



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el
pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo
Ortiz**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Gestión Pública

AUTORA:

Valverde Reyes, Vanesa del Carmen (orcid.org/0000-0003-4987-0835)

ASESOR:

Dr. Chanduvi Calderon, Roger Fernando (orcid.org/0000-0001-7023-0280)

CO - ASESOR:

Dr. Ponce Ayala, Luis Alberto (orcid.org/0000-0001-8330-5325)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

CHICLAYO – PERÚ

2023

Dedicatoria

La presente investigación es dedicada a mi familia, a la mujer que me he convertido con el paso de los años y a la niña llena de sueños que vive eternamente en mi mente.

Agradecimiento

Expreso un profundo agradecimiento a Dios, por ser muy generoso y misericordioso conmigo, guiar mi camino y no desmayar en mi fe.

Índice de contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA.....	16
3.1. Tipo y diseño de investigación	16
3.2. Variables y operacionalización.....	16
3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis	18
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	19
3.5. Procesamiento	20
3.6. Método de análisis de datos.....	20
3.7. Aspectos éticos	20
IV. RESULTADOS	21
V. DISCUSIÓN.....	28
VI. CONCLUSIONES.....	33
VII. RECOMENDACIONES	34
REFERENCIAS	35
ANEXOS	42

Índice de tablas

Tabla 1 Población de la investigación	19
Tabla 2 Correlación ejecución presupuestal y servicio de movilidad urbana ..	21
Tabla 3 Correlación ejecución presupuestal y la dimensión urbana.....	23
Tabla 4 Correlación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental	25
Tabla 5 Correlación ejecución presupuestal y la dimensión gestión del servicio	26

Índice de gráficos y figuras

Figura 1 Movilidad Urbana	22
Figura 2 Ejecución presupuestal	23
Figura 3 Dimensión Urbana.....	24
Figura 4 Dimensión socioambiental	25
Figura 5 Dimensión gestión.....	27

Resumen

La presente investigación tuvo como principal objetivo determinar la relación existente entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz. El enfoque de investigación empleado fue el cuantitativo, de tipo descriptiva correlacional, de diseño no experimental y de corte transversal. La población estuvo conformada por 45 trabajadores y funcionarios de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz de las áreas que influyen o intervienen en la ejecución presupuestal, así como en la prestación del servicio de movilidad urbana; la muestra fue por conveniencia habiéndose empleado el total de la población. Los principales resultados fueron que el 52.27% de los encuestados indicaron respecto a la movilidad urbana que consideran que su nivel es regular, y el 31.82% la califica como buena, y el 15.91% restante quienes la perciben como mala; respecto a la ejecución presupuestal, el 45.45% de los encuestados la calificaron como regular el 29.55% como buena y 25% como mala. En conclusión, se determinó que sí existe relación significativa y positiva entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana obteniéndose un $p=0,000$ y un coeficiente de correlación de Spearman de 0.652.

Palabras clave. Planeamiento territorial, ordenamiento territorial, programas presupuestales, movilidad urbana, plan de desarrollo concertado

Abstract

The main objective of this investigation was to determine the relationship between budget execution and the urban mobility service in the young town of Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz. The research approach used was quantitative, descriptive, correlational, non-experimental and cross-sectional design. The population was made up of 45 workers and officials of the José Leonardo Ortiz District Municipality from the areas that influence or intervene in budget execution, as well as in the provision of the urban mobility service; The sample was for convenience, having used the entire population. The main results were that 52.27% of the respondents indicated regarding urban mobility that they consider its level to be regular, and 31.82% rate it as good, and the remaining 15.91% who perceive it as bad; Regarding budget execution, 45.45% of those surveyed qualified it as regular, 29.55% as good and 25% as bad. In conclusion, it was determined that there is a significant and positive relationship between budget execution and the urban mobility service, obtaining a $p=0.000$ and a Spearman correlation coefficient of 0.652.

Keywords: Territorial planning, territorial ordering, budgetary programs, urban mobility, concerted development plan

I. INTRODUCCIÓN

Para contextualizar el problema de la movilidad urbana se debe tener en cuenta que se encuentra relacionado con el espacio público el cual a su vez ha pasado por un largo tiempo y constante procesos de cambios debido al crecimiento poblacional principalmente en las ciudades, las cuales han crecido por el traslado de la población de zona rural hacia la ciudad, asentándose en las zonas periféricas.

Ante el desarrollo de las ciudades hacia las zonas periféricas, surgen mayores necesidades basadas en la prestación de servicios públicos como agua, saneamiento, pistas y veredas, áreas recreacionales, entre otros, para lo cual el Estado a través de la inversión pública deberá atender tomando en cuenta los criterios de priorización en la asignación de los recursos. El espacio que es compartido por la población denominado también como espacio público es el ámbito en el cual la población se encuentra y establece relaciones sociales y económicas generando sinergias que se fortalecen a través de las manifestaciones culturales de la población (Banco de Desarrollo de América Latina, 2016).

En América Latina el problema del crecimiento poblacional desmedido es más arraigado, y se ha originado debido al proceso de urbanización intensivo sin tomar en cuenta la planificación territorial; en los últimos veinte años, población se ha incrementado de 472 millones a 575 millones de habitantes, este incremento repercute en las adecuadas condiciones de vida de los pobladores dado el aumento de la demanda de servicios públicos y la débil capacidad de los gobiernos en los procesos de oferta de los mismos debido a que las necesidades superan a la capacidad de cobertura de los presupuestos, siendo necesario aplicar el enfoque de presupuesto por resultados para realizar una priorización en la atención en la asignación de recursos.

Así mismo se ha evidenciado que el uso inadecuado de los espacios urbanos se encuentra vinculado a la baja calidad de vida de la población dado que afecta al mercado laboral y a la generación de empleos; así mismo el Estado limita la prestación de los servicios públicos, esto ha originado el encarecimiento

del transporte público y por ende el desordenado tránsito de la población principalmente los transeúntes y ciclistas debido a la ausencia de infraestructura vial. La lejanía de algunas zonas urbanas y la falta de infraestructura vial encarece la canasta básica familiar, afectando mayormente a familias con ingresos medios tendiendo a bajos (Velásquez, 2015).

Para mejorar la prestación de servicios públicos es necesario que los gobiernos mejoren los procesos de formulación presupuestal, así como la asignación y ejecución, en base a ello en Colombia existe los llamados cupos indicativos, que es una manera de distribuir los recursos presupuestales con fines políticos (Pinedo et al., 2021). La evidencia empírica ha permitido demostrar que estos cupos indicativos han llegado a convertirse en un mecanismo de privilegio entre el presidente del congreso y el legislativo, puesto que aquellos departamentos con alto número de representantes en vinculación a la población que representa eran los más beneficiados (Leyva, 2021).

Melo et al. (2022) comenta que en Colombia existe una rigidez e inflexibilidad en el Presupuesto público y mucho más en el gasto del mismo, y eso radica en la constitución política de ese país, las leyes promulgadas y existen rentas especiales que cuentan con una especial recaudación, todo lo anterior entorpece la priorización del gasto público, existe también casi nula modernización de sistemas de información.

En el Perú, la atención a servicios públicos como es el caso de la movilidad urbana (pistas, veredas, ciclovías) y espacios públicos en generar bienestar aún presentan una amplia brecha en sus indicadores de cobertura así como de calidad, sumando a este problema la deficiencia del sector público en la ejecución del presupuesto, principalmente el presupuesto de inversiones, el cual se ve afectado en un principio por las deficiencias en los procesos previos de adjudicación y posterior a ello presenta recurrentemente deficiencias en la ejecución de los proyectos por la baja calidad de los expedientes técnicos y por la baja capacidad financiera de las empresas contratistas (Carranza et al., 2022).

El enfoque a través del cual se formula el presupuesto público en el Perú es el de resultados, encontrándose estructurado por programas presupuestales,

los cuales están vinculados a la atención de servicios públicos, como es el caso del programa presupuestal 0109 denominado nuestras ciudades, en el cual se busca atender el problema público de la inadecuada gestión urbana comprendiéndose acá las deficiencias en la movilidad urbana (Montenegro y Chiappe, 2020).

El distrito de José Leonardo Ortiz es uno de los distritos más populosos de la región Lambayeque; el servicio de movilidad urbana a través de pistas y veredas en el distrito fue duramente golpeado, las pocas calles que contaban con asfalto fueron totalmente destruidas, así también las escasas veredas construidas con esfuerzo de la población resultaron completamente dañadas perjudicando así el bienestar social de la misma, esta realidad se puede evidenciar claramente por un recorrido por las principales vías locales del distrito, por ello se puede resumir que el sector más perjudicado luego del fenómeno del niño costero en el distrito de José Leonardo Ortiz es el sector transporte.

El mejoramiento de las vías locales no se hace presente en el distrito en la medida que se requiere, una inadecuada infraestructura urbana (pistas y veredas inexistentes o destruidas) no permite elevar el valor de las viviendas ubicadas en las vías locales donde existe esta deficiente infraestructura así como también no permite el adecuado acceso de los vehículos para facilitar el comercio, considerando también que el distrito en estudio es altamente comercial, además de manera indirecta no contribuye a mejorar la seguridad pública al tener un ingreso dificultoso de la policía o serenazgo municipal (Zamora, 2020).

Respecto a la ejecución presupuestal del gasto público se sabe que la Municipalidad del distrito en análisis inició el año 2022 con un presupuesto de S/52, 955, 705.00, siendo modificado en el transcurso del año fiscal llegando a tener un presupuesto total de S/126, 616, 573.00, y una ejecución a nivel de devengado es de S/66, 480, 142.00, representando un avance de 52.5%. Respecto al servicio de movilidad urbana se tiene una categoría presupuestal (programa presupuestal) relacionada la cual es 0148: Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano, teniendo en el 2022 un presupuesto modificado de S/21,436,654 de los cuales se tiene un total de

S/10,907,774 a nivel de devengado que representa un 50.9% de ejecución de gasto siendo este porcentaje todavía muy bajo considerando que nos encontramos en el cuarto trimestre del año fiscal. También se cuenta con la categoría 0146: Acceso de las familias a vivienda y entorno urbano adecuado el cual tiene un presupuesto de S/. 6, 356, 977.00 y un avance de 26.9%.

Teniendo en cuenta todo lo descrito anteriormente y que, a la fecha, en el distrito de José Leonardo Ortiz no se ha logrado la realización de proyectos de inversión pública del sector transporte de tipo pistas y veredas, la presente investigación busca desarrollar la siguiente interrogante ¿Cuál es la relación que existe entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo villa Hermosa de José Leonardo Ortiz? Así también sería importante conocer ¿Cuál es la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana?, ¿Cuál es la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental ?, y ¿Cuál es la relación entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana?

La presente investigación se justifica teóricamente ya que es importante realizar un eficiente gasto de los recursos públicos en obras de pistas y veredas, metodológicamente para la presente investigación se usó el método deductivo, el cual permite a partir de premisas sugeridas como hipótesis, contrastar los resultados de la investigación para confirmar o rechazar la hipótesis, además la investigación aporta en la generación del conocimiento y solución de problemas que incluyen las variables en estudio; por último el proyecto se justifica socialmente ya que la infraestructura urbana en el distrito de José Leonardo Ortiz está muy degradada y por ende la población no se beneficia socialmente como debería corresponder, por lo que es necesario la elaboración de trabajos de investigación que evidencien la eficiencia del obras públicas de tipo pistas y veredas en el distrito.

Por lo que el objetivo principal de la presente investigación es determinar la relación existente entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz, y los objetivos específicos son: 1) determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa

Hermosa de José Leonardo Ortiz; 2) determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz; y 3) determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.

La hipótesis general de la presente investigación se plantea en que: existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz, y las hipótesis específicas son: 1) existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz; 2) existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz; y 3) existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.

II. MARCO TEÓRICO

Con la revisión de las investigaciones anteriormente realizadas, se sabe que a nivel internacional se ha abordado el estudio de la variable movilidad urbana de la presente investigación, se tiene a Herrera (2021), desarrolló una investigación en los barrios marginales de la zona periférica de Santiago de Chile y Quito, cuyo objetivo es identificar los criterios de movilidad urbana y si estas se hallan vinculadas a los niveles de pobreza para lo cual toma como referencia el desplazamiento de las personas, el factor económico y financiero de la ciudad en estudio. El método utilizado es el modelo de regresión múltiple de corte transversal. El estudio revela que la pobreza de los habitantes con la distancia hacia donde desean dirigirse y el coste de ésta está relacionado positivamente; más bien guarda una relación negativa con la densidad de los medios de transporte. Se concluye que en efecto el barrio en el que reside una persona está asociado con su nivel de pobreza (Solórzano, 2022).

Flores et al. (2022) realizaron una investigación sobre la marginalidad urbana en los asentamientos irregulares en la ciudad de Puebla, México. El objetivo de la investigación fue conocer sobre todas las dificultades que se enfrenta la población que vive en los asentamientos irregulares, así como las causas fundamentales para que ello ocurra. La metodología usada fue cualitativa y se basó en la investigación- acción. Uno de los resultados más relevantes fue que los organismos políticos en los asentamientos tienen control en ellos, y dificultan todo proceso de apoyo para permanecer más tiempo en el poder. Se concluye que el crecimiento urbano irregular es producto de la incompetencia municipal y la falta de reconocimiento de estos a los asentamientos marginales, que complica su movilidad y los excluye de una ciudad organizada y consolidada.

Hernández (2022), publicó en un artículo sobre la investigación que buscó identificar posibles predictores del desarrollo territorial, analizando la relación de asociación que existiera entre el funcionamiento de la gestión pública y el desarrollo de los departamentos en el país colombiano, la metodología que utiliza son indicadores y variables que fueron analizadas mediante un modelo de regresión lineal. El estudio concluye que existe una relación fuerte entre la ejecución presupuestal y el desarrollo territorial, para el cual se debe fortalecer

las instituciones públicas y construir mejores capacidades de gestión. Del mismo modo se halló que existe relación significativa y positiva entre la ejecución del gasto y las mejoras en el servicio de movilidad urbana habiéndose hallado un coeficiente de Spearman de 0.789 y un $p= 0.02$

Escandón y Balbuena (2022) realizaron una investigación en Colombia, cuyo objetivo fue analizar de qué manera las emociones o también los conocimientos de los involucrados en asuntos viales de los espacios públicos contribuyen a la elaboración de estrategias para diseñar espacios seguros para la transitabilidad peatonal de los ciudadanos. El enfoque metodológico usado para esta investigación fue cualitativo y participativo. Los resultados arrojan que existe un conocimiento limitado por parte de los peatones y también de los conductores sobre las normas viales existentes, así como de emociones disímiles entre estos involucrados. Se concluye que existe un problema sobre diseño para el tránsito peatonal que logre sincronizar las emociones de los conductores con los peatones, y se deberá inducir un conocimiento basado en la experiencia de normas viales.

Soto y Gómez (2021), desarrollaron una investigación en México, cuyo objetivo fue identificar las áreas oportunas para la movilidad en la zona en estudio y así realizar acciones que logren solucionar las necesidades insatisfechas detectadas, se utilizó el método cuantitativo, una encuesta origen destino a la comunidad estudiantil de una Universidad, los primeros resultados de la investigación llegan a aproximar la complejidad que existe en la operatividad de la movilidad cotidiana, con respecto a aspectos de localización. Se concluye que la cercanía entre la casa y el colegio, no llega a catalogarse como una cualidad favorable sino más bien es un elemento que resalta la desigualdad social. De acuerdo al análisis con las dimensiones se obtuvo que sí existe relación entre el gasto en inversión y sus dimensiones, resaltando la dimensión socioambiental habiéndose obtenido un coeficiente de correlación de Spearman de 0.872 y un $p=0.00$, lo que indica una relación significativa y positiva.

Fernández (2021), el cual estudió las jurisdicciones de San Pedro y San Isidro, ubicados en la ciudad de Encarnación en el país de Paraguay, estos

barrios se encuentran en la zona periférica de la ciudad dependen del centro de la ciudad para los servicios básicos como educativos, recreativos y de otros servicios, el trabajo tiene como objetivo examinar y determinar los factores que influyen en la movilidad urbana a través de vehículos de la población al centro de la ciudad y determinar si son elementos que van a permitir el desarrollo del casco urbano. La metodología usada es descriptiva, permitiendo el análisis correspondiente obteniendo como resultado que en los barrios periféricos la población no logra solucionar sus necesidades básicas por lo que requiere desplazarse para ser atendidas. Se concluye que los elementos influyentes en la movilidad urbana de la población de San Pedro y San Isidro es la localización y la dependencia de servicios.

Dos Santos et al. (2020) realizó un estudio en la zona periférica de la campiña de São Paulo en la cual buscaba analizar las condiciones de la movilidad urbana y su efecto en las condiciones adecuadas de vida de la población. Se sabe por la experiencia que las zonas céntricas de una ciudad son las que cuentan con la mayoría de los servicios públicos y cuando la accesibilidad no es garantizada para la población en general se hace deficiente la movilidad urbana. Para garantizar la prestación de los servicios es importante el diseño y ejecución de políticas públicas para que los ciudadanos puedan acceder a la movilidad urbana en su totalidad. Se enfocó la investigación desde el análisis dogmático recurriendo a la revisión bibliográfica llegando a la conclusión que, en esta zona de Brasil, la movilidad urbana concebida de las políticas públicas no cobertura el servicio de manera eficiente porque causa limitaciones de acceso a los servicios básicos vulnerando derechos ciudadanos.

Zulmezu (2020) realizó una investigación en una ciudad del sur de Chile, cuyo objetivo fue evaluar si la forma urbana de un determinado lugar logra efectos en la accesibilidad peatonal en los barrios en estudio, la metodología usada estuvo contenida en tres métodos los mismos que fueron: Morpho, Emily Talen y People Following. Los hallazgos de la investigación mostraron que las variables identificadas que promueven el acceso peatonal en estudio son: la densidad poblacional, la presencia de veredas anchas, la existencia de áreas verdes de manera general, por otro lado, los elementos que rechazan la

selección de rutas de acceso peatonal es la presencia de veredas en mal estado, escasas de áreas verdes en las calles. Se concluye que un adecuado diseño urbano de las vías permitirá orientar a los peatones a su uso y mejorar las condiciones de transitabilidad; también en esta investigación se hallaron resultados descriptivos como que sobre la movilidad urbana los encuestados calificaron la calidad del servicio como regular (59.3%), y sobre la ejecución del gasto en movilidad perciben que su calidad también es regular (53.7%).

Núñez et al. (2018) en una investigación respecto a las competencias gerenciales y profesionales en la gestión del presupuesto lograron determinar que dependen de cada individuo y los procesos de formación que han obtenido en su preparación profesional, dado que en esta etapa se adquieren competencias como el manejo de modelos estadísticos y manejo de bases de datos lo que es un requerimiento elemental para mejorar la administración del presupuesto desde la formulación hasta el proceso de ejecución, así mismo señalan que es relevante los conocimientos en temas de planificación para que la asignación del presupuesto se realice de forma eficiente.

Respecto a la ejecución del presupuesto, en Río de Janeiro se realizó un estudio respecto a la teoría del equilibrio de la ejecución del presupuesto, con la finalidad de identificar los periodos cíclicos y estables de la ejecución y así poder diseñar estrategias y acciones para saber enfrentar los shocks adversos sin repercutir en la oferta de los servicios públicos dirigidos hacia la población. A través del análisis de datos se evidenció que la calidad de la ejecución del gasto público presenta comportamientos atípicos entre las diferentes entidades públicas, así también se sabe que se diseñan los presupuestos presentando un incremento año a año, sin embargo, el avance de su ejecución no va acorde a los incrementos solicitados; también se halló datos descriptivos sobre la dimensión socioambiental la cual obtuvo una calificación mayoritaria de 55% como regular, el 15% como mala y 30 % como buena de acuerdo a la percepción de los encuestados (Corrêa da Silva et al., 2020).

De los trabajos realizados en el plano nacional se tiene a Arana (2021), el cual desarrolla un artículo científico, cuyo objetivo fue analizar a la movilidad urbana como factor importante en el acelerado incremento de la estructuración

de las zonas urbanas que se hace insostenible en una sociedad como la peruana, en este caso de Huancayo, durante los años 2007 y 2020, se utilizó el método descriptivo explicativo, el cual permitió explicar la incidencia del incremento de la ciudad con el aumento de la movilidad urbana. Se concluye que el crecimiento de la movilidad urbana tiene una relación con el incremento poblacional sobre todo de la periferia de la ciudad y también tiene relación con el incremento insostenible de la superficie urbanizada de la ciudad de Huancayo durante los años mencionados, en los cuales se evidenció un crecimiento de 54%, estimulada sobre todo por movilidad motorizada, utilizada como uno de los medios principales de desplazamiento de las personas.

Respecto a la base teórica es preciso conocer que la definición de presupuesto público se encuentra en el Decreto Legislativo N° 1440 numeral 13.1 en el cual señala que el presupuesto es una herramienta de gestión que se emplea en el Estado para financiar actividades o proyectos que contribuyan a compensar las necesidades insatisfechas de la población y que sean visibles en el bienestar de la sociedad; el cumplimiento de los resultados alcanzados a través de la ejecución del gasto se logra con la adecuada asignación de recursos para lo cual es requerido como paso previo la etapa de planeamiento.

El presupuesto es un instrumento que facilita el planeamiento anual con la asignación de recursos priorizando de acuerdo a las necesidades; la asignación de recursos se realiza de manera concertada principalmente en los gobiernos locales y regionales a través de procesos de concertación que se encuentran debidamente fundamentados en la normatividad vigente. (Mena, 2014).

El presupuesto es la proyección de ingresos y gastos para un periodo establecido. En cualquier contexto de un organismo, entidad o el ámbito estatal (Franco, 2021). Así mismo se define presupuesto público como el documento que sistematiza los datos de predicciones sobre los ingresos y gastos del sector público en un determinado periodo de tiempo (Soto, 2015).

Según el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) nos plantea que el presupuesto público es importante para saber en qué se gastan los ingresos del

estado y que necesidades de la población se deben priorizar para mejorar los servicios que brinda el estado a la población. Es importante conocer el destino de los pagos de la población provenientes de impuestos, tarifas y tasas (MEF, 2017).

Así como el presupuesto público desde su diseño hasta su ejecución es responsabilidad de las entidades públicas, las cuales deben garantizar la oferta de servicios y bienes públicos hacia la sociedad, entre los cuales tenemos la movilidad urbana la cual es un sistema sostenido por las relaciones sociales jerárquicas en las cuales participan los agentes de desarrollo, cediéndoles de esta forma la capacidad de participar en el desarrollo del territorio y mejorar sus condiciones de vida (García, 2016).

Cuando se trata de movilidad urbana es necesario tomar en cuenta al capital de motilidad el cual es una característica extrínseca de cada persona, la cual está sujeta a las condiciones del entorno urbano donde se desarrolla, así como también los medios de acceso a las redes de la movilidad urbana (Regalado, 2020), por ello es necesario que en el estudio de la movilidad urbana se tome en cuenta que el capital de motilidad puede variar de manera positiva como negativa debido a factores como la accesibilidad al entorno, las capacidades propias de las habilidades y las de tipo organizacional que tienen carácter comunitario (Kaufmann et al., 2004).

Las condiciones de la movilidad urbana dependen del espacio urbano, el cual muchas de las veces presentan fragmentación del territorio debido principalmente a la ausencia o deficiencias en la planificación territorial (Jirón et.al., 2017). La ausencia de la planificación agudiza la fragmentación espacial del territorio complicando el acceso y el desplazamiento de la población (Martínez, 2014).

El crecimiento y el desarrollo de las ciudades dependen de los servicios urbanos, tales como el transporte público, zonas de recreación, infraestructura adecuada para el desplazamiento en general, razón por la cual la movilidad urbana se centra en el traslado de la población y sus recursos, por ende, la

inversión debe centrarse en mejorar la infraestructura para la prestación del servicio (Arana, 2021).

Dentro del enfoque de desarrollo sostenible, la movilidad urbana es un factor importante para los procesos productivos, desarrollo de actividades económicas y la accesibilidad a los servicios básicos (Fernández, 2021). Las ciudades están constituidas por un sistema complejo que se encuentra expuesto a cambios de manera constante debido a las relaciones de comercialización de bienes y servicios que satisfacen las necesidades de la población, por ende, la problemática de la movilidad urbana se centra en sus flujos para contribuir al crecimiento y transformación urbana (Tat-Kei, 2018). La convivencia social se logra a través de la movilidad, estableciendo estrategias para fomentar el desarrollo urbano aplicando una adecuada gestión, resaltando el aspecto socioambiental (Vasconcellos y Mendonça, 2016).

La gestión de la movilidad urbana implica gestionar el componente ambiental, para lograr un adecuado funcionamiento urbano y minimizar la contaminación que muchas de las actividades humanas propician impactando negativamente sobre el medioambiente, así mismo el crecimiento de las ciudades ante la explosión demográfica y la necesidad de ejecutar proyectos inmobiliarios también generan impactos negativos en el medio físico que muchas de las veces son irreversibles (Precedo, 2006).

La gestión de la movilidad se sostiene en la propuesta de sistemas de transporte sostenibles, manteniendo al usuario del transporte público como privado informado respecto a la planificación del servicio como su organización y creación de infraestructura vial y todos los componentes que son requeridos organizar para la adecuada oferta del servicio (Dávila, 2012). La gestión de la estructura vial no solo es la parte estructural sino también contar con señales de tránsito y vías urbanas que se complementan con la educación vial que se oferte a los ciudadanos (Wallace et al., 2016).

La variable movilidad urbana presenta tres principales dimensiones ligadas a los procesos de prestación de servicios públicos, entre las cuales tenemos:

La dimensión urbana.

La movilidad con sus distintas nociones, facetas y teorías que la sustentan remite a un fenómeno eminentemente urbano, de donde esta dimensión agrupa aspectos clave como el modelo de urbanización, que está determinado por estructuras cambiantes en el espacio que a su vez se encuentran influenciadas por cambios en el servicio de movilidad, así como criterios de residencia digna y la productividad que se produce en el entorno físico y social. Lo anterior remite a un análisis sectorial con un enfoque transversal. El desarrollo inmobiliario tiende a generar esquemas de urbanización fragmentados y dispersos: la función de la infraestructura vial y de transporte, los sistemas de organización del transporte, la planeación urbana y el ordenamiento territorial, entre otras. En este sentido, la vasta producción científica que se ha acopiado (como se mostró antes) refleja una gran preocupación por la crisis de movilidad que experimentan las grandes metrópolis en el mundo. Investigar los rasgos de esta crisis incorpora una amplia gama de problemas socioambientales, que a su vez motivan acciones de los gobiernos y el impulso de acuerdos internacionales en distintos foros (Avishai, 2021).

2) La dimensión socioambiental.

El análisis bibliométrico presenta otro horizonte de la producción científica que asocia el tema de la movilidad urbana con el medio ambiente y la búsqueda de ciudades sustentables, de ahí que se genere un creciente número de publicaciones que utilizan el concepto “movilidad urbana sustentable” adoptando la noción de Naciones Unidas, la cual la define como un medio para garantizar el bienestar general de la población con la satisfacción de las necesidades, resguardando el cuidado del medio ambiente para el disfrute de las futuras generaciones, de manera que la movilidad urbana sustentable considera no sólo aspectos económicos implicados en la eficiencia energética y en la reducción del impacto ambiental de las actividades humanas, sino también las prácticas sociales y las conductas en relación con el medio ambiente, procurando atender las demandas de los ciudadanos, mejorando la accesibilidad y garantizando el derecho a un medio ambiente saludable.

La preocupación por enfrentar los severos problemas ambientales asociados al transporte actualmente es abordada en las agendas técnicas de los gobiernos a nivel mundial, subnacionales y locales, al mismo tiempo que se ha convertido en eje de discusión en foros internacionales encaminados a establecer los acuerdos y las medidas para disminuir la emisión de los gases de efecto invernadero y mitigar el cambio climático global. Especialmente, se asocia a un incremento sin precedentes de la contaminación ambiental derivada de la creciente motorización de las ciudades y del predominio de un estilo de vida que plantea una fuerte dependencia del automóvil privado para que las personas puedan desplazarse (Svensson y Huktkrantz, 2017).

El incremento del parque automotriz es la evidencia de la ineficiente gestión del sistema de transporte, considerando adicionalmente las condiciones estructurales de la infraestructura vial dificultando la accesibilidad incrementando los costos de movilidad de los ciudadanos.

3) La gestión de la movilidad urbana.

Otro de los horizontes de la producción científica muestra la dimensión de la política pública de la movilidad, que se relaciona principalmente con los esfuerzos que realizan gobiernos de diversos países para enfrentar la problemática implicada en la movilidad urbana.

Varios estudios mostraron su afán por contribuir a la elaboración de políticas públicas más eficaces. Los modelos de gestión comprenden una serie de acciones que generalmente son dirigidas por los distintos niveles de gobierno, bajo un marco normativo y arreglos entre los distintos agentes y organismos relacionados directa o indirectamente con el funcionamiento del transporte, la planeación urbana, el ordenamiento territorial y la conformación de sistemas de datos necesarios para una toma de decisiones más certera. De esta manera, en los programas de movilidad y transporte se incorporan cada vez más acciones encaminadas a impulsar un modelo urbano más sustentable, servicios de transporte público más eficiente, nuevas formas de movilidad no motorizada e infraestructura que facilite los desplazamientos peatonales o en bicicleta.

También se tiende a adoptar un modelo de gestión transversal que considere las necesidades específicas de los grupos sociales (género, personas con capacidades diferentes) y temas como la seguridad vial, la seguridad pública y la distribución del equipamiento urbano necesario para proporcionar diversos servicios (educación, salud, empleo) bajo la perspectiva de procurar espacios locales multifuncionales que reduzcan la necesidad de viajes de larga distancia. Sin embargo, como se analizará adelante, existen grandes desafíos para lograr una gestión eficiente de la movilidad urbana, porque finalmente es en la esfera política donde recae la gran responsabilidad de enfrentar la crisis de movilidad (Kallenbach, 2020).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación:

La investigación se desarrolló siendo de tipo básica dado que es aquella que realiza con la finalidad de generar conocimiento y análisis a través de la contrastación de hipótesis. Al analizar el servicio de movilidad con un enfoque público se promovió la generación de conocimiento sobre el tema tomando como base la teoría existente.

La investigación se desarrolló bajo los supuestos del enfoque cuantitativo, esto dado que la investigación requirió de datos numéricos para realizar la corroboración de las hipótesis mediante las correlaciones. Respecto al tipo de investigación desde el enfoque de la generación del conocimiento es catalogada como básica ya que emplea el conocimiento existente para generar nuevo o profundizar.

3.1.2. Diseño de la investigación:

El diseño fue de corte transversal y no experimental porque el investigador solo fue un expectante de la realidad, y no intervino para modificarla recolectando la información en un periodo específico del tiempo (Sánchez y Reyes, 1996, p.79).

Desde un enfoque metodológico fue descriptiva y correlacional buscando determinar relaciones entre las variables y sus dimensiones (Estela, 2020, p.2).

3.2. Variables y operacionalización

3.2.1. Variable 1: Ejecución presupuestal

- **Definición conceptual:**

Es una forma de rendición de cuentas por las actividades del gobierno para realizar bienestar público de la calidad del desempeño en el implementación de los presupuestos de los pliegos y unidades ejecutoras, desde la planificación, la eficacia, eficiencia y cumplimiento de la ejecución presupuestal, allí radica la importancia de la evaluación del desempeño de la ejecución presupuestaria

presupuestario es un proceso para la medición, evaluación y análisis del desempeño de años anteriores para desarrollo de mejoras sostenidas (Solórzano, 2022).

- **Definición operacional:**

La variable ejecución presupuestal se ha dimensionado en cuatro dimensiones las cuales son: programación, ejecución, evaluación y seguimiento, es preciso indicar que estas dimensiones son fases que se relacionan entre sí y deben analizarse de forma integral.

- **Indicadores:**

Los indicadores fueron diseñados de acuerdo a las dimensiones, las cuales son: Programación, ejecución, evaluación y seguimiento, las cuales tienen como indicadores los siguientes en el respectivo orden: calidad de programación, eficiencia en la ejecución, eficiencia en la evaluación y control de seguimiento.

- **Escala de medición:**

La escala de medición de las dimensiones son de tipo ordinal dado que permite determinar la actitud de los participantes de la investigación respecto a la variable considerando su perspectiva desde un enfoque subjetivo. Se aplicó la escala Likert.

3.2.2. Variable 2: Servicios de movilidad urbana

- **Definición conceptual:**

El servicio de movilidad urbana está relacionado con la capacidad de la población de transitar por el territorio, así como la facilidad de hacer uso de espacios públicos seguros y adecuados (Obregón y Betanzo, 2015).

- **Definición operacional:**

La variable se operacionalizó en tres dimensiones relacionadas a los servicios públicos y su adecuada prestación hacia la población. Estas

dimensiones son: urbana, socioambiental y gestión, los cuales son elementos fundamentales para que el servicio sea prestado de forma eficiente y tenga un efecto positivo en las condiciones de vida de la población.

- **Indicadores:**

Los indicadores fueron diseñados de acuerdo a las dimensiones, las cuales son: Urbana, Socioambiental y gestión; las cuales tienen como indicadores los siguientes en el respectivo orden: respecto la dimensión urbana tiene dos indicadores, atributos de la movilidad urbana y modelo de urbanización; la dimensión socioambiental tiene el indicador movilidad sustentable y finalmente la dimensión gestión tiene dos indicadores, normatividad y modelo de gestión.

- **Escala de medición:**

La escala de medición de las dimensiones son de tipo ordinal dado que permite determinar la actitud de los participantes de la investigación respecto a la variable considerando su perspectiva desde un enfoque subjetivo. Se aplicó la escala Likert.

3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis

Para Ríos (2017), la población es aquel conjunto de individuos que son considerados objeto de estudio, cuyas características o comportamientos son importantes analizar en el proceso de investigación (p. 89); en la presente investigación la población estuvo conformada por los trabajadores administrativos de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz, específicamente de las unidades orgánicas cuyas funciones se relacionan con la ejecución del gasto público, inversiones y la prestación del servicio público de movilidad urbana. La población total ascendió a 45 personas distribuidas de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 1
Población de la investigación

Unidad orgánica	Número de trabajadores
Gerencia de Planeamiento y Presupuesto	10
Gerencia de Infraestructura	13
Gerencia de Administración	22
Total	45

Nota. Datos obtenidos de trabajo de campo, proporcionados por la Oficina de Recursos Humanos de MDJLO

En referencia a los criterios de inclusión, se consideraron a: (i) Trabajadores de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz de las gerencias de: Planeamiento y Presupuesto, Infraestructura y Administración; (ii) Trabajadores nombrados y contratados; y como criterios de exclusión se tiene: (i) Trabajadores de otras unidades orgánicas de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz.

Una muestra es un extracto de la población (Suprakash, 2010, p.6); para la presente investigación, al contar con un total de 45 participantes (población), la muestra fue la totalidad de la población, por ende, la técnica de muestreo fue no probabilística intencional, que lleva al investigador a determinarla de acuerdo a su experiencia considerando criterios de similitud (Mc Combes, 2019, p.7). La unidad de análisis, son los trabajadores administrativos de las unidades orgánicas de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz relacionadas con la ejecución del presupuesto y el servicio de movilidad urbana como son la Gerencia de Planeamiento y presupuesto, la Gerencia de Infraestructura y Gerencia de Administración.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para recolectar información acorde a los requerimientos de los lineamientos del enfoque cuantitativo se empleó la técnica de la encuesta, con el instrumento que fue el cuestionario. Se utilizó dos instrumentos, cada uno conformado por 20 ítems. La validación se realizó con la técnica de juicio de expertos.

Para la confiabilidad de los instrumentos se aplicó a un grupo piloto formado por 9 participantes con características similares de la muestra. Se obtuvo un coeficiente de Alfa de Cronbach de 0.861 respecto al cuestionario de movilidad, y un coeficiente de Alfa de Cronbach de 0.972 del cuestionario de Ejecución Presupuestal, siendo considerado aceptable por lo que se interpreta que el instrumento es fiable y tiene consistencia interna.

3.5. Procesamiento

El proceso de recolección de datos se inició con la aplicación del cuestionario a los trabajadores y funcionarios públicos de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz, y una vez recolectada la información se procesó en una primera etapa los datos en Excel para luego ser procesados en el software estadístico SPSS versión 24 con la finalidad de obtener los coeficientes de correlación.

3.6. Método de análisis de datos

Una vez recolectada la información se sistematizará en un libro Excel y después será procesada en el SPSS versión 22, con la finalidad de obtener resultados de estadística descriptiva e inferencial, para el primer caso se utilizará el cálculo de frecuencias y el método gráfico, y sobre la estadística inferencial se empleará el contraste de hipótesis a través de las correlaciones.

3.7. Aspectos éticos

Para Belmont (1979), los aspectos éticos son importantes en la investigación porque permite garantizar que la información sea confiable, por ende, se debe garantizar a los participantes que sus datos serán utilizados de manera correcta manteniendo el secreto de la fuente, dado que su participación será anónima. La autonomía es un valor importante a considerarse dado que el participante debe estar siempre informado del objetivo de la investigación. También en toda investigación se debe considerar principios éticos como la justicia y confidencialidad.

IV. RESULTADOS

A continuación, se presentan los resultados, en cuanto al logro del objetivo Determinar la relación existente entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz:

Tabla 2
Correlación ejecución presupuestal y servicio de movilidad urbana

		Movilidad Urbana	Ejecución presupuestal	
Rho de Spearman	Movilidad Urbana	Coefficiente de correlación	1,000	
		Sig. (bilateral)	,000	
	N	44	44	
	Ejecución presupuestal	Coefficiente de correlación	,652**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
	N	44	44	

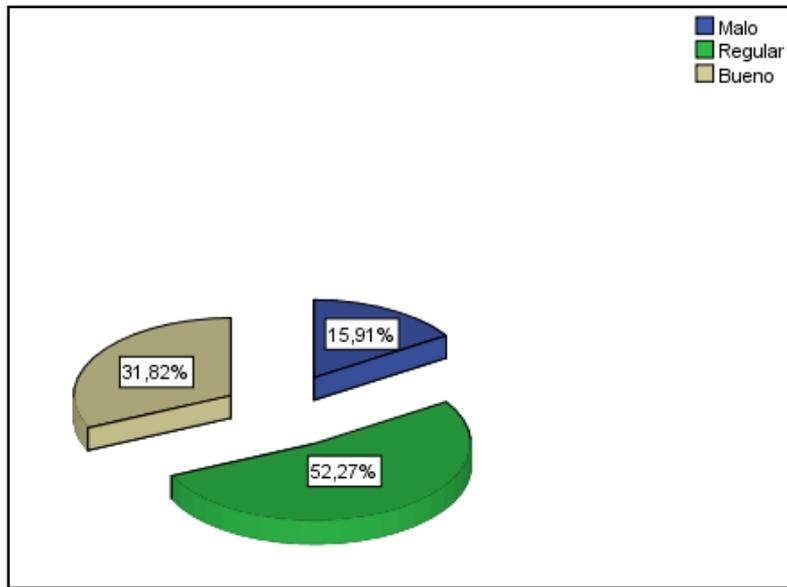
Nota. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

De acuerdo a la tabla 2, se determinó que sí existe relación entre las variables de estudio ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana dado que la significancia estadística es de 0,000 siendo menor a 0,05, y que la relación entre ellas es significativa y positiva dado que el coeficiente de correlación de Spearman es de 0.652.

Esta relación es sustentada desde un enfoque practico dado que la asignación del presupuesto se realiza con criterios de planificación y en este proceso de planeamiento se evidencia los problemas públicos existentes entre los cuales se encuentran comprendidos aquellos relacionados a la movilidad urbana.

A continuación, se expondrán los resultados descriptivos de cada una de las variables relacionadas.

Figura 1
Movilidad Urbana

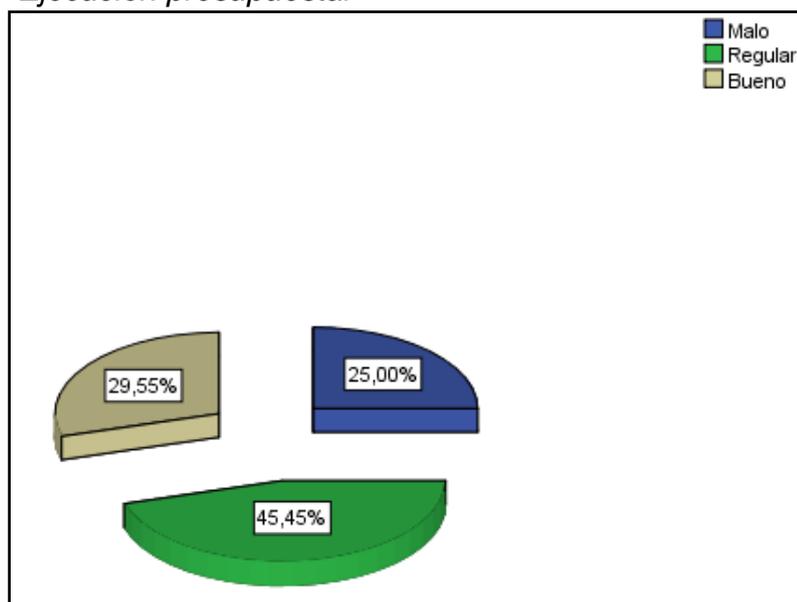


Nota. Se ha empleado los datos recolectados a través de la encuesta a los trabajadores y funcionarios de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz

En la figura 1, se evidencia que, del total de encuestados, el 52.27% indicaron respecto a la movilidad urbana que consideran que su nivel es regular, y el 31.82% considera o la califica como buena, siendo el 15.91% restante quienes la perciben como mala. Esto debido a que el servicio de movilidad urbana es integral, no solo se trata de pistas y veredas, sino de la seguridad de las personas al usar espacios públicos, comprendiéndose en ello áreas recreacionales como parques y otros espacios de ocupación de uso público.

En la figura dos, se resume la percepción de los encuestados respecto a la ejecución presupuestal relacionada al servicio de movilidad urbana en la zona de Villa Hermosa en el distrito de José Leonardo Ortiz, calificando como regular al proceso de ejecución presupuestal con un 45.45%, como bueno el 29.55% y como malo el 25%.

Figura 2
Ejecución presupuestal



Nota. Se ha empleado los datos recolectados a través de la encuesta a los trabajadores y funcionarios de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz

La relación entre las variables de estudio es explicada por un fundamento práctico, así como teórico, dado que, si los niveles de ejecución presupuestal son regulares, la prestación de servicios va en el mismo sentido, dado que la adquisición de bienes y servicios para el desarrollo de actividades en sus metas físicas deben ir acorde al avance de ejecución presupuestal.

Determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.

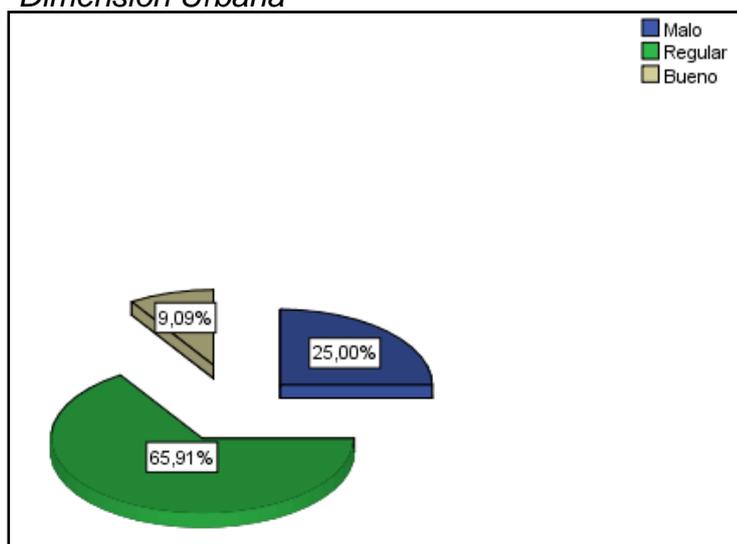
Tabla 3
Correlación ejecución presupuestal y la dimensión urbana

			Ejecución presupuestal	Urbana
Rho de Spearman	Ejecución presupuestal	Coefficiente de correlación	1,000	,394**
		Sig. (bilateral)	.	,008
		N	44	44
	Urbana	Coefficiente de correlación	,394**	1,000
		Sig. (bilateral)	,008	.
		N	44	44

Nota. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

De acuerdo a la tabla 3, se determinó que sí existe relación entre la variable de estudio ejecución presupuestal y la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana, dado que la significancia estadística es de 0,008 siendo menor a 0,05, y que la relación entre ellas es significativa y positiva dado que el coeficiente de correlación de Spearman es de 0,394.

Figura 3
Dimensión Urbana



Nota. Se ha empleado los datos recolectados a través de la encuesta a los trabajadores y funcionarios de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz

Sobre la dimensión urbana de la variable movilidad urbana, se ha logrado obtener que a través de la encuesta y la percepción de los encuestados, el 65.91% la califica como regular, el 25% como mala, y el 9.09% como bueno, por ello se debe comprender que esta dimensión hace referencia al modelo de urbanización y los retos que se tienen de acuerdo a las circunstancias supeditadas a las transformaciones del espacio público y su ocupación, los cuales afectan directamente a la persona y su entorno social así como su desenvolvimiento, influyendo directamente en su bienestar (Ver figura 3).

Determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.

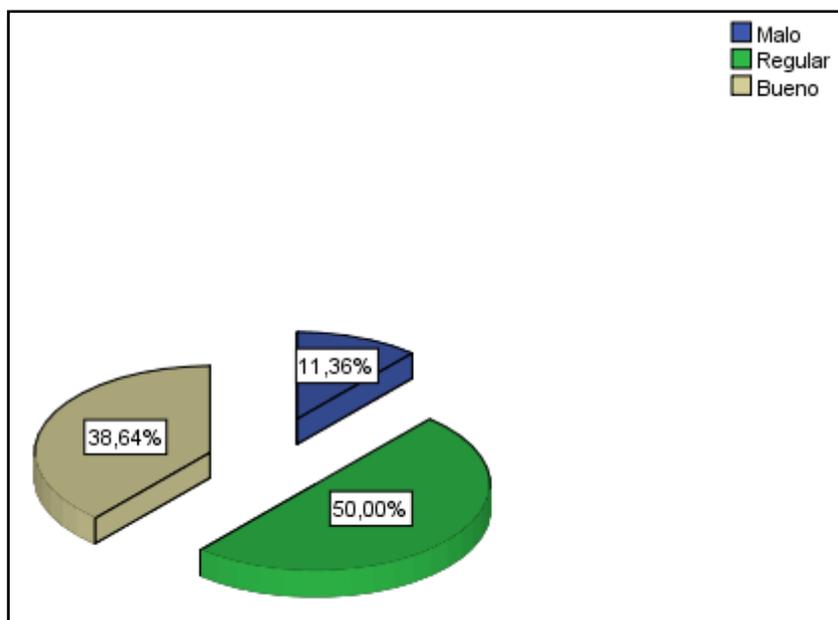
Tabla 4
Correlación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental

		Ejecución presupuestal	Socioambiental
Rho de Spearman	Ejecución presupuestal	1,000	,601**
		.	,000
	N	44	44
Socioambiental	Socioambiental	,601**	1,000
		,000	.
	N	44	44

Nota. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

De acuerdo a la tabla 4, se determinó que sí existe relación entre la variable de estudio ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana, dado que la significancia estadística es de 0,000 siendo menor a 0,05, y que la relación entre ellas es significativa y positiva dado que el coeficiente de correlación de Spearman es de 0,601.

Figura 4
Dimensión socioambiental



Nota. Se ha empleado los datos recolectados a través de la encuesta a los trabajadores y funcionarios de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz

La dimensión socioambiental, descrita en la figura 4, nos muestra que de acuerdo a la percepción de la población encuestada, calificaron a esta dimensión como regular (50%), como bueno (38.64%), y como mala (11.36%); esta dimensión se enfoca en fomentar ciudades sustentables, con eficiencia energética reduciendo el impacto ambiental de las actividades antrópicas, relacionándose con el presupuesto público debido que en el planeamiento estratégico previo se debe diseñar actividades que permitan alcanzar los objetivos, los cuales deben estar debidamente costeados.

Determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.

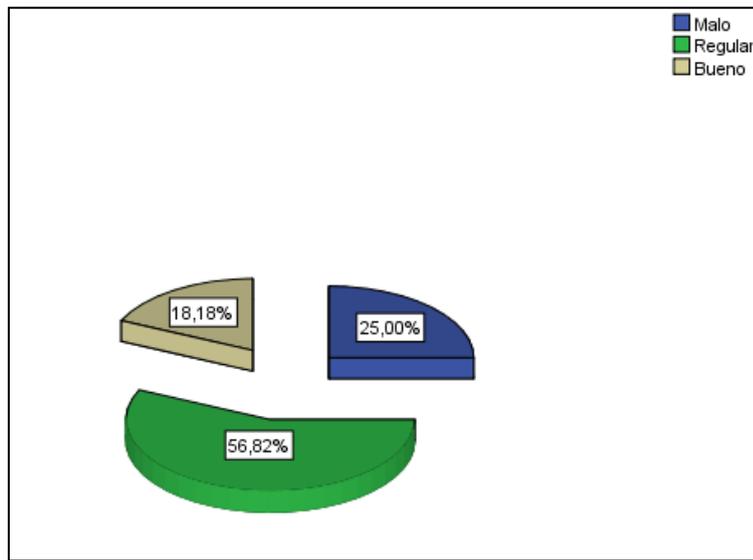
Tabla 5
Correlación ejecución presupuestal y la dimensión gestión del servicio

			Ejecución presupuestal	Gestión
Rho de Spearman	Ejecución presupuestal	Coeficiente de correlación	1,000	,715**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	44	44
	Gestión	Coeficiente de correlación	,715**	1,000
Sig. (bilateral)		,000	.	
		N	44	44

Nota. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

De acuerdo a la tabla 5, se determinó que sí existe relación entre la variable de estudio ejecución presupuestal y la dimensión gestión del servicio de movilidad urbana, dado que la significancia estadística es de 0,000 siendo menor a 0,05, y que la relación entre ellas es significativa y positiva dado que el coeficiente de correlación de Spearman es de 0,715.

Figura 5
Dimensión gestión



Nota. Se ha empleado los datos recolectados a través de la encuesta a los trabajadores y funcionarios de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz

La dimensión gestión ha obtenido una calificación de regular (56.82%), de bueno (18.18%), y malo (25%), esta dimensión está relacionada a la gestión pública que realizan las entidades del Estado para solucionar los problemas públicos, y para este caso a los relacionados a la movilidad urbana, mejorando los procesos de prestación de servicios con eficiencia contribuyendo al bienestar de la población.

V. DISCUSIÓN

La presente investigación planteó como objetivo general determinar la relación existente entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz, tomando en consideración que el presupuesto público es una herramienta de la gestión pública la cual a su vez busca operativizar y efectivizar la política pública, en este caso la que se encuentra relacionada al servicio de movilidad urbana, el cual va más allá de su concepción primaria como un tema de transitabilidad, sino que también se relaciona con la gestión de los espacios públicos.

Así mismo, se ha planteado como objetivos específicos determinar la relación entre la ejecución presupuestal y las dimensiones del servicio de movilidad urbana los cuales fueron definidos como: dimensión urbana, dimensión socioambiental y la dimensión de gestión de la movilidad urbana, todas ellas estudiadas en el ámbito de influencia del pueblo joven de Villa Hermosa en el distrito de José Leonardo Ortiz.

Sobre el primer objetivo específico, se demostró que sí existe relación dado que se evidenció una adecuada significancia estadística ($p=0.008$) y un coeficiente de correlación de 0.394, el mismo que sustenta que la relación es positiva entre las variables. Respecto a los resultados descriptivos, la dimensión urbana, fue percibida por los encuestados como regular (65.91%), el 25% la calificó como mala, y el 9.09% como buena; estos resultados son validados por Fernández (2021), quien en su investigación se determinó que los elementos influyentes de la movilidad urbana es la localización y la relación con los servicios básicos y recreacionales. Así también los resultados guardan relación a la teoría, como lo indica Avishai (2021), quien señala que la movilidad es un fenómeno de origen urbano, que se analiza en forma conjunta a las diferentes aristas del modelo urbanístico, el cual se fundamenta en la condición dinámica de las estructuras del espacio que influyen en el entorno físico y social. Teóricamente según Kallenbach (2020) la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana contempla también la seguridad vial, la seguridad pública y la distribución del

equipamiento urbano necesario para proporcionar diversos servicios (educación, salud, empleo), por lo que se puede señalar que los resultados obtenidos en la presente investigación son validados por la teoría y las comparaciones con otras investigaciones.

Así también Escandón & Balbuena (2022), validan los resultados obtenidos por esta investigación identificando que existe un conocimiento limitado por parte de los peatones y también de los conductores sobre las normas viales existentes, así como de emociones disímiles entre estos involucrados. Se concluye que existe un problema sobre diseño para el tránsito peatonal que logre sincronizar las emociones de los conductores con los peatones, y se deberá inducir un conocimiento basado en la experiencia de normas viales

Respecto al segundo objetivo específico, se halló que sí existe relación y significativa entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz, habiéndose hallado un $p= 0.000$ y un coeficiente de correlación de 0.601, el cual indica que la relación es significativa, estos resultados son comparados con la investigación realizada por Soto y Gómez (2021), en cuya investigación se realizó un análisis de las dimensiones del servicio de movilidad con respecto a la ejecución del gasto en inversión, resaltando la relación existente entre dimensión socioambiental y el gasto, habiéndose obtenido un coeficiente de correlación de Spearman de 0.872 y un $p=0.00$, lo que indica una relación significativa y positiva.

Respecto a los resultados descriptivos de la dimensión socioambiental, se obtuvo que el 50% de los encuestados manifestó que califica a esta dimensión como regular, el 38.54% como bueno y el 11.36% como mala, se debe resaltar que esta dimensión se enfoca en fomentar ciudades sustentables, con eficiencia energética reduciendo el impacto ambiental de las actividades que el hombre realiza en el territorio.

Estos resultados son respaldados por Corrêa da Silva et al. (2020), quien determinó en su investigación que el avance del presupuesto no va acorde al servicio, y que existe una anomalía en el sector público dado que ante una

ejecución de gasto se debe mejorar los servicios; hallando también que sobre la dimensión socioambiental se obtuvo una calificación mayoritaria de 55% como regular, el 15% como mala y 30 % como buena. Así también estos resultados son respaldados por la teoría, de acuerdo a Arana (2021), quien concluye que el crecimiento de la movilidad urbana tiene una relación con el incremento poblacional sobre todo de la periferia de la ciudad y también tiene relación con el incremento insostenible de la superficie urbanizada de la ciudad. Así también de acuerdo a la teoría, esta dimensión analizada aborda la relación del crecimiento y desarrollo urbano con el medio ambiente idealizando las ciudades equilibradas con el medio que las rodea con la intención de generar bienestar social general. En este punto surge el concepto de movilidad urbana sustentable, considerándose un medio o herramienta para alcanzar la satisfacción de necesidades actuales sin comprometer la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

Teniendo en cuenta el tercer objetivo específico, se logró determinar que existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana, hallándose un $p=0.000$ y un coeficiente de 0.715. Estos datos fueron validados por Hernández (2022), quien en su investigación concluyó que existe una relación fuerte entre la ejecución presupuestal y el desarrollo territorial, por lo que la gestión debe ser fortalecida.

Estos resultados también tienen un sustento y respaldo en lo planteado por Kallenbach (2020), quien relaciona las actividades realizadas por las entidades de gobierno en búsqueda del cumplimiento de la política pública, en este caso relacionada a la movilidad urbana y su problemática. Se manifiesta también que existen modelos de gestión comprenden una serie de acciones que generalmente son dirigidas por los distintos niveles de gobierno, bajo un marco normativo y arreglos entre los distintos agentes y organismos relacionados directa o indirectamente con el funcionamiento del transporte, la planeación urbana, el ordenamiento territorial y la conformación de sistemas de datos necesarios para una toma de decisiones.

Fernández (2021), también valida los resultados obtenidos, dado que en su investigación realizada en San Pedro y San Isidro, ubicados en la ciudad de

Encarnación en el país de Paraguay, obtuvieron como resultado que en los barrios periféricos la población no logra solucionar sus necesidades básicas por lo que requiere desplazarse para ser atendidas. Se concluye que los elementos influyentes en la movilidad urbana de la población de San Pedro y San Isidro es la localización y la dependencia de servicios.

Respeto al objetivo principal se obtuvo como resultado, que si existe relación significativa entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana habiéndose hallado un $p = 0.000$ y un coeficiente de correlación de 0.652, indicándose que la relación es positiva y significativa, lo que guarda relación con el sustento empírico, dado que la ejecución presupuestal debe contribuir al logro de metas y cumplimiento de los objetivos institucionales, estos resultados son similares a los hallados en la investigación Hernández (2022) quien concluye que existe una relación fuerte entre la ejecución presupuestal y el desarrollo territorial, para el cual se debe fortalecer las instituciones públicas y construir mejores capacidades de gestión. Del mismo modo se halló que existe relación significativa y positiva entre la ejecución del gasto y las mejoras en el servicio de movilidad urbana habiéndose hallado un coeficiente de Spearman de 0.789 y un $p = 0.02$

Respecto a los resultados descriptivos demostraron que el 52.27% de los encuestados perciben al servicio de movilidad urbana en un nivel regular, y el 31.82% lo califica como bueno, siendo el 15.91% restante quienes lo perciben como malo. Sobre la ejecución presupuestal orientada al servicio de movilidad urbana en el pueblo joven de Villa Hermosa del distrito de José Leonardo Ortiz, los encuestados han calificado como regular al proceso de ejecución presupuestal con un 45.45%, como bueno el 29.55% y como malo el 25%. Estos resultados son validados por Zulmezu (2020), quien en su investigación logró comprobar que las dimensiones urbanas, socioambiental y la gestión del servicio, el cual está definido por los procesos de gestión pública, son las más representativas, por ende, el diseño urbano permitirá mejorar a través de la inversión pública la calidad de la movilidad repercutiendo en la calidad de vida de la población; así también a través de la estadística descriptivo obtuvo que desde la perspectiva de los encuestados la movilidad urbana es calificada como

regular habiendo obtenido un 59.3%, y sobre la ejecución del gasto en movilidad perciben que su calidad es regular también con un 53.7%.

Estos resultados son validados por Svensson y Huktkrantz, (2017), quienes indican que actualmente existe una severa preocupación por enfrentar los severos problemas ambientales asociados al transporte actualmente es abordada en las agendas técnicas de los gobiernos a nivel mundial, subnacionales y locales, al mismo tiempo que se ha convertido en eje de discusión en foros internacionales encaminados a establecer los acuerdos y las medidas para disminuir la emisión de los gases de efecto invernadero y mitigar el cambio climático global. Especialmente, se asocia a un incremento sin precedentes de la contaminación ambiental derivada de la creciente motorización de las ciudades y del predominio de un estilo de vida que plantea una fuerte dependencia del automóvil privado para que las personas puedan desplazarse.

VI. CONCLUSIONES

1. Se demostró que sí existe relación significativa entre la dimensión urbana y la ejecución presupuestal, habiéndose hallado una significancia estadística ($p=0.008$) y un coeficiente de correlación de 0.394, sobre los resultados descriptivos, la dimensión urbana, fue percibida por los encuestados como regular (65.91%), el 25% la calificó como mala, y el 9.09% como bueno.
2. Se halló que sí existe relación significativa y positiva entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz, habiéndose hallado un $p= 0.000$ y un coeficiente de correlación de 0.601. Sobre los resultados descriptivos de la dimensión socioambiental, se obtuvo que el 50% de los encuestados manifestó que califica a esta dimensión como regular, el 38.54% como bueno y el 11.36% como mala.
3. Se logró determinar que sí existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana, hallándose un $p=0.000$ y un coeficiente de 0.715. El 56.82% de los encuestados consideran o califican como regular a la gestión, el 18.18% la calificó como buena y el 25% como mala.
4. Se determinó que sí existe relación significativa entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana habiéndose hallado un $p =0.000$ y un coeficiente de correlación de 0.652, indicándose que la relación no solo es significativa y positiva. Se halló también que el 52.27% de los encuestados perciben al servicio de movilidad urbana en un nivel regular, y el 31.82% lo califica como bueno, siendo el 15.91% restante quienes lo perciben como malo. Sobre la ejecución presupuestal orientada al servicio de movilidad urbana en el pueblo joven de Villa Hermosa del distrito de José Leonardo Ortiz, los encuestados han calificado como regular al proceso de ejecución presupuestal con un 45.45%, como bueno el 29.55% y como malo el 25%.

VII. RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a los directivos o funcionarios de la oficina de pre inversión incrementar la formulación de proyectos de inversión pública de movilidad urbana en el distrito en concordancia con el Plan de Desarrollo Concertado Local.
2. Se recomienda que la Unidad Formuladora en conjunto con la Oficina de Programación Multianual de Inversiones de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz, prioricen en el desarrollo de la Programación Multianual de Inversiones proyectos e inversiones de optimización, ampliación marginal, rehabilitación y reposición que busquen dar solución a los problemas relacionados al servicio de movilidad urbana, fortaleciendo a la dimensión socioambiental, vinculándose transversalmente con el desarrollo de otras actividades de los servicios como el de manejo de residuos sólidos y empleo de energías limpias.
3. Se recomienda al área encargada de la gestión de recurso humano, fortalecer las capacidades de los trabajadores y funcionarios de las áreas responsables de la inversión pública, ejecución del gasto público y de la prestación del servicio de movilidad urbana en temas de gestión pública orientada a dar solución a los problemas públicos que se presentan, principalmente a los relacionados a temas de movilidad urbana.
4. Se recomienda que los proyectos formulados se orienten a actividades para mejorar la prestación del servicio de movilidad urbana, principalmente a los referidos al uso de espacios públicos recreacionales y la seguridad.

REFERENCIAS

- Arana, F. (2021). Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo. *Arquitectura y Urbanismo 2021*, 43 (3), 112-117. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376869567007>
- Avishai, C.(2021) Urban mobility and public transport: future perspectives and review, *International Journal of Urban Sciences*, 25 (4), 455-479, DOI: 10.1080/12265934.2020.1799846
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2016). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina. Panamá.* <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/419/omu.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Barrios, S. Camarena, K. (2020). *El control interno y la ejecución presupuestal de la Municipalidad Distrital de Huancán, 2020* (Tesis doctoral) Universidad Continental. Huancayo. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/11230/1/IV_FCE_310_TI_Barrios_Camarena_2020.Pdf
- Belmont, S. (1979). *The Belmont Report: Office of the Secretary Ethical Principles and Guidelines for the Protection of Human Subjects of Research.* The National Commission for the Protection of Human Subjects of Biomedical and Behavioral Research. HHS.gov. Department of Health, Education, and Welfare. <https://cutt.ly/ijsHYL0>
- Brites, W. (2010). Transformación urbana y periferización. La experiencia de los conjuntos habitacionales de población. *Ciudades: Revista del instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 24 (13), 219-237. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/10321>
- Carranza, V., Rivero, L., Bernales, R. y Villafuerte, A. (2022). Ejecución presupuestal y calidad de gasto en un gobierno local, periodo 2019. *Sapienza*, 3 (1), 341-356. <https://doi.org/10.51798/sijis.v3il.189>
- Corrêa, M., Hipólito, J. y Gomes, J. (2020). Teoría del equilibrio puntuado un análisis de la ejecución presupuestaria en el estado de rio de janeiro

- (2002-2018). *Revista Facultad De Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 28(1), 27-46. doi: <https://doi.org/10.18359/rfce.4106>
- Dávila, J.(2012). Nuevos, transportes y movilidad urbana. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 58-60. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255009&idp=1&cid=93512>
- Dos Santos, E., Duarte, B., Mastrodi, J., Bujosa, L. (2020). Ausência de políticas públicas de mobilidade urbana restringe o direito à moradia adequada. *Veredas do Direito, Belo Horizonte*, 17 (38), 254-265. <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862>
- Escandón, P. y Valbuena, W. (2022). Senti-pensando la ciudad. conocimientos y emociones relacionados con la accidentalidad peatonal. *Revista De Arquitectura*, 24(1), 33-43. doi: <https://doi.org/10.14718/RevArq.2022.24.1.4038>
- Estela, M. (2020). *Tipos de Investigación. Concepto de tipos de investigación*. <https://concepto.de/tipos-de-investigacion/>
- Fernández, A. (2021). Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación Paraguay. Desarrollo urbano y gestión ambiental. *Revista de Arquitectura*, 23(1), 34-42. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.2286A>
- Fernández, A. (2021). Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación Paraguay. Desarrollo urbano y gestión ambiental. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 23(1), 34-42. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2021.2286>
- Flores, M., Guevara, M. y Silverio, J. (2022). Movilidad marginal en los asentamientos irregulares de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. El caso de Cuitláhuac. *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales; Santiago* 48 (145), 1-12,14-22. DOI: <https://doi.org/10.7764/EURE.48.145.07>

- Franco, L. (2021). Mass transportation and its impact on urban mobility in Pachuca. *Revista Quivera*, 12 (8), 3-8. <https://www.redalyc.org/journal/401/40168622004/>
- García, F. (2016). ¿En bus o en carro? Capital de motilidad, clases medias y nuevos barrios en una ciudad colombiana. *Revista Transporte y Territorio*, 26 (15), 348- 368. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2864/2487>
- Hernández, J., Vial, M., y Moller, F. (2022). Gestión pública subnacional y desarrollo territorial: Análisis de los gobiernos departamentales de Colombia. [Subnational public management and territorial development: analysis of the departmental governments of Colombia] *Revista Venezolana De Gerencia*, 27(100), 325-336. doi: <https://doi.org/10.52080/rvgluz.27.100.4>
- Herrera, S. (2021). ¿Qué variables de movilidad están asociadas con la pobreza urbana? El caso de Santiago de Chile y Quito. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47), 95-115. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.47.9510>
- Jirón, P., Zunino, S. y Dhan, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16 (8), 1-8. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Kallenbach, T. (2020). Narratives of urban mobility in Germany: on the threshold of a departure from the car-centered city?, *Sustainability: Science, Practice and Policy*, 16 (1), 197-207, DOI: 10.1080/15487733.2020.1799625
- Kaufmann, V., Bergman, M., y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. International. *Journal of urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Leyva, S., Mejía, C.; Fortou, J. (2021). Más allá del clientelismo y la técnica: la distribución política del presupuesto gubernamental en Colombia. *Revista CS*, 35, 125-153. <https://doi.org/10.18046/recs.i35.4745>.

- Martínez, P. (2015). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 12(23),211-229. <http://www.scielo.org.co/pdf/hall/v12n23/v12n23a11.pdf>
- Combes, S. (2019). An introduction to sampling methods.Scribbr. <https://www.scribbr.com/methodology/sampling-methods/>
- Melo, L., Ramos, J. y Gómez, C. (2022). El presupuesto general de la nación: una aproximación a las partidas de transferencias e inversión. *Revista Desarrollo y Sociedad*, 90, 153-206. DOI: 10.13043/DYS.90.5. <https://www.redalyc.org/journal/1691/169170259006/html/>
- Mena, M. (2014). Sociedad Civil y Presupuesto Participativo: Fondo Editorial del Congreso del Perú. Lima-Perú. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/1107/brin gas_dru.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Ministerio de Economía y Finanzas (2017) “Guía De Orientación al Ciudadano” Ley de Presupuesto 2017. https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/documentac/guia_orientacion_ley_presupuesto_2017.pdf
- Montenegro Idrogo, J.J. y Chiappe González, A.J. (2020). Ejecución presupuestal descentralizada y letalidad por COVID-19 en Perú. *Revista Perú Médica de Salud Pública*, 37 (4), 781-785. <https://rpmesp.ins.gob.pe/index.php/rpmesp/article/view/5786/3746>
- Núñez, L., Bravo, L., Cruz, C. y Hinostroza, M. (2018). Competencias gerenciales y competencias profesionales en la gestión presupuestaria. *Revista Venezolana de Gerencia*, 23 (83), 761- 775. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29058775015>
- Obregón, S. y Betanzo, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, sociedad y territorio*, 15 (47), 61-98. <https://www.scielo.org.mx/pdf/est/v15n47/v15n47a4.pdf>

- Ordemar, P. y Gálvez, N. (2020). Factores intervinientes para la ejecución del presupuesto de donaciones y transferencias en el Hospital Regional Lambayeque -Perú. *Revista de Medicina Pública*, 13 (1), 61-65. <http://www.scielo.org.pe/pdf/rcmhnaaa/v13n1/2227-4731-rcmhnaaa-13-01-61.pdf>
- Pinedo, J., Dávila, J. y Luna, E. (2021). En nivel de la calidad de gasto público del proceso presupuestario en la dirección regional de transporte y comunicaciones de San Martín, 2019. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5 (6), 1-16. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1340>
- Precedo, A. (2006). *Ciudad y desarrollo urbano*. Ed. Síntesis. <https://www.sintesis.com/serie-mayor-189/ciudad-y-desarrollo-urbano-ebook-137.html>
- Regalado, G. (2020). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura*, 22 (1), 67-91. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2020.3038>
- Ríos, R. (2017). Metodología para la investigación y redacción. Servicios Académicos Intercontinentales S.L. <https://www.studocu.com/co/document/universidad-del-magdalena/metodologia-de-la-investigacion/libro-metodologia-para-la-investigacion-y-redaccion-roger-ricardo-rios-ramirez-2017/9207133>
- Sánchez, H., y Reyes, C. (1996). *Metodología y Diseño en la Investigación Científica*. Gráfica Los Jazmines. https://www.academia.edu/78002369/METODOLOG%C3%8DA_Y_DISE%C3%91OS_EN_LA_INVESTIGACI%C3%93N_CIENT%C3%8DFICA
- Solórzano, J. (2022). Una visión teórica de la ejecución presupuestaria en el contexto de la gestión por resultados. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6 (5), 4931-4947. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/3450>
- Soto, C. (2015) “El presupuesto público y sistema nacional de presupuesto” - Actualidad gubernamental https://www2.congreso.gob.pe/sicr/biblioteca/Biblio_con.nsf/999a458492

37d86c052577920082c0c3/E80A082485FA5BD50525806400509D85/\$F
ILE/ACTUALIDADGUBERNAMENTAL85.PDF

Soto, K., Gómez, J. (2020). "Gobernanza y movilidad urbana hacia la sustentabilidad. Comunidad educativa en Monterrey, México". *Bitácora Urbano Territorial*, 30 (3): 95-107.
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.80196>

Suárez, H., Verano, D. y García, A. (2016). La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico. *Gestión y Ambiente*, 19 (1), 48-63.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=169446378003>

Suprakash, A. (2010). Statistics without tears: Populations and samples. *Industrial Psychiatry Journal*, 19(1): 60–65.
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3105563/>

Svensson, M. y Huktkrantz, L. (2017). A Comparison of Cost-Benefit and Cost-Effectiveness Analysis in Practice: Divergent Policy Practices in Sweden [Una comparación de costobeneficio y costo-efectividad Análisis en la práctica: prácticas políticas divergentes en Suecia]. *Nordic Journal of Health Economics*, 5(2), 41-53. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1176031/FULLTEXT02.pdf>

Tat-Kei, A. (2018). From performance budgeting to performance budget manafement: Theory and practice. *Public Administration Review*, 78(5), 748-758. doi:10.1111/puar.12915.
<https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85041825813&origin=recordpage>

Vasconcellos, E. y Mendonça, A. (2016). *Observatorio de Movilidad Urbana: Informe 2015-2016 (resumen ejecutivo) (report)*. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/981>

Velásquez. C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana. Sistemas integrados de transporte masivo*. https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf

Wallace, Ch., Speier, G. y Miles, J. (2016). *Manual explotación de la red vial& sistemas inteligentes de transporte*. World road Association (PIARC)

https://rno-its.piarc.org/sites/rno/files/public/pdf/piarc_gestion_del_transito_2016_10_21_v1.pdf

Zamora, M. (2020). *La inversión pública y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la Urbanización Latina del Distrito José Leonardo Ortiz durante el periodo 2014-2018* (Tesis de pregrado). Universidad San Martín de Porres, Lima. https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/7584/zamora_jmv.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Zumelzu, A., Barría, T. y Barrientos, M. (2020). Efectos de la forma urbana sobre la accesibilidad peatonal en barrios del sur de Chile. *Arquitectura Revista* 16 (1). DOI: 10.4013/arq.2020.161.01. <https://www.redalyc.org/journal/1936/193662824001/html/>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de operacionalización

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Ejecución presupuestal	La ejecución del presupuesto público es una de las fases de la gestión del mismo, en la cual se efectúa la orientación y gasto de los recursos financieros para adquirir bienes, servicios e inversiones con la finalidad de mejorar la prestación de servicios públicos hacia la población (Barrios y Camarena, 2020)	La variable ejecución presupuestal se ha dimensionado en cuatro dimensiones las cuales son: programación, ejecución, evaluación y seguimiento, es preciso indicar que estas dimensiones son fases que se relacionan entre sí y deben analizarse de forma integral	Programación	Calidad de programación	Ordinal-Likert
			Ejecución	Eficiencia en la ejecución	
			Evaluación	Eficiencia en la evaluación	
			Seguimiento	Control de seguimiento	
Servicios de movilidad urbana	El servicio de movilidad urbana está relacionado con la capacidad de la población de transitar por el territorio, así como la facilidad de hacer uso de espacios públicos seguros y adecuados (Obregón y Betanzo, 2015)	La variable se operacionalizó en tres dimensiones relacionadas a los servicios públicos y su adecuada prestación hacia la población. Estas dimensiones son: urbana, socioambiental y gestión, los cuales son elementos fundamentales para que el servicio sea prestado de forma eficiente y tenga un impacto positivo en la calidad de vida de la población	Urbana	Atributos de la movilidad urbana	Ordinal-Likert
			Socioambiental	Modelo de urbanización	
			Gestión	Movilidad sustentable	
				Normatividad	
				Modelo de gestión	

Anexo 2: Instrumento de recolección de datos

CUESTIONARIO: MOVILIDAD URBANA

Estimado (a) Sr. (a): El presente instrumento tiene por objetivo recoger información sobre las condiciones del Servicio de Movilidad Urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, Distrito de José Leonardo Ortiz, agradeceremos proceder según la instrucción para dar respuesta. Marque con un aspa (X) según corresponda en Nunca, A veces o Siempre

Servicios de movilidad urbana	Escala Valorativa		
	Urbana	Siempre (3)	Nunca (1)
1. ¿Considera que los aspectos de movilidad urbana son los adecuados en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
2. ¿Existe un modelo de urbanización que le permita una gestión transversal del sistema equipamental en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
3. ¿Cuenta con acciones claras para el desarrollo del modelo de urbanización en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
4. ¿Se destina recursos óptimos para brindar adecuados servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
5. ¿Considera vital la planeación urbana para lograr servicios de movilidad urbana óptimos y sostenidos en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
6. ¿El tiempo usado por los servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz le generan costos adicionales?			
7. ¿Los servicios de movilidad urbana son considerados dinámicos e integrales en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
8. ¿La ejecución presupuestal guarda relación con las metas relacionadas a mejorar los servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
9. ¿Considera que existe un esquema fragmentado y disperso de la infraestructura vial en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
10. ¿El desarrollo inmobiliario ha sido adecuado para brindar óptimos servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
Socioambiental			
11. ¿Considera que los servicios de movilidad urbana son sustentables en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			
12. ¿Considera que existen severos problemas ambientales en torno a la movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?			

13. ¿Existe una agenda o plan de trabajo por parte de las instituciones públicas para mejorar los aspectos ambientales de la movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

14. ¿Considera que el sistema de movilidad urbana cumple con los estándares ambientales en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

15. ¿Le genera externalidades negativas?

Gestión

16. ¿Existe un modelo de gestión para mejorar los servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

17. ¿Se cuenta con el equipo técnico para implementar un modelo de gestión que permita mejorar los servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

18. ¿Se cuenta con programas de movilidad y transporte que permitan impulsar un modelo de gestión sostenible en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

19. ¿Considera importante un modelo de gestión transversal para un enfoque integral de la problemática de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

20. ¿Considera una gestión eficiente de los servicios de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa, distrito de José Leonardo Ortiz?

CUESTIONARIO: EJECUCIÓN PRESUPUESTAL

Estimado (a) Sr. (a): El presente instrumento tiene por objetivo recoger información sobre la ejecución presupuestal referente al servicio de movilidad urbana en el distrito de José Leonardo Ortiz., agradeceremos proceder según la instrucción para dar respuesta. Marque con un aspa (X) según corresponda en **Nunca, A veces o Siempre**

Ejecución presupuestal	Escala Valorativa			
	Programación	Siempre (3)	A veces (2)	Nunca (1)
1. ¿La programación del presupuesto multianual es producto de la sistematización de las necesidades de la sociedad, así como de la Municipalidad, tomando en cuenta problemas públicos actualmente existentes?				
2. ¿El presupuesto multianual se articula con el PDLC, PEI y POI?				
3. ¿Cuenta con personal especializado para la programación del presupuesto multianual?				
4. ¿Se destina recursos óptimos para la programación del presupuesto multianual?				
5. ¿La formulación del presupuesto multianual del distrito de José Leonardo Ortiz se realiza siguiendo la metodología del enfoque por resultados, tomando criterios de priorización para atender los problemas públicos más apremiantes?				
Ejecución				
6. ¿La ejecución del presupuesto se realiza considerando lo planificado?				
7. ¿La ejecución del presupuesto se ha priorizado comprendiendo las metas del PDLC, PEI y POI?				
8. ¿La ejecución presupuestal guarda relación con lo planificado en el POI, considerando que en este documento se programa actividades operativas e inversiones?				
9. ¿La ejecución presupuestal asignado a cada proyecto de inversión es respetado de acuerdo a lo planificado?				
10. ¿La ejecución presupuestal se realiza considerando el cumplimiento de las metas del proyecto en la programación?				
Evaluación				
11. ¿La evaluación del presupuesto se realiza de manera anual?				
12. ¿La evaluación del presupuesto se encuentra relacionado a los objetivos estratégicos institucionales?				
13. ¿La evaluación del presupuesto se realiza tomando en consideración los indicadores de eficiencia y eficacia?				
14. ¿La evaluación del presupuesto ha generado ajustes ante las dificultades presentadas?				
15. ¿Se ha determinado la calidad y el grado de cumplimiento de las metas del proyecto con el presupuesto?				
Seguimiento				

16. ¿Se realiza un seguimiento mensual a las metas de ejecución del presupuesto?

17. ¿Se reúne el equipo técnico de las áreas involucradas para las acciones de seguimiento?

18. ¿Se mantiene actualizada la información del seguimiento de la ejecución presupuestal?

19. ¿Cuenta con la OPMI para el seguimiento de la ejecución del presupuesto?

20. ¿Cuenta con una directiva interna de seguimiento para el cumplimiento de metas?

Anexo 3: Validación del instrumento



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Questionario de ejecución presupuestal

3. TESISISTA:

Br. : Vanesa del Carmen Valverde Reyes

4. DECISIÓN:

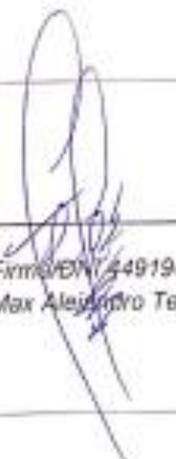
Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 19 de octubre de 2021

 Firma/DNI 44919606 EXPERTO Mg Max Alejandro Tepe Sánchez	 HUELLA
--	---

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Questionario de movilidad urbana

3. TESISISTA:

Br. : Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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 19 de octubre de 2022

 <hr/> <p>Firma/DNI 44919606 EXPERTO Mg Max Alejandro Tepe Sánchez</p>	 HUELLA
--	---

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de ejecución presupuestal

3. TESISISTA:

Br. : Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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

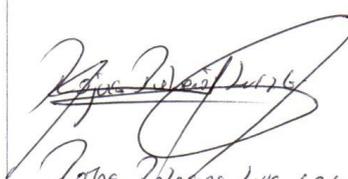
APROBADO: SI



NO



Chiclayo 19 de Octubre del 2022

 <hr/> <p>Firma/ DNI: EXPERTO</p>	 <p>HUELLA</p>
---	---

Colocar Constancia SUNEDU del validador

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de movilidad urbana

3. TESISTA:

Br. : Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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, 19 de Octubre del 2022

 <i>Pedro Poloclas Luis Eden</i> Firma/ R DNI: 41612079 PERTO	 HUELLA
--	--

Colocar Constancia SUNEDU del validador



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de ejecución presupuestal

3. TESISISTA:

Br. Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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 19 de octubre de 2022

 <hr/> <p>Firma/ DNI: 27720936 EXPERTO</p>	<p>HUELLA</p>
--	---------------

Colocar Constancia SUNEDU del validador



INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de movilidad urbana

3. TESISISTA:

Br.: Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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, 19 de octubre del 2022

 <p><i>José H. Pérez Delgado</i></p> <hr/> <p>Firma/ DNI: 27720935 PERTO</p>	<p>HUELLA</p>
---	---------------

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:**

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de movilidad urbana

3. TESISISTA:

Dr.: Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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, 19 de Octubre del 2022

 <hr/> <p>Firma/ DN: PERTO</p>	 <p>HUELLA</p>
---	--

Colocar Constancia SUNEDU del validador

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**1. TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:**

La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz

2. NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Questionario de ejecución presupuestal

3. TESISISTA:

Br.: Vanesa del Carmen Valverde Reyes

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 19 de octubre del 2022

 <hr/> <p>Firma/ DNI: PERTO</p>	 <p>HUELLA</p>
--	---

Colocar Constancia SUNEDU del validador

Anexo 4: Validación del instrumento

a) Cuestionario de movilidad urbana

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,861	20

b) Cuestionario de ejecución presupuestal

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,972	20

Anexo 5: Autorización de la Entidad



Municipalidad
Distrital "30"
José Leonardo Ortiz

GERENCIA DE GESTIÓN DE RECURSOS
HUMANOS

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

José Leonardo Ortiz, 21 de Noviembre de 2022

CARTA N°1308-2022-MDJLO/GGRH

Sra:

VALVERDE REYES VANESA DEL CARMEN,
ESTUDANTE DEL PROGRAMA DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA,
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ

ASUNTO : SE AUTORIZA PERMISO PARA REALIZAR EL
DESARROLLO DE INVESTIGACIÓN Y FUTURA TESIS
DENOMINADA "LA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL Y EL
SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN EL PUEBLO
JOVEN VILLA HERMOSA DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ"

REF : PROVEDO N°7176-2022-MDJLO/GGRH

Es grato dirigirme a usted, manifestándole mi cordial saludo, y a la vez en mi condición de **Gerente de Gestión de Recursos Humanos**, haciendo de su conocimiento que se **AUTORIZA** el permiso para el desarrollo de investigación y futura tesis denominada "LA EJECUCIÓN PRESUPUESTAL Y EL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN EL PUEBLO JOVEN VILLA HERMOSA DE JOSÉ LEONARDO ORTIZ"; para obtener el Grado Académico de Maestro o doctor. Teniendo en cuenta los límites de la información que pueda brindar la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz.

Sin otro particular, me suscribo de usted.

Atentamente,


José Leonardo Ortiz
Gerente de Gestión de Recursos Humanos
Avda. Simón Bolívar y Alameda Sotomayor
CALLE 1000 N° 1001, 114

C.c.
ARCHIVO

Anexo 6: Matriz de consistencia

Titulo	Problema de investigación	Objetivos	Hipótesis	Método
La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	¿Cuál es la relación que existe entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo villa Hermosa de José Leonardo Ortiz?	Determinar la relación existente entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	Existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	Enfoque cuantitativo Tipo descriptiva y correlacional Diseño de corte transversal y no experimental
	Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis Especifica	
	¿Cuál es la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana?	Determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	Existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la dimensión urbana del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	
	¿Cuál es la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental?	Determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	Existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la dimensión socioambiental del servicio de movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz	
	¿Cuál es la relación entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana?	Determinar la relación entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.	Existe relación positiva y significativa entre la ejecución presupuestal y la gestión de la movilidad urbana en el pueblo joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz.	



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CHANDUVI CALDERON ROGER FERNANDO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, asesor de Tesis titulada: "La ejecución presupuestal y el servicio de movilidad urbana en el Pueblo Joven Villa Hermosa de José Leonardo Ortiz", cuyo autor es VALVERDE REYES VANESA DEL CARMEN, 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, 15 de Enero del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CHANDUVI CALDERON ROGER FERNANDO DNI: 16486158 ORCID: 0000-0001-7023-0280	Firmado electrónicamente por: CCALDERONRG el 15-01-2023 19:09:43

Código documento Trilce: TRI - 0520947