremento del valor de la propiedad del DS es de nivel medio, mientras que el 42.3% lo considero de nivel alto. El 1.9% de los encuestados manifestó que la GVR está en nivel eficiente; de ellos el 1.9% consideró el incremento del valor de la propiedad del DS en nivel alto.

Del total de los colaboradores encuestados, la GVR, el 53.8% manifestaron que el incremento del valor de la propiedad del DS es de nivel medio, mientras el 46.2% lo considero que es de nivel alto.

Análisis inferencial

Prueba de hipótesis general

H0: No existe relación significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio.

H1: Existe relación significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio.

Tabla 5

Correlación entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico

			Gestión vial rural	Desarrollo Socioeconómico
Rho de Spearman	Gestión vial rural	Coefficiente de correlación	1,000	,783**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	52	52
	Desarrollo Socioeconómico	Coefficiente de correlación	,783**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	52	52

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

De la tabla 5, se precisa que el coeficiente 0.783 marca una correlación positiva alta entre el la GVR y el DS a un nivel de significancia de 0.000 el p valor debajo de 0.05, obliga no admitir la hipótesis propuesta como nula y admitir la hipótesis alterna, coexistiendo seguridad estadística para aseverar que la GVR y el DS se relacionan significativamente. Aclarando que, mejorando la GVR dentro del distrito entonces se logra impulsar el DS.

Prueba de la primera hipótesis específica:

H0: No existe relación significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio.

H1: Existe relación significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio.

Tabla 6

Correlación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje.

			Gestión vial rural	Tiempo de viaje
Rho de Spearman	Gestión vial rural	Coeficiente de correlación	1,000	,735**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	52	52
	Tiempo de viaje	Coeficiente de correlación	,735**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	52	52

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

En la tabla 6, se observa que el coeficiente 0.735 indica una correlación positiva alta entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje del DS a un nivel de significancia de 0.000 el p valor debajo de 0.05, obliga no aceptar la hipótesis escogida como nula y admitir la hipótesis alterna, existiendo seguridad estadística para aseverar que la GVR y el tiempo de viaje del DS se relaciona significativamente. Interpretando que, mejorando la GVR del distrito entonces se logrará la mejora en cuanto al tiempo del viaje del DS.

Prueba de la segunda hipótesis específica:

H0: No existe relación significativa entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje en un distrito de San Ignacio.

H1: Existe relación significativa entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje en un distrito de San Ignacio.

Tabla 7

Correlación entre la gestión vial rural y el costo del transporte

			Gestión vial rural	Costo de transporte
Rho de Spearman	Gestión vial rural	Coeficiente de correlación	1,000	,730**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	52	52
	Costo de transporte	Coeficiente de correlación	,730**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	52	52

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

Visto la tabla 7, se considera que el coeficiente 0.730 indica una correlación positiva alta entre la GVR y el costo de transporte a un nivel de significancia de 0.000 el p valor debajo de 0.05, obliga no admitir la hipótesis escogida como nula y admitir la hipótesis alterna, coexistiendo certeza estadística para afirmar que la GVR y el costo de transporte del DS se relaciona significativamente. Aclarando que, perfeccionando la GVR dentro del distrito entonces se logra la mejora del costo del transporte del DS.

Prueba de la tercera hipótesis específica:

H0: no existe relación significativa entre la gestión vial rural y el costo del transporte en un distrito de San Ignacio.

H1: Existe relación significativa entre la gestión vial rural y el costo del transporte en un distrito de San Ignacio.

Tabla 8

Correlación entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad

			Gestión vial rural	Incremento del valor de la propiedad
Rho de Spearman	Gestión vial rural	Coeficiente de correlación	1,000	,778**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	52	52
	Incremento del valor de la propiedad	Coeficiente de correlación	,778**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	52	52

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

En la tabla 8, se justifica que el coeficiente 0.778 señala una correlación positiva alta entre la GVR y el incremento del valor de la propiedad a un nivel de significancia de 0.000 el p valor, debajo de 0.05, obliga no admitir la hipótesis como nula y reconocer la hipótesis alterna, coexistiendo certeza estadística para aseverar que la GVR y el incremento del valor de la propiedad se relación significativamente. Aclarando que, al mejorar la GVR dentro del distrito entonces se logra la mejora del incremento del valor de la propiedad del DS.

Prueba de la cuarta hipótesis específica:

H0: No existe relación significativa entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad en un distrito de San Ignacio.

H1: Existe relación significativa entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad en un distrito de San Ignacio.

V. DISCUSIÓN

Se considera como objetivo general de la indagación el establecer la relación que concurre entre las variables gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico; esta última con sus dimensiones: tiempo de viaje, costo de transporte e incremento del valor de la propiedad.

Una vez estudiadas e inmediatamente analizadas las pruebas estadísticas ejecutadas a un total de 52 muestras de colaboradores de un distrito de san Ignacio; obtenidos los resultados estadísticos descriptivos de la indagación, se concluye que del 100% de los colaboradores encuestados; el 72.2% dijeron que el desarrollo socioeconómico es de nivel medio y el 28.8% confirma que es de nivel alto. Así mismo el 57.7% indica que el tiempo de viaje del desarrollo socioeconómico es de nivel medio, mientras que el 42.3% manifiesta que es de nivel alto. De igual forma el 73.1% dijeron que el costo del transporte del desarrollo socioeconómico es de nivel medio, a su vez el 26.9% indicó que ocupa un nivel alto y por último el 53.8% manifestaron que el incremento del valor de la propiedad del desarrollo socioeconómico es de nivel medio, mientras el 46.2% lo considero que es de nivel alto.

Teniendo en cuenta los resultados inferenciales obtenidos, se fijó en la hipótesis general la coexistencia de una relación significativa y un coeficiente de correlación de 0.783, siendo esta una correlación positiva alta entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico, concluyendo así, que de haber mayor gestión vial rural el desarrollo socioeconómico también será mayor, se consiguió notar en el análisis del contexto y la caracterización de la situación problemática mostrada, el desarrollo socioeconómico responde a los objetivos de la gestión vial rural. Al respecto Njoh (2015) en su artículo, analizo la relación entre la infraestructura del transporte y el impulso económico, considerando que coexiste asociación entre la infraestructura vial y el impulso económico, tanto teórico como empírico, debido a que permite acceder a la comercialización del distrito, satisfaciendo diversas necesidades socioeconómicas de los residentes rurales.

De igual forma, en la investigación de Aggarwal (2018) señala que las carreteras tienen relación directa con las variables económicas, como es el acceso

a los mercados, atención médica, prestación de servicios y cambios a la geografía económica; así mismo Ali et al. (2018) estudia la relación entre las variables infraestructura vial y el progreso social, cultural y económico, en el cual establece que existe relación significativa alta, pues considero que los proyectos viales son muy significativos, pues afecta positivamente la calidad de vida generando puestos de trabajo en la zona e inician negocios que dinamizan la economía; por su parte Asher & Novosad (2020) indicó también que las carreteras tienen el potencial para revolucionar las oportunidades económicas en áreas rurales remotas, investigaciones tienen similitud con los resultados obtenidos pues estudiando similitud de variables estimamos que mientras haya mejor gestión vial rural el desarrollo socioeconómico será mayor; los antecedentes descritos tienen una relación alta respecto a los resultados logrados en la presente pesquisa pues también señala estadísticamente que a mayor gestión vial rural el desarrollo socioeconómico es mayor, lo que significa que en tiempo de viaje sus tiempos disminuyen, el costo del transporte les es más económico así como sus propiedades incrementan su valor.

Bryzhko & Bryzhko (2019) determinó que la infraestructura vial rural asegura la satisfacción de los intereses económicos de las entidades y los intereses sociales de los individuos que viven en los municipios rurales; es así que Fungo et al. (2017) analizó la relación entre el transporte rural y el acceso al mercado y rendimiento de cultivo, concluyendo así que muestra relación positiva alta, tal es el caso investigado por Kadyraliev et al. (2022) quien analizó el impacto generado por la infraestructura vial rural en la economía de la sociedad, indicando así que esta variable mejora el crecimiento económico, sin embargo señaló que hay dificultad para desarrollar políticas nacionales en cuanto a la gestión vial rural, corroborando así lo que los autores mencionan con lo que la presente investigación demuestra que en cuanto a la gestión vial en capacidad institucional presenta algunas debilidades por no contar con profesionales especializados en cuanto a variable tratada, sin embargo se corrobora que teniendo una buena gestión vial, el desarrollo socioeconómico se impulsa con el incremento del valor de las propiedades y el dinamismo de comercialización de productos por reducción de costo de transporte y reducción en tiempo de viaje.

En la investigación de Mehmood et al. (2021) investiga de igual modo la correlación entre la infraestructura de transporte y el impulso económico aplicando un modelo de corrección de errores de vector, obteniendo como resultado la coexistencia de una relación causal y de largo plazo entre dichas variables, considerando así un impacto positivo a largo plazo en el impulso económico, además de ellos su prueba de causalidad de Granger mostró una causalidad unidireccional a largo plazo, del mismo modo Li et al. (2017) definió un modelo conceptual para teorizar la relación entre la infraestructura vial y el desarrollo monetario, aplicando modelos de ecuaciones estructurales usando datos estadísticos define que la infraestructura vial influye en la economía local principalmente al estimular la apertura de mercado, coincide también con Loksha & Mahesha (2017) el cual indica que el transporte vial genera crecimiento económico general, mejorando la calidad de vida.

Para Magazzino & Mele (2020) indicó que la infraestructura del transporte genera contribución en el en crecimiento de inversiones siendo este crecimiento diferente entre una región y otra, sin embargo, la falta de mantenimiento a la infraestructura elimina los efectos positivos de las inversiones en el tiempo a mediano plazo, Ainina et al. (2020) manifiesta del mismo modo que, la construcción de carreteras rurales apoya el desarrollo socioeconómico de las comunidades rurales, teniendo un equilibrio tanto social, económico y ambiental, coincidiendo también con Kumar (2016) quien señaló que los caminos rurales son la riqueza de una nación, pues contribuye en la unificación de las comunidades y sus campos agrícolas al sistema de transporte y mercados, mientras Hussain et al. (2022) mediante encuestas de soporte empírico evaluado con ecuación estructural de mínimos cuadrados parciales, definió que se debe impulsar el desarrollo de la gestión y construcción de carreteras pues estas traen desarrollo comunitario en las regiones rurales.

Así mismo Shamdasani (2020) considero en su investigación que los camino rurales aumentan la movilidad de los trabajadores agrícolas al integrar las comunidades a mercados laborales, lo que a su vez permite la adopción de prácticas de producción intensivas en mano de obra, a su vez Okwudile (2019) señaló que la infraestructura vial, es esencial para aplacar la escasez y mejorar la

calidad de vida humana en las zonas rurales, por tal motivo Wang (2016) indica que la infraestructura vial rural es una fuente importantes de crecimiento económico, permitiendo el desarrollo rural, tal es así que Zhu et al. (2021) investiga la relación causal entre sus variables transporte por carretera y el crecimiento económico, mediante análisis de causalidad de Granger, considerando heterogeneidad de coeficientes y corte transversal de correlación, considerando que la relación causal bidireccional entre el transporte por carretera y el desarrollo económico están mutuamente coordinados.

Se tiene también a Palacios (2018) que indico que la inversión estatal en infraestructura vial comprobado estadísticamente que dichas inversiones han tenido un aporte positivo y significativo al crecimiento económico del Perú, concluyendo así que coexiste una correlación continua entre dichas variables, siguiendo el método de investigación no experimental; Gavilán (2019) determino en qué medida la descentralización vial ha propiciado desarrollo socioeconómico en un distrito de Ayacucho, teniendo como resultado de un total de 40 colaboradores encuestados entre pobladores y funcionarios, considerando que el 73% de los pobladores beneficiarios y el 93% de funcionarios del distrito indicaron que la descentralización de la infraestructura vial contribuye al impulso socioeconómico de los habitantes de dicho distrito.

En la investigación de Huachaca (2021) planteó determinar el impacto de la gestión del mantenimiento vial en la mejora de la complacencia de los usuarios, para el cual como él es el caso de este trabajo utilizo una investigación básica con un diseño no práctico, correlacional y transversal, su muestra accedida por 66 vecindarios teniendo un coeficiente de correlación de 0.259 con una significancia bilateral de 0.036; buscando determinar las relaciones, Pizarro (2019) determinó la relación entre el plan de mantenimiento vial y el desarrollo socioeconómico, mediante propuesta básica, correlacional cuantitativa, transversal con un ejemplar de 78 colaboradores, concluye que coexiste una relación significativa entre ambas variables alcanzando un coeficiente de correlación de 0.732 el cual es considerado alto y un nivel de significación bilateral de 0.000($p < 0.05$), en consecuencia ambas investigaciones tienen concordancia con la investigación realizada en este proyecto el cual también es de tipo básica, no experimental de correlación simple basada en

una muestra de 52 colaboradores, teniendo como resultado una correlación de 0.783 el cual indica una correspondencia positiva alta entre las variables de estudio a un nivel de significancia de 0.000 donde el p valor está por debajo de 0.05.

Pretell (2018) en su investigación recomendó realizar estudios interpretativos respecto al impacto socioeconómico en la población beneficiaria por la construcción de una carretera, utilizó un total de 337 muestras, los cuales analizados mediante la experimento de mínimos cuadrados ordinarios mostró que el valor de probabilidad fue de 0.6762, que tiene la misma frecuencia y correlación de 0.7610, concluyendo que los indicadores reflejaron los factores involucrados en aproximadamente 76% de las funciones y en este caso el impacto de la vía en los componentes socioeconómicos fue positivo, al igual que este estudio en la presente investigación se determinó que el desempeño la variable gestión vial rural sobre la variable desarrollo socioeconómico, aplicando un total de 52 encuestas a colaboradores de la entidad, es así que del 100%, el 72.2% dijeron que el desarrollo socioeconómico es de nivel medio y el 28.8% confirma que es de nivel alto, considerando dichas porcentajes como un impacto positivo la gestión vial rural sobre el desarrollo socioeconómico.

Teniendo en cuenta los resultados conseguidos de las averiguaciones anteriores, y ver la importancia que tiene la gestión vial rural en cuanto al desarrollo socioeconómico, después de haber realizado las encuestas, haberlas procesado en Excel y SPSS respectivamente así mismo el análisis detallado de cada una de sus dimensiones de la segunda variable respecto a la primera variable, en un distrito de la provincia de San Ignacio; se logra determinar que la gestión vial rural respecto a la variable desarrollo socioeconómico presentó un coeficiente de Rho de Spearman de 0.783, indicando que tiene una correlación positiva alta y un nivel de significancia bilateral de 0.000 valor que se encuentra debajo de $p < 0.05$ lo que significa que existe una relación muy significativa entre dichas variables; del mismo modo evaluando la variable gestión vial rural con la dimensión tiempo de viaje de la segunda variable resulta su coeficiente Rho de Spearman de 0.735, lo que marca una correlación positiva alta entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje, a un nivel de significancia bilateral de 0.000 valor que se encuentra debajo $p < 0.05$, valor que nos indica que existe una relación muy significativa entre la primera variable y la

primera dimensión de segunda variable; así mismo la variable gestión vial rural con la segunda dimensión costo de transporte resulta un coeficiente Rho de Spearman de 0.730, marcando una correlación positiva alta entre la gestión vial rural y el costo de transporte, a un nivel de significancia bilateral de 0.000 valor que se encuentra debajo $p < 0.05$, indicando así también que posee una relación muy significativa entre la primera variable y la segunda dimensión de la segunda variable; por último variable gestión vial rural con la dimensión incremento del valor de la propiedad su coeficiente Rho de Spearman es de 0.778, lo cual señala una correlación positiva alta entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad, a un nivel de significancia bilateral de 0.000 valor que se encuentra debajo $p < 0.05$, valor que indica una relación muy significativa entre la primera variable y la tercera dimensión de la segunda variable, obtenidos dichos resultados estadísticos evaluado en SPSS se puede concluir que el tener una eficiente gestión vial rural se va ver reflejado en mejor impacto positivo e impulso socioeconómico de tal forma que permitirá mejorar las condiciones socioeconómicas del distrito en mención.

VI. CONCLUSIONES

1. Existe una relación positiva y significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio, pues se tiene un coeficiente de correlación Rho de Spearman de 0.783, lo cual se manifiesta como una correlación positiva alta con un nivel de significancia bilateral de 0.000 el cual es menor a $p < 0.05$; así mismo del resultado descriptivo el 23.1% indicó que la gestión vial rural es de nivel regular, el 75% de nivel alto y el 1.9% eficiente; mientras que el desarrollo socioeconómico, para el 71.2% es considerado de nivel medio y el 28.8% nivel alto. Por consiguiente, una eficiente gestión vial rural impulsa el desarrollo socioeconómico en la población.
2. Existe una relación positiva y significativa entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje en un distrito de San Ignacio, pues se tiene un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de 0.735, el cual se expresa como una correlación positiva alta con un nivel de significancia bilateral de 0.000 el cual es menor a $p < 0.05$. esto quiere decir que la eficiente gestión vial rural se ve reflejado en disminución del tiempo de viaje.
3. Existe una relación positiva y significativa entre la gestión vial rural y el costo de transporte en un distrito de San Ignacio, pues se tiene un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de 0.730, lo cual se manifiesta como una correlación positiva alta con un nivel de significancia bilateral de 0.000 el cual es menor a $p < 0.05$. Es decir, la eficiente gestión vial rural se ve reflejado en la reducción de costo del transporte.
4. Existe una relación positiva y significativa entre la gestión vial rural y el incremento del valor de la propiedad en un distrito de San Ignacio, pues se tiene un coeficiente de correlación de Rho de Spearman de 0.778, lo cual se manifiesta como una correlación positiva alta con un nivel de significancia bilateral de 0.000 el cual es menor a $p < 0.05$. Es decir, la eficiente gestión vial rural se verá reflejado en el incremento del valor de la propiedad.

VII. RECOMENDACIONES

1. La gestión vigente, debería optimizar los recursos en la gestión vial rural a través de contratación de profesionales especialistas en la materia, para tal situación la entidad deberá actualizar el MPP Y ROF, con el fin de buscar a los mejores profesionales y se vea reflejado en la comunidad, teniendo en consideración la complacencia de los beneficiarios y el desarrollo socioeconómico positivo que genera una eficiente gestión vial rural.
2. La gestión vigente, deberá tener en buen estado de transitabilidad sus caminos, respetando la programación multianual de inversiones, así como actualizar su POI con el fin de conocer cuanto de presupuesto se va destinar para su ejecución en la transitabilidad de sus caminos y estos contribuyan a reducir los tiempos de viaje.
3. La gestión vigente, deberá implementarse de mecanismos y planes respecto a los mantenimientos periódicos y rutinarios, pues el usuario obtiene reducción de costos en el transporte personal y de sus productos, bajo la facilidad que los caminos brindan para desplazarse de un lugar a otro ahorrando tiempo y facilidad para la comercialización de sus productos.
4. Evaluar los indicadores de la actual indagación en otros escenarios sea rurales o urbanos a nivel nacional, a fin de profundizar un análisis y dar realce a la jerarquía que tiene la gestión vial rural sobre el desarrollo socioeconómico contribuyendo, en tal sentido mejorar y fortalecer estos aspectos, así como implementar acciones orientadas a tener un sistema de gestión vial rural de calidad

REFERENCIAS

- Aggarwal, S. (2018). Do Rural Roads Create Pathways out of Poverty? Evidence from India. *Journal of Development Economics*, 133, 375-395.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2018.01.004>
- Ainina, N., Munikanan, V., Zakaira, R., Aminudin, E., Langie, S., Azani, M., Alias, M., Azniel, J., Hafizuddin, M., & Mazzuana, S. (2020). A REVIEW ON RURAL ROADS IN MALAYSIA: GREEN PRACTICE TOWARD SOCIO-ECONOMICS. *INTERNATIONAL JOURNAL OF MODERN SOCIAL SCIENCES*, 1(1), 6.
https://www.researchgate.net/publication/349311574_A_REVIEW_ON_RURAL_ROADS_IN_MALAYSIA_GREEN_PRACTICE_TOWARD_SOCIO-ECONOMICS
- Ali, L., Mi, J., Shah, M., Shah, S., Khan, S., Ullah, R., & Bibi, K. (2018). Local residents' attitude towards road and transport infrastructure (a case of China Pakistan economic corridor). *Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies*, 10, 130-142.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1108/JCEFTS-08-2017-0024>
- Alvarez, A. (2020). *Clasificación de las Investigaciones*. Universidad de Lima.
<https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/10818/Nota%20Acad%C3%A9mica%20%20%2818.04.2021%29%20%20Clasificaci%C3%B3n%20de%20Investigaciones.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Anguita, C., Labrador, R., & Campos, D. (2003). La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (I). *Atención primaria*, 31(8), 527-538. <https://www.elsevier.es/es-revista-atencion-primaria-27-pdf-13047738>
- Angulo, C. (2012). *ELABORACIÓN DE UN TEXTO DE DESARROLLO SOCIO ECONÓMICO*. CALLAO - PERÚ: UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO.
https://unac.edu.pe/documentos/organizacion/vri/cdcitra/Informes_Finales_Investigacion/IF_AGOSTO_2012/IF_ANGULO%20RODRIGUEZ_FCA/TEXTO.pdf
- Arias, J., Villasis, M., & Miranda, M. (2017). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Alergia México*, 63(2), 7. <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Arteaga, G. (2022, Marzo 14). *Testsiteforme*. Testsiteforme:
<https://www.testsiteforme.com/unidad-de-analisis/>
- Asher, S., & Novosad, P. (2020). Rural Roads and Local Economic Development. *American Economic Review*, 110(3), 797-823. <https://doi.org/https://doi.org/10.1257/aer.20180268>
- Bravo, P., Zhumi, F., & Encalada, P. (2019). *Elaboración de una propuesta de gestión vial en las subcuencas de los ríos San Francisco y Rircay en el marco del desarrollo económico territorial*. Cuenca-Ecuador: Universidad Politécnica Salesiana.
<https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/5053>
- Bryzhko, V., & Bryzhko, I. (2019). Comprehensive assessment of the impact of road infrastructure development in a rural municipal area (Russia). *Espacios*, 40(37), 19.
<https://www.revistaespacios.com/a19v40n37/19403719.html>
- Calderón, A. (2018). *Sostenibilidad financiera de los GAD municipales, frente a las demandas de inversión de los PDOT*. Universidad de Cuenca.
<https://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/31380?mode=full>

- Cauas, D. (2015). *Definición de las variables, enfoque y tipo de investigación*. Biblioteca electrónica de la universidad Nacional de Colombia.
<https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w24762w/Definiciondelasvariables,enfoqueytipodeinvestigacion.pdf>
- Cevallos, A., Cevallos, J., Galarza, C., & Molina, A. (2017). La Infraestructura Vial y el Desarrollo Socio Económico: El Caso Colonia San Vicente de Villanos, Ecuador. *Augusto Guzzo*, 1(19), 21-37. <https://doi.org/10.22287/ag.v1i19.430>
- Cola, C. (2019). *EL TIEMPO DE VIAJE COMO VARIABLE CRÍTICA PARA LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO Y EL DESARROLLO URBANO*. UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA. file:///C:/Users/Usuario/Downloads/TESIS%20DOC%20CRISTIAN%20COLA.pdf-PDFA.pdf
- Constitución Política del Perú[const.]. (1993). *Artículo 195*. Congreso de la República.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/FE31932F82D4A5BE052586F200728B1F/\\$FILE/CPE-195.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/FE31932F82D4A5BE052586F200728B1F/$FILE/CPE-195.pdf)
- Decreto Supremo N° 019 - MTC. (2011). *Decreto supremo que aprueba la matriz de delimitación de competencias y distribución de funciones de los sectores transportes y comunicaciones en los niveles de gobierno nacional, regional y local*. Congreso de la Republica.
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/404041/DS_019-2011-MTC.pdf?v=1572296206
- Durango, E., García, J., & Velásquez, H. (2018). *Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial*. Universidad EAFIT.
https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11897/EdiliaAndrea_DurangoAgudelo_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Escudero, C., & Cortez, L. (2017). *TÉCNICAS Y MÉTODOS CUALITATIVOS PARA LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA*. UTMACH.
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/14207/1/Cap.1-Introducci%C3%B3n%20a%20la%20investigaci%C3%B3n%20cient%C3%ADfica.pdf>
- Espinoza, E. (2019). LAS VARIABLES Y SU OPERACIONALIZACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN EDUCATIVA.SEGUNDA PARTE. *Revista pedagógica de la Universidad de Cienfuegos*, 15(69), 171-180. <https://doi.org/https://orcid.org/0000-0002-0537-4760>
- Fernández, R., & Ticlla, T. (2020). Análisis de la condición de transitabilidad y nivel de intervención de las carreteras del distrito de Chota. *Revista Ciencia Nor@ndina*, 3(1), 24-29.
<https://doi.org/https://doi.org/10.37518/2663-6360X2020v3n1p24> p-ISSN: 2707-9848
- Fungo, E., Krygsman, S., & Nel, H. (2017). THE ROLE OF ROAD INFRASTRUCTURE IN AGRICULTURAL PRODUCTION. *ResearchGate*, 36, 94-108.
https://www.researchgate.net/publication/318596299_The_Role_of_Road_Infrastructure_in_Agricultural_Production
- Gamboa, M. (2022). Escalas de medición estadística. *Didasc@lia: Didactica y Educación*, 13(1), 26.
<https://revistas.ult.edu.cu/index.php/didasca/article/view/1327/1376>

- Gavilán, H. (2019). *Desarrollo socioeconómico del distrito Tambillo provincia Huamanga producto de la descentralización en infraestructura vial Ayacucho, 2019*. Universidad Cesar Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/37350>
- Gutierrez, O. (2016). LA CARRETERA BOGOTÁ-VILLAVICENCIO, SU IMPACTO SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y EL ECOSISTEMA. *Luna Azul*(40), 16. <https://doi.org/10.17151/luaz.2015.40.18>
- Haro, R., Marcelleño, S., Bojórquez, J., & Nájera, O. (2017). Las desigualdades socioeconómicas entre los municipios de Nayarit, México. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*(230), 117-154. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-19182017000200117
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*. MEXICO: INTERAMERICANA EDITORES, S.A. https://www.uv.mx/personal/cbustamante/files/2011/06/Metodologia-de-la-Investigaci%C3%83%C2%B3n_Sampieri.pdf
- Huachaca, N. (2021). *Influencia de la gestión de mantenimiento vial para mejorar la satisfacción del usuario de la carretera Ramal Socllaccasa - Huanipaca, 2021*. Universidad Cesar Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/73728>
- Hussain, S., Maqbool, R., Hussain, A., & Ashfaq, S. (2022). Assessing the Socio-Economic Impacts of Rural Infrastructure Projects on Community Development. *buildings*, 12(7), 18. <https://doi.org/https://doi.org/10.3390/buildings12070947>
- Kadyraliev, A., Supaeva, G., Bakas, B., Dzholdosheva, T., Dzholdoshev, N., Balova, S., Tyurina, Y., & Krinichansky, K. (2022). Investments in transport infrastructure as a factor of stimulation of economic development. *Transportation Research Procedia*, 63, 1359-1369. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.146>
- Kumar, P. (2016). Development of Rural Road Infrastructure in India. *Pacific Business Review International*, 7(11), 86-93. http://www.pbr.co.in/2015/2015_month/May/12.pdf
- Li, H., Liu, Y., & Peng, K. (2017). Characterizing the relationship between road infrastructure and local economy using structural equation modeling. *Transport Policy*, 61, 17-25. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.10.002>
- Lokesha, M., & Mahesha, M. (2017). Economic Benefits of Road Infrastructure on Agricultural Development and Rural Road Infrastructure Development Programmes of India and Karnataka. *Journal of Research in Business and Management*, 4(11), 42-48. <https://www.questjournals.org/jrbm/papers/vol4-issue11/F4114248.pdf>
- Magazzino, C., & Mele, M. (2020). On the relationship between transportation infrastructure and economic development in China . *Research in Transportation Economics*, 88. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100947>
- Mehmood, K., Baig, S., Li, X., Ghanem, O., & Hanif, S. (2021). Causality between transportation infrastructure and economic development in Pakistan: An ARDL analysis. *Research in Transportation Economics*, 88. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100974>

- Mendoza, Á., & Ramírez, J. (2020). *Aprendiendo metodología de la investigación*. Grupo Compás. <http://142.93.18.15:8080/jspui/bitstream/123456789/523/1/LISTO%202.pdf>
- MTC. (2002). *PLAN ESTRATEGICO DEL PROGRAMA DE CAMINOS RURALES*. LIMA - PERÚ: MTC. <http://www.proviasdes.gob.pe/Transparencia/transparencia/PLAN%20ESTRATEGICO%20PCR.pdf>
- MTC. (2006). *Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial*. El Peruano. <https://www.proviasdes.gob.pe/Normas/Proyecto.pdf>
- Ng, C., Law, T., Jakarni, F., & Kulanthayan. (2019). Road infrastructure development and economic growth. *Materials Science and Engineering*, 512, 11. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/512/1/012045>
- Njoh, A. (2015). Transportation infrastructure and economic development in Sub-Saharan Africa. *Sage Journals*, 4(4), 286-296. <https://doi.org/https://doi.org/10.1177/1087724X0044003>
- Okwudile, S. (2019). Significance of Road Infrastructure on Economic Sustainability. *American International Journal of Multidisciplinary Scientific Research*, 5(4), 9. <https://doi.org/https://doi.org/10.46281/aijmsr.v5i4.405>
- Palacios, C. (2018). Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016. *Ingeniería de negocios*(36), 197-210. <https://doi.org/https://doi.org/10.26439/ing.ind2018.n036.2454>
- Pérez, G. (2020). *Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial*. CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45781-caminos-rurales-vias-claves-la-produccion-la-conectividad-desarrollo-territorial>
- Pérez, G. (2021). *Impactos sociales de los caminos rurales en Mesoamérica*. Naciones Unidas CEPAL. <file:///C:/Users/Usuario/Desktop/maestria%20gestion%20publica/1.METODOLOGIA%20DE%20LA%20INVESTIGACION/tesis%20gestion%20publica%20de%20civiles/cepal%20rural%20socioeconomico.pdf>
- Pizarro, S. (2019). *Gestión del Programa de Mantenimiento de carreteras y desarrollo socioeconómico*. Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de San Martín, 2018. Universidad Cesar Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/32006>
- Presidencia de la República. (2016). *Manual de gestión municipal*. Santo Domingo: Ministerio de Administración pública. <https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/Manual-2016.pdf>
- Pretell, V. (2018). *Evaluación del impacto socioeconómico de la Carretera Empalme PE - 5N - Cuñumbuque - San José de Sisa, periodo enero 2010 - junio 2014*. Universidad Nacional de San Martín - Tarapoto. https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UNSM_737cca83e915bb1c168b8d7203dc1e1e/Details

- Ricardo, E. (2016). CAPACIDAD ESTATAL, BRECHAS DE CAPACIDAD Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL. *Análisis Político*, 29(87), 60-77.
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.15446/apol.v29n87.60720>
- Robles, B. (2019). Población y muestra. *Pueblo continente*, 30(1), 245-246.
<https://doi.org/http://doi.org/10.22497/PuebloCont.301.30121>
- Rojas, I. (2012). ELEMENTOS PARA EL DISEÑO DE TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN: UNA PROPUESTA DE DEFINICIONES Y PROCEDIMIENTOS EN LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA. *Tiempo de educar*, 12(24), 277-297. <http://hdl.handle.net/20.500.11799/38942>
- Rojas, L. (2009). *GUÍA DE HERRAMIENTAS MUNICIPALES PARA LA PROMOCIÓN DEL DESARROLLO ECONOMICO LOCAL*. DEMUCA.
https://www.cepal.org/sites/default/files/guia_herramientas_municipales_demuca.pdf
- Rojas, M., & Ramírez, A. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 17(32), 109-128.
<https://doi.org/10.22395/rium.v17n32a6>
- Rosas, A. (2008). *Una ruta metodológica para evaluar la capacidad institucional*. Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/polcul/n30/n30a6.pdf>
- Rozas, P., & Figueroa, O. (2006). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales*. Naciones Unidas.
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6314/S0600566_es.pdf
- Sandoval, J., & Hernández, G. (2018). Crítica a la teoría del capital humano, educación y desarrollo socioeconómico. *Ensayos Pedagógicos*, 13(2), 137-160.
<https://doi.org/https://doi.org/10.15359/rep.13-2.7>
- Shamdasani, Y. (2020). Rural Road Infrastructure & Agricultural Production: Evidence from India. *Journal of Development Economics*, 152.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2021.102686>
- Sikkini, K., & Wolfson, L. (1993). Las capacidades y la autonomía del estado en Brasil y la Argentina. Un enfoque Neoinstitucionalista. *Desarrollo Económico*, 32(128), 543-574.
<https://doi.org/https://doi.org/10.2307/3467177>
- Silvestre, I., & Huamán, C. (2019). *Pasos para elaborar la investigación y la redacción de la tesis universitaria*. Universidad Tecnológica de los Andes.
<https://repositorio.utea.edu.pe/handle/utea/195>
- Soto, S. (2018). Variables, dimensiones e indicadores en una tesis. *TESISCIENCIA*.
<https://tesis-ciencia.com/2018/08/20/tesis-variables-dimensiones-indicadores>
- Vásquez, A., & Bendezú, L. (2008). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Nova Print S.A.C. <https://cies.org.pe/publicaciones/ensayos-sobre-el-rol-de-la-infraestructura-vial-en-el-crecimiento-economico-del-peru/>

- Wang, Z. (2016). Transportation Infrastructure and Rural Development in China. *China Agricultural Economic Review*, 8(3), 11. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1108/CAER-09-2015-0115>
- Zenaida, M. (2012). *MÉTODOS DE ANÁLISIS DE DATOS: APUNTES*. UNIVERSIDAD DE LA RIOJA. https://www.unirioja.es/cu/zehernan/docencia/MAD_710/Lib489791.pdf
- Zepeda, I., Castro, G., & Carrillo, D. (2019). Infraestructura carretera y crecimiento económico en México. *Problemas del Desarrollo*, 50, 198. <https://doi.org/https://doi.org/10.22201/iiec.20078951e.2019.198.66383>
- Zhu, F., Wu, X., & Peng, W. (2021). Road transportation and economic growth in China: Granger causality analysis based on provincial panel data. *Transportation Letters*, 12. <https://doi.org/10.1080/19427867.2021.1930853>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia de las variables

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	JUSTIFICACIÓN	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Problema general:</p> <p>¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio?</p> <p>Problemas específicos:</p> <p>¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje?</p> <p>¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el costo de transporte?</p> <p>¿Cuál es la relación entre la gestión vial rural y el incremento de la propiedad?</p>	<p>General:</p> <p>Determinar la relación entre la Gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un Distrito de la provincia de San Ignacio.</p> <p>Específicos:</p> <p>Determinar la relación entre la gestión vial rural y el tiempo de viaje.</p> <p>Determinar la relación entre la gestión vial rural y el costo de transporte.</p> <p>Determinar la relación entre la gestión vial rural y el incremento de la propiedad</p>	<p>General:</p> <p>Existe relación positiva y significativa entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio.</p>	<p>Justificándose de forma teórica debido a que servirá para determinar la relación entre la gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico local cumpliendo aspectos éticos, al estar orientada a presentar datos reales preservando integridad en él desarrollo.</p>	<p>Técnica:</p> <p>La técnica de medición será la encuesta</p> <p>Instrumento:</p> <p>El instrumento que se utilizará para la investigación será el cuestionario</p>

Anexo 2: Matriz de operacionalización de las variables

Variables de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición	Técnica / Instrumento
Variable independiente: Gestión vial rural	Eficiencia y eficacia de un conjunto de acciones que permitan mantener la operatividad permanente de la red vial rural e implementación de mecanismos institucionales y financieros para una gestión adecuada de los caminos rurales, a fin de contribuir a la mejora de los ingresos de poblaciones rurales pobres del país (MTC, 2002).	La variable Gestión vial rural será medida de acuerdo a sus dimensiones, teniendo en cuenta sus indicadores a través de una escala ordinal, mediante encuesta considerando si es buena, regular o deficiente.	Capacidad Institucional	Elaboración y ejecución de proyectos viales rurales	Escala de Likert	Cuestionario / encuesta
				Gestión de actividades de transporte en la red vial rural		
				Gestión para el financiamiento contribuye en la capacidad institucional		
				Planificación y supervisión de los presupuestos asignados por Provias descentralizado – MTC		
				Capacidad institucional mediante el Pool de Maquinaria		
			Sostenibilidad financiera	Transferencia de recursos (gastos operativos – PVD) propician la sostenibilidad financiera.		
				Sostenibilidad financiera mediante el cofinanciamiento de los gobiernos locales		
			Estado de Transitabilidad	Detección de infracciones a la seguridad vial		
				Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción		
				Horas promedio de viaje		
Variable dependiente: Desarrollo Socioeconómico	Proceso deliberado de cambio social que tiene como finalidad última la igualación de las oportunidades sociales, políticas y económicas (Angulo, 2012).	La variable desarrollo socio económico se mide por sus 3 dimensiones teniendo en cuenta sus indicadores se aplicará encuestas.	Tiempo de viaje	Nivel de predictibilidad de los viajes	Escala de Likert	Cuestionario / encuesta
			Costo del transporte	Costo de flete por productos		
				Costo de pasaje por persona		
			Incremento del valor de la propiedad	Valor de predios rurales		
				Valor de predio urbano		

Anexo 3: Instrumentos de recopilación de datos

GESTIÓN VIAL RURAL

Instrucciones: El cuestionario consta de 15 ítems; lea atentamente los ítems y marque con un aspa “X” la alternativa que estime conveniente. Se agradece responda con total sinceridad para contribuir de forma veraz con la investigación.

ESCALA DE LIKERT	VALORACIÓN
Totalmente en desacuerdo	1
En desacuerdo	2
Indiferente	3
De acuerdo	4
Totalmente de acuerdo	5

N°	ÍTEM	1	2	3	4	5
CAPACIDAD INSTITUCIONAL						
01	La municipalidad cuenta con la capacidad institucional adecuada para elaborar y ejecutar proyectos					
02	La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para ejecutar las actividades de infraestructura de transporte de la red vial rural					
03	La municipalidad cuenta con el financiamiento adecuado para realizar sus funciones.					
04	La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para planificar y supervisar los presupuestos asignados por Provias Descentralizado – MTC					
05	La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para la priorización anual del pool de maquinarias.					
SOSTENIBILIDAD FINANCIERA						
06	Las transferencias de recursos de la municipalidad para gastos operativos, influyen positivamente en la sustentabilidad financiera de la gestión vial rural					
07	Los recursos para gastos operativos, transferidos por Provias Descentralizado, contribuyen con la operatividad de la municipalidad.					
08	Los gobiernos centrales cumplen con financiar a la municipalidad de manera oportuna y con los recursos necesarios.					
09	La gestión y trámite financiero, a través de los convenios y contratos, generan una sostenibilidad financiera adecuada.					
10	Una eficiente administración de los fondos de inversión, destinados a los proyectos de infraestructura de transporte, propicia una sostenibilidad financiera de la institución.					
TRANSITABILIDAD						
11	Las obras de infraestructura vial: Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y emergencias viales, permiten la transitabilidad vehicular disponible.					
12	Los procesos de dirección, supervisión y control de la participación de asociaciones civiles y empresas de mantenimiento vial rutinario para la transitabilidad, es medular en toda gestión vial rural.					
13	La transitabilidad de las redes viales rurales, permiten que los lugares más pobres y distantes, tengan oportunidad de desarrollo económico, inclusión social y bienestar de la población					
14	El plan vial participativo, como herramienta de planificación, ordenamiento y priorización de la red vial rural, es suficiente para la gestión de infraestructura vial.					

Encuesta 02

DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

La encuesta es anónima, se agradece su colaboración

Instrucciones: El cuestionario consta de 06 ítems; lea atentamente los ítems y marque con un aspa "X" la alternativa que estime conveniente. Se agradece responda con total sinceridad para contribuir de forma veraz con la investigación

ESCALA DE LIKERT	VALORACIÓN
Totalmente en desacuerdo	1
En desacuerdo	2
Indiferente	3
De acuerdo	4
Totalmente de acuerdo	5

Nº	ÍTEMS	1	2	3	4	5
TIEMPO DE VIAJE						
01	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el tiempo de viaje en horas ha disminuido					
02	En los caminos gestionados por municipalidad, considera que el mantenimiento oportuno ayuda a reducir los tiempos de viaje					
03	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que ha mejorado la transitabilidad vehicular					
04	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el mantenimiento oportuno de estos, alarga la vida útil de los vehículos					
05	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que puede predecir sus viajes					
COSTO DEL TRANSPORTE						
06	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el costo de flete por productos a disminuido.					
07	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilita el transporte de sus productos a zona comercial					
08	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que mejora la comercialización mediante el transporte de productos entre las localidades conectadas					
09	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el costo del pasaje por persona ha disminuido					
10	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que mejora la socialización a zonas de recreación					
INCREMENTO DEL VALOR DE LA PROPIEDAD						
11	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que los predios rurales han aumentado su valor.					
12	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilitara la mejora de la infraestructura de sus viviendas					
13	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que los predios urbanos han incrementado su valor					
14	En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilitara poder realizar actividades comerciales en sus viviendas					

Anexo 4: Cálculo de la muestra

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

$$n = \frac{(60)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{(0.05)^2(60 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = 52$$

En donde:

$Z_{(1-\alpha)}$: Valor de la distribución normal, para un nivel de confianza de (1-x)
P	: Proporción de éxito
Q	: Proporción de fracaso (Q=1-P)
ε	: Tolerancia de error
N	: Tamaño de la población
n	: Tamaño de la muestra

Anexo 5: confiabilidad alfa de Crombach.

GESTION VIAL RURAL															D1	D2	D3	Nivel de satisfacción	Valoración	
Encuestados	Capacidad Institucional					Sostenibilidad Financiera					Transitabilidad				D1	D2	D3	Nivel de satisfacción	Valoración	
	Item 1	Item 2	Item 3	Item 4	Item 5	Item 6	Item 7	Item 8	Item 9	Item 10	Item 11	Item 12	Item 13	Item 14						
N°1	1	1	2	1	2	3	2	3	3	4	5	4	5	3	7	15	17	Totalmente en desacuerdo	1	
N°2	5	3	4	4	2	4	2	3	4	5	4	3	5	2	18	18	14	En desacuerdo	2	
N°3	5	2	4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	17	14	14	Indiferente	3	
N°4	4	4	5	4	3	4	3	4	4	4	4	5	4	5	4	20	19	18	De acuerdo	4
N°5	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	5	5	5	3	18	19	18	Totalmente de acuerdo	5	
N°6	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	4	4	5	3	15	12	16			
N°7	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°8	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°9	4	4	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	15	14	14			
N°10	1	1	2	1	2	4	3	4	4	4	5	4	5	4	7	19	18			
N°11	5	3	4	4	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	18	19	18			
N°12	5	2	4	4	2	4	2	2	2	2	4	4	5	3	17	12	16			
N°13	4	4	5	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	20	12	13			
N°14	4	4	3	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°15	4	4	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	15	14	14			
N°16	4	4	2	3	2	4	3	4	4	4	5	4	5	4	15	19	18			
N°17	4	4	2	3	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	15	19	18			
N°18	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	4	4	5	3	15	12	16			
N°19	1	1	2	1	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	7	12	13			
N°20	5	3	4	4	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°21	5	2	4	4	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	17	19	18			
N°22	4	4	5	4	3	4	2	2	2	2	4	4	5	3	20	12	16			
N°23	4	4	3	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°24	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°25	4	4	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	15	14	14			
N°26	4	3	2	3	2	4	3	4	4	4	5	4	5	4	14	19	18			
N°27	3	4	2	3	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	14	19	18			
N°28	4	4	2	3	3	4	2	2	2	2	4	4	5	3	16	12	16			
N°29	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°30	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°31	5	2	4	4	2	4	2	2	2	2	4	4	5	3	17	12	16			
N°32	4	4	5	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	20	12	13			
N°33	4	4	3	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°34	4	4	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	15	14	14			
N°35	4	4	2	3	2	4	3	4	4	4	5	4	5	4	15	19	18			
N°36	4	4	2	3	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	15	19	18			
N°37	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	4	4	5	3	15	12	16			
N°38	1	1	2	1	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	7	12	13			
N°39	5	3	4	4	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°40	5	2	4	4	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	17	19	18			
N°41	4	4	5	4	3	4	2	2	2	2	4	4	5	3	20	12	16			
N°42	4	4	3	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°43	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°44	4	4	2	3	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	15	14	14			
N°45	4	3	2	3	2	4	3	4	4	4	5	4	5	4	14	19	18			
N°46	3	4	2	3	2	4	4	3	4	4	5	5	5	3	14	19	18			
N°47	4	4	2	3	3	4	2	2	2	2	4	4	5	3	16	12	16			
N°48	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°49	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			
N°50	4	4	5	4	3	4	2	2	2	2	4	4	5	3	20	12	16			
N°51	4	4	3	4	3	4	2	2	2	2	3	3	5	2	18	12	13			
N°52	4	4	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	5	2	15	12	13			

	D1	D2	D3
Numero de item	5	5	4
Sumatoria de las var de los item	3.91	3.50	1.77
Varianza de la suma de los item	9.75	9.46	4.43
Alfa de crombach	0.75	0.79	0.80
Rangos	Magnitudes		
0.81 a 1.00	muy alta		
0.61 a 0.80	alta		
0.41 a 0.60	moderada		
0.21 a 0.40	baja		
0.01 a 0.20	muy baja		

Fuente: Ruíz (2002)

$\frac{k}{k-1}$	1.25	1.25	1.3333
$\frac{\sum s^2}{sT^2}$	0.40	0.3701	0.3986
$1 - \frac{\sum s^2}{sT^2}$	0.60	0.6299	0.6014

Donde,
k = El número de ítems
 $\sum s^2$ = Sumatoria de varianzas de los ítems.
 sT^2 = Varianza de la suma de los ítems.
 α = Coeficiente de alfa de Cronbach

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum s^2}{sT^2} \right]$$

DESARROLLO SOCIOECONÓMICO															D1	D2	D3	Nivel de satisfacción	Valoración
Encuestados	Tiempo de viaje					Costo del transporte					Incremento del valor de la propiedad				D1	D2	D3	Nivel de satisfacción	Valoración
	Item 1	Item 2	Item 3	Item 4	Item 5	Item 6	Item 7	Item 8	Item 9	Item 10	Item 11	Item 12	Item 13	Item 14					
N°1	3	4	5	4	5	3	2	3	5	4	5	4	5	3	21	17	17	Totalmente en desacuerdo	1
N°2	4	5	4	3	5	4	2	3	4	3	4	3	5	2	21	16	14	En desacuerdo	2
N°3	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	20	14	14	Indiferente	3
N°4	4	4	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	2	22	20	18	De acuerdo	4
N°5	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	23	21	18	Totalmente de acuerdo	5
N°6	2	2	4	4	2	4	2	2	4	4	4	4	2	3	14	16	13		
N°7	2	2	3	3	5	4	2	4	3	3	3	3	5	2	15	16	13	Numero de item	D1
N°8	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13	Sumatoria de las var de los item	D2
N°9	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	20	14	14	Varianza de la suma de los item	D3
N°10	4	4	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	4	22	20	18		
N°11	4	4	5	5	3	4	4	3	5	5	5	5	3	3	21	21	16	Alfa de crombach	0.82
N°12	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16		
N°13	2	2	3	3	4	4	2	2	3	3	3	3	4	2	14	14	12		
N°14	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13	Rangos	Magnitudes
N°15	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	20	14	14	0.81 a 1.00	muy alta
N°16	4	4	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	4	22	20	18	0.61 a 0.80	alta
N°17	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	23	21	18	0.41 a 0.60	moderada
N°18	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16	0.21 a 0.40	baja
N°19	2	2	3	3	5	4	2	4	3	3	3	3	5	2	15	16	13	0.01 a 0.20	muy baja
N°20	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°21	4	4	5	5	4	2	4	3	5	5	5	5	4	3	22	19	17	Fuente: Ruíz (2002)	
N°22	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16	$\frac{k}{k-1}$	1.25
N°23	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		1.25
N°24	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13	$\frac{\sum s^2}{ST^2}$	0.3
N°25	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	20	14	14		0.4
N°26	4	4	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	4	22	20	18		0.5
N°27	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	23	21	18	$1 - \frac{\sum s^2}{ST^2}$	0.65
N°28	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16		0.60
N°29	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		0.52
N°30	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°31	2	2	4	4	5	4	2	4	4	4	4	4	5	3	17	18	16		
N°32	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	4	15	14	15		
N°33	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°34	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	20	14	14		
N°35	4	4	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	4	22	20	18		
N°36	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	23	21	18		
N°37	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16		
N°38	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°39	2	2	3	3	5	4	2	4	3	3	3	3	5	2	15	16	13		
N°40	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	23	21	18		
N°41	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16		
N°42	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°43	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°44	4	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	20	14	14		
N°45	4	4	5	4	5	4	3	4	5	4	5	4	5	4	22	20	18		
N°46	4	4	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	5	3	23	21	18		
N°47	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16		
N°48	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°49	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°50	2	2	4	4	5	4	2	2	4	4	4	4	5	3	17	16	16		
N°51	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
N°52	2	2	3	3	5	4	2	2	3	3	3	3	5	2	15	14	13		
Varianza	0.97	1.06	0.68	0.50	0.35	0.48	0.56	0.64	0.68	0.50	0.68	0.50	0.35	0.51					

Donde,
k = El número de items
 $\sum s^2$ = Sumatoria de varianzas de los items.
 ST^2 = Varianza de la suma de los items.
 α = Coeficiente de alfa de Cronbach

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum s^2}{ST^2} \right]$$

Anexo 6: Validación de expertos



FICHA DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE LA TESIS: *Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio*

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				RELACION ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACION ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACION ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACION ENTRE EL ÍTEM Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA (ver instrumento detallado adjunto)		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Gestión Vial Rural	Capacidad Institucional	Elaboración y ejecución de proyectos viales rurales	1. La municipalidad cuenta con la capacidad institucional adecuada para elaborar y ejecutar proyectos.	x		x		x		x		
		Gestión de actividades de transporte en la red vial rural	2. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para ejecutar las actividades de infraestructura de transporte de la red vial rural?	x		x		x		x		
		Gestión para el financiamiento contribuye en la capacidad institucional	3. La municipalidad cuenta con el financiamiento adecuado para realizar sus funciones.	x		x		x		x		
		Planificación y supervisión de los presupuestos asignados por Provias descentralizado - MTC	4. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para planificar y supervisar los presupuestos asignados por Provias Descentralizado – MTC	x		x		x		x		
		Capacidad institucional mediante el pool de Maquinaria	5. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para la priorización anual del pool de maquinarias.	x		x		x		x		
	Sostenibilidad financiera	Transferencia de recursos (gastos operativos – PVD) propician la sostenibilidad financiera	6. Las transferencias de recursos de la municipalidad para gastos operativos, influyen positivamente en la sustentabilidad financiera de la gestión vial rural	x		x		x		x		
			7. Los recursos para gastos operativos, transferidos por Provias Descentralizado, contribuyen con la operatividad de la municipalidad.	x		x		x		x		
			8. Los gobiernos centrales cumplen con financiar a la municipalidad de manera oportuna y con los recursos necesarios	x		x		x		x		
		Sostenibilidad financiera mediante el cofinanciamiento de los gobiernos locales	9. La gestión y trámite financiero, a través de los convenios y contratos, generan una sostenibilidad financiera adecuada	x		x		x		x		
			10. Una eficiente administración de los fondos de inversión, destinados a los proyectos de infraestructura de transporte, propicia una sostenibilidad financiera de la institución.	x		x		x		x		
			11. Las obras de infraestructura vial: Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y emergencias viales, permiten la transitabilidad vehicular disponible.	x		x		x		x		



Estado de Transitabilidad	Detección de infracciones a la seguridad vial	12. Los procesos de dirección, supervisión y control de la participación de asociaciones civiles y empresas de mantenimiento vial rutinario para la transitabilidad, es medular en toda gestión vial rural.	x	x	x	x	
	Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción	13. La transitabilidad de las redes viales rurales, permiten que los lugares más pobres y distantes, tengan oportunidad de desarrollo económico, inclusión social y bienestar de la población 14. El plan vial participativo, como herramienta de planificación, ordenamiento y priorización de la red vial rural, es suficiente para la gestión de infraestructura vial	x	x	x	x	
Tiempo de viaje	Horas promedio de viaje	1. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que el tiempo de viaje en horas ha disminuido	x	x	X	x	
		2. En los caminos gestionados por municipalidad, considere que el mantenimiento oportuno ayuda a reducir los tiempos de viaje	X	X	X	x	
	Nivel de predictibilidad de los viajes	3. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que ha mejorado la transitabilidad vehicular	X	X	X	X	
		4. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que el mantenimiento oportuno de estos, alarga la vida útil de los vehículos	X	X	X	X	
Costo del transporte	Costo de flete por productos	5. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que puede predecir sus viajes	X	X	X	X	
		6. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que el costo de flete por productos a disminuido.	X	X	X	X	
		7. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que facilita el transporte de sus productos a zona comercial	X	X	X	X	
	Costo de paseje por persona	8. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que mejora la comercialización mediante el transporte de productos entre las localidades conectadas	X	X	X	X	
		9. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que el costo del paseje por persona a disminuido	X	X	X	X	
		10. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que mejora la socialización a zonas de recreación	X	X	X	X	
Incremento del valor de la propiedad	Valor de predios rurales	11. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que los predios rurales han aumentado su valor.	X	X	X	X	
		12. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que facilitara la mejora de la infraestructura de sus viviendas	X	X	X	X	
	Valor de predio urbano	13. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que los predios urbanos han incrementado su valor	X	X	X	X	
		14. En los caminos gestionados por la municipalidad, considere que facilitara poder realizar actividades comerciales en sus viviendas	x	X	x	X	

Grado y Nombre del Experto: Dr. Gestión Pública y Gobernabilidad – Hugo Milton Oyola Cortez.


 Hugo Milton Oyola Cortez
 EXPERTO EVALUADOR



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario gestión vial rural y desarrollo socioeconómico

3. TESISISTA:

Br.: Leyner Oswaldo Calva Herrera

4. DECISIÓN:

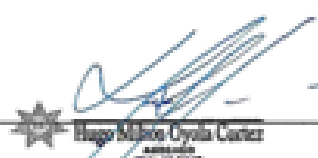

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 31 de octubre de 2022

 <hr/> <p>Hugo Milton Oyola Cortez DNI: 16408554 HUGO MILTON OYOLA CORTEZ <i>Dr. Gestión Pública y Gobernabilidad</i></p>	 <p>HUELLA</p>
--	--

Colocar Constancia SUNEDU del validador



CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través del jefe de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra previamente inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrado por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos	CYOLA CORTEZ
Nombre	HUGO MILTON
Tipo de Documento de Identidad	DNI
Numero de Documento de Identidad	18401664

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C.
Rector	LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION
Secretario General	LOMPARTE ROSALES ROSA JULIANA
Director	PACHECO ZEDALLOS JUAN MARUEL

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico	DOCTOR
Denominación	DOCTOR EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD
Fecha de Expedición	21/04/21
Resolución/Acta	0204-2021-UGV
Diploma	062-108007
Fecha Matrícula	04/01/2010
Fecha Egreso	17/01/2021

Fecha de emisión de la constancia:
14 de Junio de 2022



CÓDIGO VIRTUAL 000377047

JESSICA MARJHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria
Unidad de Registro de
Grados y Títulos.
Fecha: 14/06/2022 15:46:27-0500

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu (www.sunedu.gob.pe), utilizando lectores de códigos o teléfonos móviles accediendo al código QR. El usuario debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27209 - Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 050-2008-PCM.

(*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

FICHA DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS
TÍTULO DE LA TESIS: *Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio*

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				RELACION ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACION ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACION ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACION ENTRE EL ÍTEM Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA (ver instrumento detallado adjunto)		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Gestión Vial Rural	Capacidad Institucional	Elaboración y ejecución de proyectos viales rurales	1. La municipalidad cuenta con la capacidad institucional adecuada para elaborar y ejecutar proyectos.	x		x		x		x		
		Gestión de actividades de transporte en la red vial rural	2. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para ejecutar las actividades de infraestructura de transporte de la red vial rural?	x		x		x		x		
		Gestión para el financiamiento contribuye en la capacidad institucional	3. La municipalidad cuenta con el financiamiento adecuado para realizar sus funciones.	x		x		x		x		
		Planificación y supervisión de los presupuestos asignados por Provias descentralizado - MTC	4. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para planificar y supervisar los presupuestos asignados por Provias Descentralizado – MTC	x		x		x		x		
		Capacidad institucional mediante el pool de Maquinaria	5. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para la priorización anual del pool de maquinarias.	x		x		x		x		
	Sostenibilidad financiera	Transferencia de recursos (gastos operativos – PVD) propician la sostenibilidad financiera	6. Las transferencias de recursos de la municipalidad para gastos operativos, influyen positivamente en la sustentabilidad financiera de la gestión vial rural	x		x		x		x		
			7. Los recursos para gastos operativos, transferidos por Provias Descentralizado, contribuyen con la operatividad de la municipalidad.	x		x		x		x		
		Sostenibilidad financiera mediante el cofinanciamiento de los gobiernos locales	8. Los gobiernos centrales cumplen con financiar a la municipalidad de manera oportuna y con los recursos necesarios	x		x		x		x		
			9. La gestión y trámite financiero, a través de los convenios y contratos, generan una sostenibilidad financiera adecuada	x		x		x		x		
			10. Una eficiente administración de los fondos de inversión, destinados a los proyectos de infraestructura de transporte, propicia una sostenibilidad financiera de la institución.	x		x		x		x		
			11. Las obras de infraestructura vial: Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y emergencias viales, permiten la transitabilidad vehicular disponible.	x		x		x		x		



Estado de Transitabilidad	Detección de infracciones a la seguridad vial	12. Los procesos de dirección, supervisión y control de la participación de asociaciones civiles y empresas de mantenimiento vial rutinario para la transitabilidad, es medular en toda gestión vial rural.	x		x		x		x		
	Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción	13. La transitabilidad de las redes viales rurales, permiten que los lugares más pobres y distantes, tengan oportunidad de desarrollo económico, inclusión social y bienestar de la población	x		x		x		x		
		14. El plan vial participativo, como herramienta de planificación, ordenamiento y priorización de la red vial rural, es suficiente para la gestión de infraestructura vial	x		x		x		x		
Desarrollo Socioeconómico	Tiempo de viaje	Horas promedio de viaje	1. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el tiempo de viaje en horas ha disminuido	x		x		X		x	
		Nivel de predictibilidad de los viajes	2. En los caminos gestionados por municipalidad, considera que el mantenimiento oportuno ayuda a reducir los tiempos de viaje	x		X		X		x	
			3. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que ha mejorado la transitabilidad vehicular	x		X		X		X	
			4. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el mantenimiento oportuno de estos, alarga la vida útil de los vehículos	x		X		X		X	
			5. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que puede predecir sus viajes	x		X		X		X	
	Costo del transporte	Costo de flete por productos	6. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el costo de flete por productos a disminuido.	x		X		X		X	
			7. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilita el transporte de sus productos a zona comercial	x		X		X		X	
			8. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que mejora la comercialización mediante el transporte de productos entre las localidades conectadas	x		X		X		X	
		Costo de pasaje por persona	9. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el costo del pasaje por persona a disminuido	x		X		X		X	
			10. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que mejora la socialización a zonas de recreación	x		X		X		X	
	Incremento del valor de la propiedad	Valor de predios rurales	11. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que los predios rurales han aumentado su valor.	x		X		X		X	
			12. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilitara la mejora de la infraestructura de sus viviendas	x		X		X		X	
		Valor de predio urbano	13. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que los predios urbanos han incrementado su valor	x		X		X		X	
			14. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilitara poder realizar actividades comerciales en sus viviendas	x		X		x		X	

Grado y Nombre del Experto: Dr. Sócrates Pedro Muñoz Pérez

Firma del experto :

EXPERTO EVALUADOR



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario gestión vial rural y desarrollo socioeconómico

3. TESISISTA:

Br.: Leyner Oswaldo Calva Herrera

4. DECISIÓN:



Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 31 de octubre de 2022

 <hr/> <p>DNI: 42107300 Dr. Sócrates Pedro Muñoz Pérez</p>	 <p>HUELLA</p>
---	---

Colocar Constancia SUNEDU del validador



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través de la Jefa de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **MUÑOZ PEREZ**
Nombre **SOCRATES PEDRO**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Número de Documento de Identidad **42187388**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C.**
Rector **LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION**
Secretario General **LÓMPARTE ROSALES ROSA JULIANA**
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **DOCTOR**
Denominación **DOCTOR EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD**
Fecha de Expedición **21/04/21**
Resolución/Acta **0204-2021-UCV**
Diploma **052-109904**
Fecha Matricula **04/01/2018**
Fecha Egreso **17/01/2021**

Fecha de emisión de la constancia:
08 de Enero de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001054447

JESSICA MARTHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por:
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria
Intitvo: Servidor de
Agente automatizado.

Fecha: 08/01/2023 10:58:27-0500

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu (www.sunedu.gob.pe), utilizando lectores de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 - Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

FICHA DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS
TÍTULO DE LA TESIS: *Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio*

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				RELACION ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACION ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACION ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACION ENTRE EL ÍTEM Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA (Ver instrumento detallado adjunto)		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Gestión Vial Rural	Capacidad Institucional	Elaboración y ejecución de proyectos viales rurales	1. La municipalidad cuenta con la capacidad institucional adecuada para elaborar y ejecutar proyectos.	x		x		x		x		
		Gestión de actividades de transporte en la red vial rural	2. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para ejecutar las actividades de infraestructura de transporte de la red vial rural?	x		x		x		x		
		Gestión para el financiamiento contribuye en la capacidad institucional	3. La municipalidad cuenta con el financiamiento adecuado para realizar sus funciones.	x		x		x		x		
		Planificación y supervisión de los presupuestos asignados por Provias descentralizado - MTC	4. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para planificar y supervisar los presupuestos asignados por Provias Descentralizado – MTC	x		x		x		x		
		Capacidad institucional mediante el pool de Maquinaria	5. La municipalidad cuenta con las capacidades institucionales adecuadas para la priorización anual del pool de maquinarias.	x		x		x		x		
	Sostenibilidad financiera	Transferencia de recursos (gastos operativos – PVD) propician la sostenibilidad financiera	6. Las transferencias de recursos de la municipalidad para gastos operativos, influyen positivamente en la sustentabilidad financiera de la gestión vial rural	x		x		x		x		
			7. Los recursos para gastos operativos, transferidos por Provias Descentralizado, contribuyen con la operatividad de la municipalidad.	x		x		x		x		
		Sostenibilidad financiera mediante el cofinanciamiento de los gobiernos locales	8. Los gobiernos centrales cumplen con financiar a la municipalidad de manera oportuna y con los recursos necesarios	x		x		x		x		
			9. La gestión y trámite financiero, a través de los convenios y contratos, generan una sostenibilidad financiera adecuada	x		x		x		x		
			10. Una eficiente administración de los fondos de inversión, destinados a los proyectos de infraestructura de transporte, propicia una sostenibilidad financiera de la institución.	x		x		x		x		
			11. Las obras de infraestructura vial: Mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y emergencias viales, permiten la transitabilidad vehicular disponible.	x		x		x		x		



Desarrollo Socioeconómico	Estado de Transitabilidad	Detección de infracciones a la seguridad vial	12. Los procesos de dirección, supervisión y control de la participación de asociaciones civiles y empresas de mantenimiento vial rutinario para la transitabilidad, es medular en toda gestión vial rural.	x		x		x		x	
		Mantenimiento y mejora de la infraestructura vial bajo su jurisdicción	13. La transitabilidad de las redes viales rurales, permiten que los lugares más pobres y distantes, tengan oportunidad de desarrollo económico, inclusión social y bienestar de la población	x		x		x		x	
			14. El plan vial participativo, como herramienta de planificación, ordenamiento y priorización de la red vial rural, es suficiente para la gestión de infraestructura vial	x		x		x		x	
	Tiempo de viaje	Horas promedio de viaje	1. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el tiempo de viaje en horas ha disminuido	x		x		X		x	
			2. En los caminos gestionados por municipalidad, considera que el mantenimiento oportuno ayuda a reducir los tiempos de viaje	X		X		X		x	
		Nivel de predictibilidad de los viajes	3. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que ha mejorado la transitabilidad vehicular	X		X		X		X	
			4. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el mantenimiento oportuno de estos, alarga la vida útil de los vehículos	X		X		X		X	
			5. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que puede predecir sus viajes	X		X		X		X	
	Costo del transporte	Costo de flete por productos	6. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el costo de flete por productos a disminuido.	X		X		X		X	
			7. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilita el transporte de sus productos a zona comercial	X		X		X		X	
			8. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que mejora la comercialización mediante el transporte de productos entre las localidades conectadas	X		X		X		X	
		Costo de pasaje por persona	9. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que el costo del pasaje por persona a disminuido	X		X		X		X	
	10. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que mejora la socialización a zonas de recreación		X		X		X		X		
	Incremento del valor de la propiedad	Valor de predios rurales	11. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que los predios rurales han aumentado su valor.	X		X		X		X	
12. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilitara la mejora de la infraestructura de sus viviendas			X		X		X		X		
Valor de predio urbano		13. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que los predios urbanos han incrementado su valor	X		X		X		X		
		14. En los caminos gestionados por la municipalidad, considera que facilitara poder realizar actividades comerciales en sus viviendas	x		X		x		X		

Grado y Nombre del Experto: Mg. Nilthon Ivan Pisfil Benites

Firma del experto :

EXPERTO EVALUADOR



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un Distrito de San Ignacio

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario gestión vial rural y desarrollo socioeconómico

3. TESISTA:

Br.: Leyner Oswaldo Calva Herrera

4. DECISIÓN:


Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 31 de octubre de 2022

 <hr/> <p>DNI: 42422376 Experto</p>	<p>HUELLA</p>
---	---------------

Colocar Constancia SUNEDU del validador



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través de la Jefa de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **PISFIL BENITES**
Nombre **NILTHON IVAN**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Número de Documento de Identidad **42422376**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD DE CHILE**
País de Procedencia **CHILE**

INFORMACIÓN DE LA RESOLUCIÓN

Título profesional y/o Grado Académico **GRADO DE MAGÍSTER EN GESTIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS**
Resolución N° **1915**
Fecha de Resolución **18/08/2015**

Fecha de emisión de la constancia:
06 de Enero de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 9001054462

JESSICA MARTHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por:
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria
Módulo: Servidor de
Agente automatizado.
Fecha: 06/01/2023 11:02:29-0500

Esta constancia puede ser verificada en el sitio web de la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu (www.sunedu.gob.pe), utilizando lectores de códigos o teléfono celular enfocando al código QR. El celular debe poseer un software gratuito descargado desde internet.

Documento electrónico emitido en el marco de la Ley N° Ley N° 27269 - Ley de Firmas y Certificados Digitales, y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 052-2008-PCM.

(*) El presente documento deja constancia únicamente del registro del Grado o Título que se señala.

Anexo 7: Consentimiento informado

POSGRADO

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

CARGO

"AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL"

Chiclayo, 29 de Octubre del 2022

SEÑOR: Vicente Ylibrando Orihuela Velásquez
Alcalde de la Municipalidad Distrital de La Coipa

Ciudad.

ASUNTO : SOLICITA AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR INVESTIGACIÓN
REFERENCIA : SOLICITUD de el (la) interesado(a) FECHA 29 DE Octubre DEL 2022

Tengo a bien dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y al mismo tiempo augurarle éxitos en la gestión de la institución a la cual usted representa.

Luego para comunicarle que la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo Filial Chiclayo, tiene los Programas de Maestría y Doctorado, en diversas menciones, donde los estudiantes se forman para obtener el Grado Académico de Maestro o de Doctor según el caso.

Para obtener el Grado Académico correspondiente, los estudiantes deben elaborar, presentar, sustentar y aprobar un Trabajo de Investigación Científica (Tesis).

Por tal motivo alcanzo la siguiente información:

- 1) Apellidos y nombres de estudiante: Calva Herrera, Leyner Oswaldo
- 2) Programa de estudios : Posgrado
- 3) Mención : Maestría
- 4) Ciclo de estudios : III
- 5) Título de la investigación : Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio.
- 6) Asesor : Dr. Pérez Delgado, José Willams

Debo señalar que los resultados de la investigación a realizar benefician al estudiante investigador como también a la institución donde se realiza la investigación.

Por tal motivo, solicito a usted se sirva autorizar la realización de la investigación en la institución que usted dirige.

Atentamente,



Mg. Yosip Ibrahín Mejía Díaz

Jefe de la Escuela de Posgrado - Chiclayo

arp (CI).

MUNICIPALIDAD DISTRITAL
DE LA COIPA
Prov. San Ignacio - Región Cajamarca

MESA DE PARTES

Reg. N° 3201 Folios N° 01

Destino: Alcaldía Hora: 10:37 am

Fecha: 09-11-2022



Municipalidad Distrital de La Coipa
SAN IGNACIO - CAJAMARCA



"Año del fortalecimiento de la soberanía nacional"

La Coipa, viernes, 11 de noviembre del 2022


Señor:
Mg. YOSIP IBRAHIN MEJÍA DÍAZ
JEFE DE LA ESCUELA DE POSGRADO - CHICLAYO,
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO

Asunto: Autorización para realizar investigación

Estimado señor:

*Por el presente tengo el agrado de dirigirme al despacho de su digno cargo para manifestarle mi cordial saludo, e informarle a usted que el estudiante LEYNER OSWALDO CALVA HERRERA con documento de identidad 46859385 de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo Filial Chiclayo, ha sido aceptado a fin de que realice su investigación titulada **Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio**, a partir del día 14 de noviembre del 2022.*

Cordialmente,


MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE LA COIPA
SAN IGNACIO - CAJAMARCA
VICENTE ORHUELA VELASQUEZ
ALCALDE



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, PEREZ DELGADO JOSE WILLAMS, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, asesor de Tesis titulada: "Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de la provincia de San Ignacio", cuyo autor es CALVA HERRERA LEYNER OSWALDO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 17.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

CHICLAYO, 27 de Diciembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
PEREZ DELGADO JOSE WILLAMS DNI: 27720936 ORCID: 0000-0002-8544-1029	Firmado electrónicamente por: PDELGADOJ el 11- 01-2023 09:40:22

Código documento Trilce: TRI - 0502726