



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE DOCTORADO EN
GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD**

**Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y
desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad

AUTORA:

Chinchay Huarcaya, Miriam Hetel (orcid.org/0000-0003-4371-2262)

ASESORES:

Dra. Romero Vela, Sonia Lidia (orcid.org/0000-0002-9403-410X)

Dra. Ancaya Martínez, María del Carmen Emilia (orcid.org/0000-0003-4204-1321)

Dr. Espinoza Casco, Roque Juan (orcid.org/0000-0002-1637-9815)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas y del Territorio

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

A Dios por ser el inspirador y por las infinitas bendiciones que recibo cada día de mi vida.

A mi madre y mi padre, por su ejemplo, enseñanzas que han marcado mi vida, y por su apoyo incondicional en todos los momentos de mi vida.

Agradecimiento

Agradezco a Dios por ser mi fortaleza y guía, a los profesionales que participaron en las entrevistas por todo su aporte valioso y experiencia; y a la Dra. Sonia Romero quien ha guiado con paciencia, rectitud y sobre todo ha puesto a disposición todos sus conocimientos.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

DOCTORADO EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ROMERO VELA SONIA LIDIA, docente de la ESCUELA DE POSGRADO DOCTORADO EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, asesor de Tesis titulada: "Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022.", cuyo autor es CHINCHAY HUARCAYA MIRIAM HETEL, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 15.00%, 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.

LIMA, 18 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ROMERO VELA SONIA LIDIA DNI: 40117025 ORCID: 0000-0002-9403-410X	Firmado electrónicamente por: SLROMEROV el 24- 07-2023 16:46:10

Código documento Trilce: TRI - 0504465



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
DOCTORADO EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, CHINCHAY HUARCAYA MIRIAM HETEL estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO DOCTORADO EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022.", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombre y Apellidos	Firma
MIRIAM HETEL CHINCHAY HUARCAYA DNI: 09762251 ORCID: 0000-0003-4371-2262	Firmado electrónicamente por: MCHINCHAYH el 16- 07-2023 17:03:35

Código documento Trilce: TRI - 0594464

Índice de contenidos

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Declaratoria de Autenticidad de Asesor.....	iv
Declaratoria de originalidad del autor.....	v
Índice de contenidos.....	vi
Índice de tablas.....	viii
Índice de figuras.....	ix
Índice de abreviaturas.....	x
Resumen.....	xi
Abstract.....	xii
Resumo.....	xiii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	5
III. METODOLOGÍA.....	19
3.1 Tipo y diseño de la investigación.....	19
3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.....	19
3.3 Escenario de estudio.....	20
3.4 Participantes.....	20
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	22
3.6 Procedimientos.....	22
3.7 Rigor científico.....	23
3.8 Método de análisis de datos.....	23
3.9 Aspectos éticos.....	24
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	25
V. CONCLUSIONES.....	44

VI. RECOMENDACIONES	46
VII. PROPUESTA	47
7.1. Introducción.....	47
7.2 Diagnóstico.....	47
7.3 Finalidad.....	48
7.4 Objetivos.....	49
7.5 Actividades o acciones de mejorar la situación.....	49
7.6 Cronograma de ejecución.....	50
7.7 Fuente de financiamiento.....	51
7.8 Documentos de apoyo.....	51
7.9 Mecanismos de evaluación/medidas de control.....	51

REFERENCIAS

ANEXOS

Índice de tablas

<i>Tabla 1 Categorías, Subcategorías</i>	19
<i>Tabla 2 Distritos del Cono Este considerados para el estudio</i>	20
<i>Tabla 3 Caracterización de los participantes de Lurigancho Chosica</i>	20
<i>Tabla 4 Caracterización de los participantes de Chaclacayo</i>	20
<i>Tabla 5 Caracterización de los participantes de Ate Vitarte</i>	21
<i>Tabla 6 Juicio de expertos</i>	22
<i>Tabla 7 Eficiencia</i>	26
<i>Tabla 8 Eficacia</i>	27
<i>Tabla 9 Impactos</i>	28
<i>Tabla 10 Índice de desarrollo humano</i>	29
<i>Tabla 11 Índice de desarrollo económico</i>	30
<i>Tabla 12 Análisis de Co-Ocurrencia: Proyecto de Inversión P.</i>	32
<i>Tabla 13 Análisis de Co-Ocurrencia Desarrollo social</i>	34
<i>Tabla 14 Realización de actividades</i>	50

Índice de figuras

Figura 1 Objetivo general: Inversión pública en el desarrollo social	35
Figura 2 Obj. específico 1: Eficiencia de los PIP en el desarrollo social	37
Figura 3 Obj. específico 2: Eficacia de los PIP en el desarrollo social	39
Figura 4 Obj. específico 3: Impacto de los PIP en el desarrollo social	41

Índice de abreviaturas

ALC: América latina y el Caribe.

APP: Asociaciones público privadas.

CEPAL: Comisión económica para América Latina y el Caribe.

IGV: Impuesto general a las ventas.

INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática.

IPE: Instituto Peruano de Economía.

MEF: Ministerio de Economía y finanzas.

MTC: Ministerio de transportes y comunicaciones.

PIP: Proyectos de inversión pública.

PIB: Producto interno bruto.

PPLM: Presupuesto participativo de Lima Metropolitana.

PNB: Producto nacional bruto.

Resumen

La investigación tuvo el objetivo de identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022, para ello se aplicó la metodología de enfoque cualitativo, tipo básica, diseño de investigación fenomenológico; se entrevistaron a cinco personas conocedoras de la problemática en la zona este de Lima, a quienes se les aplicó una entrevista semiestructurada consistente en siete preguntas de respuesta abierta, para luego ser procesada en el programa *Atlas.ti 23v*. Los resultados indican que los proyectos no tienen eficiencia porque existen proyectos y obras inconclusas, lo que genera fuerte malestar a la población por el caos vehicular, contaminación, desempleo e informalidad, todo ello por falta de apoyo y decisión política, así como la mala gestión de los alcaldes de diversos distritos, si hay eficacia de los proyectos porque brindarán solución en el transporte como el corredor verde de la Carretera Central, aun existen proyectos que no se cumplen por la mala gestión económica y política, los proyectos si generan un impacto positivo, brindan mejoras en calidad de vida y seguridad vial, prevalece el emprendimiento, mejora el desarrollo social y económico.

Palabras clave: Infraestructura vial, Desarrollo social, Desarrollo económico.

Abstract

The research had the objective of identifying the results of public investment projects in road infrastructure in East Lima and social development in East Lima, 2013-2022, for which the qualitative approach methodology, basic type, phenomenological research design was applied; Five people familiar with the problem in the eastern area of Lima were interviewed, to whom a semi-structured interview consisting of seven open-ended questions was applied, to be later processed in the Atlas.ti 23v program. The results indicate that the projects are not efficient because there are unfinished projects and works, which generates strong discomfort among the population due to traffic chaos, pollution, unemployment and informality, all due to lack of support and political decision, as well as poor management of the resources. mayors of various districts, if the projects are effective because they will provide a solution in transportation such as the green corridor of the Central Highway, there are still projects that are not fulfilled due to economic and political mismanagement, the projects do generate a positive impact, provide improvements in quality of life and road safety, Entrepreneurship prevails, Improves social and economic development.

Keywords: Road infrastructure, Social development, Economic development.

Resumo

A pesquisa teve como objetivo identificar os resultados de projetos de investimento público em infraestrutura viária no leste de Lima e desenvolvimento social no leste de Lima, 2013-2022, para os quais foi aplicada a metodologia de abordagem qualitativa, tipo básico, desenho de pesquisa fenomenológica; Foram entrevistadas cinco pessoas familiarizadas com o problema na zona leste de Lima, às quais foi aplicada uma entrevista semiestruturada composta por sete questões abertas, a serem posteriormente processadas no programa Atlas.ti 23v. Os resultados indicam que os empreendimentos não são eficientes porque existem projetos e obras inacabadas, o que gera forte desconforto na população devido ao caos no trânsito, poluição, desemprego e informalidade, tudo por falta de apoio e decisão política, além de má gestão dos recursos. prefeitos de vários distritos, se os projetos são efetivos porque vão dar uma solução em transporte como o corredor verde da Rodovia Central, ainda tem projetos que não são cumpridos por má gestão econômica e política, os projetos não gerar impacto positivo, proporcionar melhorias na qualidade de vida e segurança viária, Prevalece o Empreendedorismo, Melhora o desenvolvimento social e econômico

Palavras-chave: Infraestrutura viária, Desenvolvimento social, Desenvolvimento econômico.

I. INTRODUCCIÓN

A nivel internacional, Australia y el Reino Unido son mercados de infraestructura consolidados que se remontan a la década de 1980. Además, Australia, Canadá y Europa han establecido Asociaciones Público Privadas (APP) avanzadas, que presentan oportunidades en el ámbito social en infraestructura. Australia, pionera en infraestructura, tiene mucho en común con Europa, el escenario más grande para ofertas, a diferencia de Estados Unidos, donde tanta infraestructura se financia a través de bonos municipales, o con mercados emergentes (Towers, 2019).

En esa misma línea, China en los últimos años ha demostrado un desarrollo constructivo acelerado, el sistema de construcción modular, con elementos prefabricados como el Banco de Hong Kong y Shanghai (Juncos, 2020) en tanto que, en España, la industria de la construcción y el comercio son los sectores económicos que concentran la mayor cantidad de empresas de su economía, en cuanto al mercado de la construcción, España destaca por las obras civiles de sus grandes empresas constructoras (Pan, 2012).

Sin embargo, en Estados Unidos, la inversión en infraestructura ha crecido lentamente en comparación a otros países industrializados, este país ha recurrido a los mercados de bonos municipales (exentos de impuestos) para financiar infraestructura. Como resultado, la mayor parte de la actividad económica de este país está en el poder financiero y la energía del sector (Economics Week, 2015).

Cabe precisar que en Latinoamérica y el Caribe, la inversión en infraestructura, según Serebrisky et al. (2015) debería estar en un promedio de 5% anual del PIB, lo cual haría posible que se pueda alcanzar los niveles de las economías desarrolladas. La brecha de infraestructura en Brasil, a raíz de que el PIB a estado disminuyendo cada vez más, de 5.2% (1980) a 2% en el 2013 (Góes et al., 2018).

Por otro lado, en Uruguay, el stock de infraestructura se encuentra entre los más altos de la región, pero apenas ha crecido en las últimas tres décadas. En comparación con los países pares de alto crecimiento, Uruguay está rezagado en la calidad de la infraestructura de transporte (Manrique-Cáceres &

Narváez-Soto, 2020). En el caso de Ecuador las autoridades locales buscan disminuir la pobreza, exigiendo la elaboración de políticas públicas que expresen el deseo de disminuir la pobreza (Bravo, 2021).

En tanto que, en el Perú, el IPE (2017) reportó falencias de infraestructura en sectores estratégicos (transporte, vivienda, educación, salud, agricultura, etc.) ya que alcanzó USD 69 mil millones en ese año. El Plan Nacional de Infraestructura (PNIC) más reciente de Perú, el informe, lanzado en 2019, identificó un déficit de de \$ 110 mil millones para ser cubiertos en los próximos 20 años. Los sectores en donde enfocarse para cubrir el déficit son: transporte (44%), saneamiento (20%), saneamiento (16%), agua (7%), telecomunicaciones (6%), agua (4%), electricidad (2%) y educación. (2 %).

Cabe precisar qué proyectos en infraestructura han sido afectados por desastres naturales, así, Loyola (2019) reporta el riesgo de inundación generado por la quebrada del cauce del Río Grande desde el Puente Candopata hasta el Puente Cumbicus en la ciudad de Huamachuco, cada año esta zona se ve afectada por las lluvias, lo mismo pasa en Piura, Lozada (2021) señala falta de decisión de las autoridades para enfrentar las inundaciones ocasionadas por el fenómeno del Niño, que casi siempre deja incomunicado a las ciudades afectadas. En Cañete, Cerron (2021) señalaba que los huaycos e inundaciones afectan las pistas y carreteras, las municipalidades de la zona no tienen implementado la gestión reactiva del riesgo de desastres que comprende los procesos de preparación, respuesta y rehabilitación.

En tanto que, a nivel local, la denominada zona este involucra los distritos de Santa Anita, Ate-Vitarte, Chaclacayo y Lurigancho-Chosica, siendo la zona de Chosica la que todos los años en los meses de febrero, marzo presenta interrupciones del tránsito debido a los huaycos que se presentan en la zona, un problema sin solución por más de 50 años, otra zona que se ha tornado caótico para el tránsito es la zona de Huachipa, pese a que hace algunos años se habilitó la autopista Ramiro Prialé, no ha sido la solución, sino que lo ha agravado, es más, el 2017 la empresa Odebrecht en dicha zona se encontraba haciendo trabajos debilitó las defensas ribereñas de la zona y en marzo de ese mismo año provocó la inundación de una gran parte del recién construido intercambio vial de Huachipa.

En ese sentido, las obras de construcción efectuadas en la última década no han solucionado el problema vial de la zona, actualmente se viene construyendo la línea 2 del metro de Lima, el cual parte en Vitarte y termina su recorrido en el Callao; si bien se planteó que la ejecución demoraría 5 años, la realidad es que desde el 2014, en que comenzó dicha construcción, hasta la fecha no ha sido entregada, en todos los distritos se presenta el congestionamiento vehicular, baches, falta de señalizaciones, falta de semáforos.

El problema general de la investigación fue: ¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022? Para fines específicos, se formulan las siguientes preguntas: (1) ¿En qué medida la eficiencia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial se evidencia el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022? (2) ¿Como la eficacia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial han mejorado el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022? y (3) ¿Cómo los proyectos de inversión pública en infraestructura vial han impactado en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?

La investigación se basó teóricamente, según Fernández (2020) en el visionado de revistas indexadas en Web of Science, Scopus, Scielo, Dialnet, entre otros, así como informes de seguimiento de proyectos del MEF, INEI y otros, etc. Utilizó los resultados de los proyectos de inversión pública en la infraestructura en términos de eficiencia, eficacia e impacto. En términos prácticos, según Musallam et al. (2018) los resultados de la investigación ayudarán a orientar a las autoridades políticas responsables de los proyectos públicos hacia criterios más estrictos de gestión de proyectos, con el fin de lograr un mayor poder de aplicación. En cuanto a lo metodológico se aplicó una revisión documental para la recolección de datos. Esta investigación es importante porque brindará información sobre los temas desarrollados y permitirá tomar decisiones acertadas para mejorar las políticas de proyectos de inversión pública en infraestructura vial (Fernández ,2020).

El objetivo general fue Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022 y los objetivos específicos fueron: (1) Analizar la eficiencia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social

en Lima Este, 2013-2022, (2) Analizar la eficacia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022 y (3) Analizar el impacto de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022.

II. MARCO TEÓRICO

En el ámbito internacional, el autor Iyaji (2022) realizó un estudio cuyo objetivo fue probar la teoría del gran impulso examinando la trascendencia del gasto en infraestructura pública en el desarrollo económico. La metodología fue descriptiva, concluyendo que el gasto público en transporte y comunicaciones fue positivo y tuvo un impacto significativo en el crecimiento económico, mientras que las demás variables fueron los recursos destinados para educación y salud; Los servicios sociales y comunitarios, aunque positivos, fueron insignificantes para estimular la economía.

A nivel latinoamericano CEPAL (2020) Investigaron sobre los proyectos de inversión, para ello analizaron diversos artículos de nuestro país y de países vecinos en relación a los proyectos públicos y su gestión, realizando la revisión de diversos artículos actualizados, teniendo como resultado que menciona que la inversión en lo público tiene como fuente la recaudación de tributos y que el avance en la infraestructura motiva la inversión privada. Concluyendo que la realidad a nivel de los países latinoamericanos la efectividad de los proyectos se ve condicionada por el manejo inadecuado de los recursos y limitación del presupuesto.

En Ecuador Monserrate et al. (2019) realizaron un estudio sobre la inversión del estado y la disminución de la pobreza, con el objetivo de identificar como las comunidades se han favorecido con estas inversiones y la incidencia en sus vidas, la metodología fue sistemática, descriptiva, podemos ver que más de la mitad de los encuestados fueron beneficiados con vivienda, ya que ellos recibían el bono desarrollo y el 1/3 parte de la población de estudio, tienen beneficio en educación y salud.

En ese mismo contexto, Bravo (2021) realizó un estudio sobre la "Pobreza e inversión pública, un tema muy relacionado al caso ecuatoriano hasta el 2020", en su investigación presentó como objetivo analizar la incidencia de la inversión pública, la metodología empleada fue mixta basada en el análisis documental, teniendo como resultado que los aciertos alcanzados en la reducción en la pobreza estos últimos 15 años por el Ecuador se ve amenazada por la actual situación de pandemia, en conclusión queda muchos retos que dependen del trabajo colectivo de todos los involucrados.

Otro estudio realizado en el mismo ambiente fue publicado por Vélez (2018) sobre la inversión pública y su ocurrencia en el alivio de la pobreza en el Ecuador, utilizó un enfoque mixto, metodologías descriptivas y documentales para describir las variables de inversión pública y pobreza, con el objetivo de explicar la incidencia de la inversión pública en el alivio de la pobreza, el estudio concluyó que ha habido una disminución de la carencia, como resultado de un aumento en los PIP, que han permitido mejoras en el desarrollo económico, enriqueciendo a las comunidades a través de mayores ingresos.

En cambio, Montesinos & Díaz (2018) en su investigación Disparidad de la inversión pública y gobernanza en Chile, el autor indicó que es un tema ligado al caso Los Ríos, para ello se tuvo como objetivo analizar el esfuerzo desarrollado en beneficio de una región de Chile, ya que se ha notado la desigualdad de la distribución de la inversión pública, la cual muestra que los resultados encontrados no son el reflejo de la inversión desplegada.

Por otro lado, Yusupov (2020) estudió la Medición del impacto de infraestructura vial en bienestar del hogar, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y usabilidad de iniciativas de infraestructura rural impulsadas por la comunidad y fomentar las actividades económicas de los hogares en las zonas rurales, la metodología fue sistemática, concluyeron que la investigación muestra que las implicaciones de política son importantes porque brindan apoyo empírico para el impacto de la expansión de la infraestructura vial, el desarrollo de la infraestructura de transporte es una de las principales tareas del gobierno para mantener el crecimiento del producto interno bruto y fomentar el crecimiento del comercio con los países vecinos.

En tanto que, Timana-Camacho et al. (2022) realizaron un estudio con el objetivo de describir la inversión del estado para mejorar la infraestructura, la metodología fue revisión documental-bibliográfica concluyó que los proyectos de inversión destinados a reformar las infraestructuras son un beneficio a favor para la efectividad de las políticas públicas, es por ello que debe respetarse la metodología y las fases del mismo, de modo que se obtenga eficacia y garantía de los recursos destinados para él.

También, los autores Moreira-Villavicencio (2022) tuvieron como objetivo determinar el nivel de servicio y la situación actualizada de la infraestructura de transporte. Cuyo propósito estuvo destinado para mejorar el servicio urbano

colectivo, así como promover el emprendimiento que dicho servicio requiere. Los resultados del estudio evidenciaron que el transporte representa una opción para el traslado de personas y bienes. Concluyó que hay un estado deficiente en la infraestructura para el servicio de transporte, lo que genera insatisfacción y peligro para las personas, así como una deficiente normatividad que no facilita el desarrollo de servicio de transporte.

Desde otra perspectiva, Kvam (2018) estudió “Integrando argumentos sociales en proyectos de inversión para el desarrollo”, la metodología fue sistemática, descriptiva, concluyó que los proyectos de inversión pública son una oportunidad de desarrollo social, de manera sostenible, que ha crecido en muchas áreas, especialmente en el diseño e implementación participativos y la colaboración de la población.

En el contexto nacional los autores Rodríguez & Béjar (2022) realizaron estudio sobre la “eficiencia de la Inversión Pública Peruana” con el fin de mejorar la eficiencia de la inversión pública, la metodología empleada fue de revisión sistemática topográfica, concluyeron que existe una asociación estrecha con la eficiencia y el progreso económico, en tanto que la eficiencia de las inversiones es una prioridad asignada, ya que aporta directamente a la calidad de vida de la sociedad en las áreas donde sea aplicada.

En esa misma línea, Soto (2021) analizó ejecución de proyectos de inversión y su eficiencia, teniendo como objetivo de la investigación indagar la eficiencia de los proyectos de inversión. La metodología empleada fue de enfoque cualitativo, basada en una revisión sistémica. Los resultados permitieron conocer las estrategias que emplean los organismos públicos con el objetivo de asegurar que los proyectos puedan llevarse a cabo de manera eficiente, donde se apreció que la puesta en práctica de estas estrategias presenta impacto en ellas, además se ve por oportuno preparar una guía donde se señala los pasos a seguir y todas las acciones a poner en marcha dentro de la institución o entidad, cuando se ejecuten cada paso en dichos proyectos. Concluyéndose que, en el paso del tiempo, las deficiencias e inconvenientes han ido en aumento en relación a la ejecución de los proyectos de inversión, los cuales no permiten optimizar su eficiencia, lo cual hace que sea necesario poner en práctica estrategias que mejoren el manejo de los recursos públicos haciendo esto posible el crecimiento.

De la misma manera, Escobar et al. (2021) en su estudio tuvo como objeto analizar los gobiernos subnacionales y su desempeño en relación a la administración de la inversión en nuestro país, realizando una investigación de enfoque cualitativo, tipo básico, no experimental, desarrollándose mediante la revisión de diversas fuentes actualizadas, teniendo como resultado que los gobiernos subnacionales no presentan un adecuado desempeño en la administración de las inversiones en el país, debiéndose a la capacidad de gestión, existencia de brechas muy marcadas que se aprecia en la inversión y su gasto de inversión, profesionales no capacitados, además de tener intereses políticos que dificultan el grado de ejecución.

Por otro lado, Vargas & Zavaleta (2020) realizaron estudios con el objetivo de establecer el grado de asociación que existe entre la gestión del presupuesto por resultados y la calidad del gasto, la metodología fue cualitativa no experimental, longitudinal, correlacional, predictiva, concluyeron que la eficiencia de la realización de los proyectos de inversión impulsa a los programas gubernamentales, que van desde los proyectos en infraestructura de transporte, a nivel urbanístico en viviendas, con una reducción de costos favorables y aumento de ingresos sostenibles.

Sin embargo, Lavado & Sanchez (2021) realizaron un estudio sobre la inversión en infraestructura vial del gobierno regional de San Martín, se analizó la gestión de los proyectos en infraestructura vial, la metodología fue básica, de diseño descriptivo, enfoque cualitativo, revisión sistemática, se concluyó que la gestión de proyectos de este tipo, en estos los últimos tiempos se ha considerado como fundamento para alcanzar el avance, pero a la vez presentan debilidad ya que esto redundaría en los manejos políticos del gobierno que está en cargo, ya que estos son los responsables de la aprobación del financiamiento público. El desarrollo económico es progresivo en las regiones y si se aprecia el impacto en la inversión de infraestructura de transporte. Viéndose que la calidad no alcanza lo deseado ya que la regulación es escasa en relación a los permisos, gastos operativos.

Por otro lado, Sánchez-Minaya (2019) efectuó un estudio con el objetivo de establecer la trascendencia de la inversión en proyectos públicos para el desarrollo económico, la metodología fue de enfoque mixta, nivel descriptivo-evaluativo, observacional, retro prospectivo y transversal, concluyó que el

aumento de inversiones públicas en infraestructura ha brindado una creciente de oportunidades y beneficios para la comunidad, lo cual incrementa el desarrollo sustentable de la misma.

También, Andía-Valencia et al. (2020) realizaron una evaluación de proyectos de inversión en el sector salud peruano, el objetivo fue crear una perspectiva metodológica adecuada para la evaluación de proyectos de inversión relevantes, el método utilizado es el análisis documental, descriptivo, enfatizo que la evaluación de proyectos de inversión pública en cualquier ámbito, , la economía y la sociedad tienen un impacto directo, y es un proyecto consistente, los resultados positivos son beneficiosos para el desarrollo del país.

En tanto que, Takano (2018) realizó un estudio sobre la reubicación predial a causa de la ejecución de un proyecto de infraestructura en Lima y en base a ello medir los cambios en las condiciones de las casas y los hogares afectados, la metodología fue revisión de la literatura, concluyó que en los proyectos de inversión pública se puede incorporar la gestión social, ya que se ha comprobado que los proyectos ligados a la infraestructura producen independencia económica.

Sin embargo, Guerra & Núñez (2020) realizaron estudios sobre el impacto de la inversión efectuada por las municipalidades en el índice de desarrollo humano, la metodología fue de enfoque cuantitativo, revisión de literatura, concluyeron que se puede presentar el caso de que en cuanto a la gestión de inversiones no hubo influencia en la variación del desarrollo humano, desligándose la efectividad y la eficacia por lo menos en la zona estudiada.

En esa misma línea, Reyes (2018) realizó un estudio con la finalidad de analizar el impacto de la inversión pública en la calidad de vida, el método fue cualitativo, el diseño no experimental, longitudinal, correlación explicativa, puntualizó que el aporte de los proyectos de inversión en transporte da una mejora positiva, calidad de vida relacionada con la producción de ingresos y el crecimiento del consumo.

A fin de abordar la conceptualización de la primera categoría se consideró el estudio de Ruíz & Becerra (2015) quienes realizaron una propuesta para la evaluación integral de los proyectos de desarrollo local, dicha investigación

contribuyó como base al estudio realizado “Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este”.

Categoría 1 Proyectos de inversión pública, respecto a ello, los autores Ruíz & Becerra (2015) señalaron que todo proyecto de inversión pública se realiza con el fin de que genere cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto” tomo en cuenta las categorías y sub categorías, para la categorías 1: Proyectos de Inversión pública, donde consideraron como Sub categorías 1: Eficiencia; La Subcategoría 2: Eficacia; y la Subcategoría 3, Impacto. Asimismo, La Categoría 2, fue Desarrollo social, y como Subcategoría 1: Índice de desarrollo social; Subcategoría 2: Índice de desarrollo económico, lo cual mantiene un respaldo de los puntos que se desarrollan a continuación.

Por tanto, los proyectos de inversión son considerados todas aquellas fases preestablecidas por los entes gubernamentales, previamente planificados, con el propósito de mejorar o recuperar el desarrollo social y económico de un país, estado o comunidad (Escobar et al., 2021). Pasando por desafíos como el que los proyectos sean examinados y aprobados rápidamente sin la interferencia de intereses especiales que podrían beneficiarse de la influencia política o participar en actividades de búsqueda de rentas. Al mismo tiempo, los procesos esenciales en cortocircuito y la inversión en infraestructura mal considerada pueden generar costos a más largo plazo, como daños ambientales y requisitos de mantenimiento excesivos (Manrique-Cáceres & Narváez-Soto, 2020).

El autor Soto (2021) definió los proyectos de inversión como actividades determinadas y encaminadas al logro de objetivos institucionales o comunales, además debe tener algunas características, el cual debe iniciarse si el expediente técnico no presenta alteraciones ni observaciones.

Respecto a ello, el estado siempre se ha preocupado sobre financiamiento de la inversión pública, que por su naturaleza depende en gran medida, en Latinoamérica de los fondos formados de la recaudación de los tributos y en particular, en nuestro país nacen de los impuestos a la renta, el IGV (Impuestos general a la venta), pero a la vez podemos mencionar que a diferencia de otros países de Latinoamérica nuestra recaudación de tributos es muy bajo (Fretes & Ter-Minassiam, 2015).

La inversión pública cumple un papel muy trascendente en el movimiento de la economía, según la teoría endógena de crecimiento existen modelos que lleva a vincular directamente la inversión pública con el crecimiento económico que se va visualizando a largo plazo (Manrique-Cáceres & Narváez-Soto, 2020). En tanto que, la inversión pública en transporte, referido a la infraestructura pública de transporte es una problemática que se puede relacionar con la eficiencia. Por tanto, las inversiones que van aunadas al transporte son significantes, al momento de considerar la pre-inversión y los tiempos como determinantes a la hora de adjudicar la eficiencia (OECD, 2020).

Existe una base de evidencia bien establecida sobre cómo prosperan las ciudades, las regiones urbanas y otras áreas, está en función de la infraestructura ya que es el impulso en el desempeño económico. Esta evidencia es clara de que existen muchas fuerzas impulsoras del crecimiento sostenido y equilibrado, cada una de las cuales es probable que sea necesaria pero no suficiente por sí sola (Hammer et al., 2011). En un nivel alto estos son los impactos que deja una inversión pública.

La inversión favorece el mercado de trabajo y los niveles de educación, capacitación. Las habilidades de las personas determinan su productividad y ganancias. Los lugares pueden crecer mejorando las habilidades de los residentes y atrayendo a trabajadores talentosos y calificados de otros lugares (Moritz & Saadia, 2021).

Los lugares dependen de una infraestructura de diversas formas. La eficiencia y confiabilidad de la infraestructura en importantes en el crecimiento económico. Las carreteras llenas de baches y las velocidades lentas de internet no son una fórmula para el éxito. Los gobiernos nacionales y locales desempeñan un papel importante en la configuración de la infraestructura del país, tanto a través de la provisión directa, ambiente de negocios, el régimen fiscal, las regulaciones y la gama de políticas gubernamentales influyen en las decisiones empresariales (Núñez et al., 2020). Las mejoras en uno pueden tener repercusiones, tanto positivas como negativas, en otros. En resumen, para obtener todos los beneficios económicos de la inversión en infraestructura, no se pueden pasar por alto los otros impulsores del desempeño económico (Bom & Ligthart, 2014).

Las obras de infraestructura son el nervio de la sociedad actual. La inversión pública en todo, desde hospitales hasta redes de transporte, es esencial para el desempeño de la economía (Morillo et al., 2020). Sin embargo, elegir dónde y cuándo invertir para el futuro es cada vez más complejo. Esto se debe a que los sistemas de infraestructura son cada vez más interdependientes, mientras que los fenómenos meteorológicos extremos relacionados con el cambio climático ocurren con mayor frecuencia, lo que pone a prueba la resiliencia de una variedad de infraestructuras. Aun así, si los formuladores de políticas tienen en cuenta estas consideraciones más amplias en su toma de decisiones, los retornos de la inversión pública en infraestructura pueden ser más fuertes que nunca.

La infraestructura en América Latina es esencial para el crecimiento económico y el desarrollo. Estudios recientes muestran que no aumentar el capital en los sectores de infraestructura en América Latina y el Caribe (ALC) cuesta en promedio alrededor de un punto porcentual del crecimiento del PIB en el primer año, esa cifra podría aumentar a 15 puntos porcentuales de crecimiento perdido si la política se extiende durante 10 años (Ardanaz et al., 2019).

Los residentes de la región latinoamericana se ven afectados negativamente por la falta de bienes y servicios adecuados y de buena calidad, como carreteras, escuelas, hospitales, alcantarillado, suministro de agua, líneas eléctricas, puertos, aeropuertos y parques (Ardanaz et al, 2019).

Según el Foro Económico Mundial, la percepción de ALC sobre la calidad de los servicios de infraestructura, en promedio, va a la zaga de todas las demás partes del mundo. La necesidad de brindar más y mejores servicios de infraestructura es actualmente uno de los mayores desafíos para los países de América Latina y el Caribe (Pastor et al., 2019).

Las tendencias de inversión en infraestructura no muestran un futuro muy prometedor. Históricamente, el sector público ha sido responsable de dos de cada tres dólares gastados en infraestructura (Infralatam, 2023). Sin embargo, la probabilidad de un aumento dramático del gasto público en infraestructura parece baja, particularmente en el contexto de restricciones fiscales y condiciones macroeconómicas desfavorables. Si bien el sector público puede estar limitado en su capacidad para contribuir más a la inversión en

infraestructura, el margen de mejora en términos de una mejor inversión es sustancial (Rajaram et al., 2014).

Un análisis reciente muestra cómo los niveles de eficiencia de la inversión en infraestructura en la región están lejos en comparación a las economías avanzadas: uno de cada dos dólares gastados por el sector público en infraestructura se desperdicia. La región podría duplicar los resultados de inversión en infraestructura (es decir, la provisión de diferentes servicios de infraestructura económica) con los mismos recursos gastados hoy (Pastor et al., 2019). La planificación insuficiente e inadecuada, la preparación deficiente de los proyectos, la inexistente priorización y los importantes retrasos a lo largo del ciclo de vida de los proyectos junto con grandes sobrecostos explican en gran medida los bajos niveles de eficiencia (Ardanaz et al, 2019).

Otra mejora de eficiencia muy importante puede provenir no solo de un mejor uso de los recursos para desarrollar una infraestructura nueva y mejor, sino también de hacer un uso más eficiente de los activos existentes. Una vez que se construye la infraestructura, se necesita mantenimiento para brindar servicios de buena calidad y aprovechar al máximo los activos de la infraestructura (Shang et al., 2022). Si no se realiza el mantenimiento, la infraestructura puede deteriorarse hasta el punto de que el daño no se puede revertir, lo que requiere una mayor inversión para la rehabilitación o reconstrucción. Además de los mayores costos para los proveedores de infraestructura, los usuarios también se ven afectados.

Nazneen et al. (2019) los proyectos de infraestructura tienen un impacto socioculturales y ambientales, e impacta al turismo, que son aprovechado por los residentes locales a fin de desarrollarlo. Por ello, antes de ejecutar un proyecto se debe conocer bien la percepción de la comunidad, para que no sean afectados. En esa misma línea Kanwal et al. (2020) en un estudio cualitativo con entrevistas a residentes y funcionarios gubernamentales se logró comprender que los proyectos de infraestructura vial y carretera tiene una fuerte relación con el apoyo comunitario orientándose al desarrollo turístico y además, es de suma importancia conocer las inquietudes de las personas a fin de que los estudio arrojan luz sobre las percepciones de los residentes locales.

El papel que cumple el Estado para proveer de recursos que permitan una mejor calidad de vida obliga a ejecutar obras para generar el crecimiento económico, al respecto Lupu et al. (2018) refiere que debe existir una relación relativamente equilibrada entre el gasto público y el crecimiento económico. Todos dependemos de la infraestructura todos los días. Lo necesitamos para comunicarnos, para viajar, para proporcionarnos banda ancha, energía, agua y mucho más. Es parte integral de una economía saludable y vibrante y de la sociedad en general. Sin embargo, es poco probable que el sector privado por sí mismo proporcione suficiente infraestructura y en los lugares correctos, ya que no siempre tiene sentido comercial, por lo que los gobiernos locales y nacionales invierten miles de millones de libras cada año para compensar (Canning & Bennathan, 2020; Deyes, 2020).

Al respecto, hay muchas teorías referidas a la inversión pública y el desarrollo económico:

Teoría de la gobernanza económica: Oliver Williamson economista de renombre internacional postula los modos de gobernar la economía, reemplaza la teoría neoclásica de la empresa que se orienta hacia la empresa como función de producción, por la teoría de la empresa como nuevo agente en la estructura de gobierno, dando a conocer de esta manera una construcción organizada. En ese contexto enseño que mercados, empresas, asociaciones, agencias e incluso familias, deberían ser analizadas bajo un enfoque en la resolución de conflictos (García & Taboada, 2012).

Teoría Económica de Keynes, se modela los lineamientos para la evaluación de resultados de inversión pública en infraestructura, en ella, la distribución de los recursos públicos para la inversión en las economías en desarrollo debería enfocarse en reducir las brechas en infraestructura. Las consecuencias económicas y sociales de las inversiones públicas dependen en gran medida de su eficacia, por lo que el gobierno y los municipios deben tomar decisiones cuidadosamente sobre las inversiones públicas e invertir los fondos públicos en proyectos que realmente cumplan con los requisitos de desarrollo y las necesidades sociales (United Nations, 2009).

Teoría de la infraestructura asociada al Crecimiento económico de Frischmann, que demuestra cómo el acceso abierto a los recursos de infraestructura genera un valor significativo para los consumidores y la sociedad. Su teoría sugiere que los beneficios del acceso abierto y los costos correspondientes del acceso restringido son significativamente mayores que los que se reflejan en los debates actuales. La infraestructura afecta el crecimiento a través de varios canales del lado de la oferta y la demanda. Las inversiones en energía, telecomunicaciones y redes de transporte tienen un impacto directo en el crecimiento, ya que todo tipo de infraestructura representa un insumo esencial en cualquier producción de bienes y servicios (Frischmann, 2005).

Farinango et al. (2020) señala que los llamados modelos de crecimiento endógeno Romer, 1986 y Lucas, 1988 rechazan la idea de desarrollo tecnológico exógeno. En este tipo de modelo, las decisiones de los agentes económicos determinan el comportamiento del progreso tecnológico. La visión endógena también enfatiza la intervención estatal y la heterogeneidad de las tasas de crecimiento entre países. En el enfoque de crecimiento endógeno, hay cuatro factores que explican el crecimiento sostenible a largo plazo: el capital físico como la suposición de que los ingresos aumentarán; capital de infraestructura pública que promueve el crecimiento del sector privado; investigación y desarrollo que incrementa los ingresos y el capital humano asociado al factor que produce la educación.

Dentro de las definiciones por sub categorías tenemos: **Sub Categoría 1:** Eficiencia, de acuerdo a Ruíz & Becerra (2015) esta radica en los resultados obtenidos del proyecto de inversión en relación al costo-beneficio está asociado a la eficacia de un proyecto y el cumplimiento de todos los objetivos previstos.

La eficiencia de la gestión de la inversión pública es un elemento clave para lograr los beneficios de crecimiento de la inversión en infraestructura adicional. Se entiende que la eficiencia es la medida en que los recursos/insumos (fondos, tiempo, etc.) logran transformarse económicamente en resultados (Dabla-Norris et al., 2011).

Sub categoría 2: Eficacia, está relacionado con el ímpetu en el que se desenvuelven las metas propuestas tanto tangibles como económicas. Esta evidencia es clara de que existen muchas fuerzas impulsoras del crecimiento

sostenido y equilibrado, cada una de las cuales es probable que sea necesaria pero no suficiente por sí sola a (Ruíz & Becerra, 2015).

Sub categoría 3: Impacto, esta aunado a los resultados a largo-plazo, indiferentemente del resultado. En un nivel alto estos son los impactos que deja una inversión pública: Mercado de trabajo y habilidades. Los niveles de educación, capacitación y habilidades de las personas determinan su productividad y ganancias (Ruíz & Becerra, 2015).

Respecto al Impacto, existe una curiosa disyunción entre la literatura econométrica que busca medir el impacto cuantitativo de la inversión pública en el crecimiento y la extensa literatura sobre políticas y planificación que estima el tamaño de las brechas de infraestructura y la cantidad de inversión pública necesaria para diferentes sectores en un futuro previsible (United Nations, 2009).

Después de años de inactividad, el debate sobre el impacto de la inversión en infraestructura pública en el crecimiento fue revigorizado por Aschauer (1989), quien utilizó la econometría para respaldar la productividad de las inversiones de capital público (CFI-Team, 2022).

Respecto a la conceptualización de la **Categoría 2 Desarrollo social**, es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir (Ochoa, 2006). En ese contexto es responsabilidad del estado promover y coordinar con actores sociales, públicos y privados.

Aparte del desarrollo económico, también se evidencia el desarrollo social, el cual constituye la segunda categoría a estudiar, dentro de las teorías asociadas al desarrollo social se encuentra la Teoría neoclásica del crecimiento. Fue introducida por Robert Solow y Trevor en 1956, se basa en la puntualización de cómo se ajusta el crecimiento económico y lo consistente que se convierte al combinar indicadores impulsores como mano de obra, capital y tecnología. Es de considerar que la economía usualmente es recortada en recursos por tanto los entes políticos se ven obligados al desarrollo de proyectos (Banton, 2020).

Las teorías económicas del bienestar son desarrolladas por diferentes economistas. Todos ellos no están de acuerdo con una visión única que pueda ser utilizada para medir el bienestar social, sino que existe heterogeneidad en la visión sobre el bienestar, resalta la idea de Pareto y sus seguidores. Según ellos, una mejora en el bienestar puede estar justificada cuando beneficia al menos a uno y no debe empeorar a nadie en la sociedad. Además, se puede llegar al bienestar social sumando todo el bienestar de los individuos. Pero en muchos de los casos reales, no se puede aplicar el criterio de Pareto porque algunas políticas pueden beneficiar a alguien a costa de otro. Además, la condición de optimalidad paretiana está libre de la posibilidad de comparaciones interpersonales en términos de utilidad y bienestar. De todos modos, la visión de Pareto no se puede ignorar ciegamente (Irshad, 2016).

Otra teoría relacionada al desarrollo social es el desarrollo sostenible se enfoca en un proceso continuo de cambio, en el que el uso de los recursos naturales, el destino de las inversiones y los logros en ciencia y tecnología, así como los cambios institucionales permiten coordinar la satisfacción de las necesidades sociales actuales y futuras sin afectar el equilibrio ecológico (Bifani, 1997).

El desarrollo sostenible se ha transformado en una corriente para erradicar la pobreza, ajustar el bienestar, satisfacer las necesidades básicas de las personas y mejorar la calidad de vida de las personas; pero la gente olvida que se debe crear un modelo de desarrollo alternativo de acuerdo a las necesidades específicas de cada país o región, incluyendo cada sector social, por lo que la soberanía nacional es muy importante (Mora & Martínez, 2018).

Sub categorías 1 El índice de desarrollo humano, es una aplicación estadística (índice combinado) desarrollada por las Naciones Unidas, que tiene como objetivo evaluar el desarrollo social y económico de los países del mundo. El IDH tiene en cuenta tres indicadores de desarrollo humano: esperanza de vida, educación y renta per cápita. La dimensión de una vida larga y saludable se mide por la esperanza de vida al nacer. La educación es otra dimensión del IDH. Los indicadores de educación son los años esperados de escolaridad y el promedio de años de escolaridad. Según las Naciones Unidas, el nivel de vida suele medirse como ingreso nacional bruto (PIB) per cápita. El PNB muestra el

volumen total de la producción nacional y extranjera creada por los ciudadanos de un país determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

Sub categorías 2 Índice de desarrollo económico (PBI per Cápita), el desarrollo económico son programas, políticas o actividades que buscan mejorar el bienestar económico y la calidad de vida de una comunidad. Los indicadores económicos miden el grado de desarrollo de un país puede ser a través de medios financieros e industriales.

El desarrollo económico es el proceso de mejorar el bienestar económico en una economía. El desarrollo económico puede implicar una economía más fuerte que permita una mayor variedad de servicios sociales que mejoren el bienestar de una nación. Por ejemplo, una economía subdesarrollada se basará principalmente en la agricultura y servicios sociales muy limitados, como atención médica y educación. El desarrollo económico implica un aumento de los ingresos reales, una mayor esperanza de vida, una menor pobreza y una mayor provisión de servicios básicos.

Así tenemos: el Producto Interno Bruto (PIB) Es el total valor de los bienes y servicios (en dólares estadounidenses) producidos por un país en un año. Producto nacional bruto (PNB) es similar pero también incluye inversiones. Estas medidas indican el nivel de la actividad económica, así como la productividad de una población. Estructura Económica, mide el porcentaje del PIB que se crea a través de los diferentes sectores de la economía. Un país que produce su riqueza a través de medios secundarios y es probable que las industrias terciarias estén más desarrolladas, que un país que depende de las primarias industrias, ayuda recibida, mide la cantidad de dinero que recibe un país como porcentaje de su PIB. Valores más altos sugerirían que los países son incapaces de crear suficiente riqueza internamente para proveer a su población (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de la investigación

El enfoque es cualitativo, puesto que se utilizó la entrevista como técnica para recopilar la información, para este estudio el paradigma que guía este proceso de investigación, es interpretativo Paucar (2020) refiere que un paradigma es el resultado que se da a través de los usos y costumbres, es visto como una ley y cambia cuando es reemplazado por un nuevo paradigma.

Para Hernández-Sampieri & Mendoza (2018) el diseño fenomenológico aborda las experiencias comunes y distintas, se presentan categorías que muestran una frecuencia en las experiencias. El método cualitativo busca teorías para explicar los datos encontrado y que recogen información sin medición numérica (Pino, 2018).

La metodología para extraer dicha información sobre las inversiones públicas en infraestructura y la mejora de vida de un grupo de ciudadano, se hará a través de entrevista y fuentes documentadas.

3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

Tabla 1

Categorías, Subcategorías

Categoría	Subcategoría
Proyecto de Inversión Pública - Infraestructura	Eficiencia
	Eficacia
	Impacto
Desarrollo social	Índice de desarrollo Humano
	Índice de desarrollo económico

En la tabla 1 se puede apreciar las categorías y sub categorías que se consideraron en el estudio de la investigación.

3.3 Escenario de estudio

Para esta investigación el escenario de estudio se ha considerado a la zona Lima Este, en la tabla 2 se muestra los distritos que comprenden el estudio realizado, los cuales son: Santa Anita, Ate-Vitarte, Chaclacayo y Lurigancho-Chosica.

Tabla 2

Distritos del Cono Este considerados para el estudio

Distrito	Población 2017	Población 2023	Área
Santa Anita	196 214	232 739	10.69
Ate	599 196	713 103	77.72
Chaclacayo	42 912	46 225	39.5
Lurigancho-Chosica	240 814	303 966	236.47
Total	1079136	1296033	364.38

3.4 Participantes

Tabla 3

Caracterización de los participantes del Distrito de Lurigancho Chosica

Distrito	Características	Participante
Lurigancho	Ex regidor	Sujeto1 Comisión Desarrollo urbano

Tabla 4

Caracterización de los participantes del Distrito de Chaclacayo

Distrito	Características	Participante
Chaclacayo	Ex regidor	Sujeto 2 Especialista en desarrollo urbano
Chaclacayo	Periodista	Sujeto 3 Líder vecinal

Tabla 5*Caracterización de los participantes del Distrito de Ate Vitarte*

Distrito	Características	Participante
Ate Vitarte	Representante sociedad civil	Sujeto 4 Presidente de asamblea nacional.
	Especialista en Transporte y señalización	Sujeto 5 Especialista

En la tabla 3 se detalla la caracterización del informante clave del distrito de Lurigancho Chosica; teniendo en la tabla 4 la caracterización de los informantes claves del distrito de Chaclacayo; y finalmente en la tabla 5 se muestra las características de los informantes claves del distrito de Ate Vitarte.

Los participantes están compuestos por especialistas que laboran en sus respectivas comunas, representantes y líderes vecinales. A continuación las características de los sujetos claves:

Sujeto 01: ex regidor de la Municipalidad de Lurigancho Chosica, en el cual se desempeñó en la comisión de desarrollo urbano, gestionando diversas ordenanzas municipales y una amplia experiencia y conocimiento en proyectos a nivel del Cono este, dirigente a nivel del Cono este, además de haber ejercido el cargo de secretario general de su comunidad.

Sujeto 02. Profesión ingeniero civil, ex regidor en la Municipalidad de Chaclacayo 2015-2018. En su desempeño profesional con gran experiencia en los proyectos de inversión pública

Sujeto 03. Periodista de profesión, labora en Radio Mantaro con el programa La Voz de Lima Este. Con más de 30 años de experiencia en temática de proyectos de inversión y desarrollo social en Lima Este.

Sujeto 04: presidente de la asamblea metropolitana de la Municipalidad de Lima- representante de la sociedad civil. Además, presidente de la central de organizaciones sociales de Lima Este. Representando a la sociedad civil.

Sujeto 05. Bachiller en derecho y ciencias políticas, con inscripción en SUNEDU, especialista en transporte y señalización, con vasto conocimiento en el tema de proyectos de infraestructura vial en la zona de Lima Este y otros.

Tipo de muestreo propositivo debido a que se tiene identificado a los informantes claves (Mendieta, 2015).

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica empleada fue la entrevista a profundidad, esta técnica tiene como propósito establecer una comunicación interpersonal entre el investigador y el sujeto-objeto análisis, con el único propósito de extraer información verdadera (Escudero & Cortez, 2017). El instrumento fue el cuestionario de preguntas a fin extraer información de los participantes. El presente estudio fue validado por diez expertos.

Tabla 6

Juicio de expertos

N°	Experto	Grado	Aplicabilidad
1	Sánchez Aguirre Flor de María	Doctor	Aplicable
2	La Rosa Longobardi Carlos Jacinto	Doctor	Aplicable
3	Asencios Trujillo Lucía	Doctor	Aplicable
4	Cueva Vergara Gloria Luz	Doctor	Aplicable
5	Guerrero Orbegozo Juan Miguel	Doctor	Aplicable
6	Vargas Vargas Clodomiro Gautama	Doctor	Aplicable
7	Ortiz Vergara Martin William	Doctor	Aplicable
8	Enrique Niño, Danés Carlos	Doctor	Aplicable
9	Vargas Bravo Catherine Olive	Doctor	Aplicable
10	Yauri Misari José Stalin	Magister	Aplicable

En la tabla 6 se puede apreciar los expertos elegidos para realizar la validación del instrumento que se utilizó en la investigación, el cual cumple con los valores de evaluación que son pertinencia, relevancia, claridad el cual permitió que sea un instrumento aplicable (Paz, 2000).

3.6 Procedimientos

En primera instancia se buscó información bibliográfica de las principales revistas indexadas Scopus, Elsevier, Latindex, etc. Con la información extraída se buscaron patrones de respuesta, para luego empezar a categorizar y crear un

diagrama de Ishikawa para ir graficando los problemas y dificultades, entre otros puntos, se elaboró la guía de entrevista semiestructurada, a continuación, se validó a través del juicio de expertos. Posteriormente se seleccionó a los participantes de la entrevista a quienes se les hizo firmar el consentimiento informado. Luego se procedió a la entrevista, grabándolo para después convertirlo en un documento Word. En segundo lugar, se procesó la información en el programa Atlas.ti 23v. de donde se extrae las palabras o frases más recurrentes dichas por los entrevistados (Atlas.ti, 2023).

3.7 Rigor científico

Se cumple con el rigor científico a pesar de tener un enfoque cualitativo, se hace uso de la correcta redacción, citas y referencias teniendo como base el estilo Apa 7ma edición, revisada por la casa de estudio, para el análisis cualitativo se considera los cuatro criterios; credibilidad, confirmabilidad, transferibilidad y dependencia.

Para temas de credibilidad, la información recogida por el autor será distinta a la información proporcionada por los participantes. Se hace uso de los instrumentos porque fueron validados por los especialistas y el asesor de tesis. En esa misma línea la confirmabilidad de la base de datos será recibida de las entrevistas. En cuanto a la transferibilidad, el estudio puede tener mayor amplitud en los resultados, aplicándose a otras poblaciones o investigación.

La revisión de la literatura se realizó a través de fuentes primarias como el trabajo de campo, uso de libros en gestión pública e inversión en infraestructura vial, desarrollo social económico estos elementos son claves para la elaboración del marco teórico (Hernández-Sampieri & Mendoza, 2018).

3.8 Método de análisis de datos

Luego del procesamiento de las entrevistas a profundidad se efectuó el análisis de la información, primeramente, en Word para clasificar e identificar las respuestas más recurrentes, es decir buscar patrones de respuesta. El siguiente paso se utilizó el programa para análisis cualitativo ATLAS.TI 22v. Este programa permite nombrar con códigos a las respuestas más recurrentes encontrado en la entrevista. El ATLAS.TI, permite codificar respuesta, identificar coeficientes de

coocurrencias, crear nuevos códigos y encontrar el surgimiento de nuevas categorías. Asimismo, se hizo uso de las redes semánticas a fin de dar explicación a la unión y conexión de las subcategorías estudiadas. Además, se hará uso de los coeficientes teniendo como valor mínimo 0.3. (Atlas.ti, 2023).

3.9 Aspectos éticos

El estudio de la investigación se ha regido por el código de ética pre establecido por la universidad Cesar Vallejo, no hay manipulación de información, la cual ha sido citada por cada autor correspondiente, en base al fin educativo. La investigación se mantiene bajo el principio de originalidad ya que este se evalúa a través del programa anti plagio, se respetan las normas APA establecidas por la misma universidad. Cuenta con los principios éticos de beneficencia; ya que la investigación puede servir de ayuda social o económica desinteresada, estableciendo que debe tratar a las personas como si fueran inteligentes para evaluar mejor sus argumentos, no maleficencia; ya que sostiene que existe la obligación de no causar daño a los demás, autonomía; ya que se tiene la capacidad de tomar sus propias decisiones sobre qué hacer en lugar de ser influenciado por otra persona o que le digan qué hacer, y justicia; obliga a distribuir equitativamente beneficios, riesgos, costos y recursos.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Las entrevistas recabadas permitieron responder a los objetivos de la investigación, en ese sentido, se presentan los principales hallazgos. En relación al objetivo general Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022. Para la estadística descriptiva, primero se presentaron los datos descriptivos, ubicados en una tabla, donde “n” representa el número de veces que el IC ha manifestado, por tal motivo cada tabla descriptiva presenta “n” que son los códigos de determinada subcategoría, asimismo este “%” que refiere al porcentaje característico de “n” que enlaza al total de citas, y finalmente encontramos a “% acum” que es el porcentaje acumulado de dichos códigos.

Tabla 7*Eficiencia*

	n	%	Acum %
Eficiencia: Existen proyecto y obra inconclusas	7	14,58	14,58
Se logró el Presupuesto Participativo de Lima Metropolitana: Se logró la construcción-extensión de Autopista Ramiro Prialé	6	12,50	27,08
Eficiencia	5	10,42	37,50
Eficiencia: Logros durante el desarrollo de los PIP fueron ínfimos o muy pocos	5	10,42	47,92
Falta apoyo y decisión política en los proyectos	4	8,33	56,25
Se logró el PPLM	3	6,25	62,50
Se logró el PPLM Se logró la construcción parcial/total de la obra	3	6,25	68,75
Eficiencia: No se ha logrado concluir toda autopista Ramiro Prialé	3	6,25	75,00
Se logró el PPLM: Se logró la construcción-reparación Puente Ñaña	2	4,17	79,17
Se logró el PPLM Se logró la construcción-reparación Puente Huampaní	2	4,17	83,33
Se logró el PPLM: Se logró la construcción-reparación Puente Los Ángeles	2	4,17	87,50
Cono Este se encuentra olvidado y con tránsito caótico	2	4,17	91,67
Cono Este se encuentra olvidado y con tránsito caótico: Cono Sur tiene buenas pistas	2	4,17	95,83
Cono Este se encuentra olvidado y con tránsito caótico: Cono Norte está mejor	2	4,17	100,00
Total	48	100	

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

Se observa en la tabla 7, que la eficiencia alcanzó el 10,42% de las veces mencionado según los IC, Existen proyecto y obra inconclusas un 14,58% de las veces mencionado, se logró el presupuesto participativo de Lima Metropolitana: en donde además, se logró la construcción-extensión de Autopista Ramiro Prialé un 12,50%, de las veces, eficiencia respecto a: Logros durante el desarrollo de los PIP fueron ínfimos o muy pocos alcanzó el 10,42% de las veces mencionado, falta apoyo y decisión política en los proyectos con 8,33% de las veces mencionado. Se logró el Presupuesto Participativo de Lima Metropolitana con un 6,25% de las veces mencionado, se logró el presupuesto participativo de Lima Metropolitana en relación a: Se logró la construcción parcial/total de la obra con

un 6,25% de las veces, eficiencia en relación a: No se ha logrado concluir toda autopista Ramiro Priale 6,25% de las veces mencionado.

Tabla 8

Eficacia

	n	%	Acum %
Eficacia	2	9,52	9,52
Eficacia: El corredor verde de la Carretera Central	2	9,52	19,05
No se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta de compromiso	3	14,29	33,33
No se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta interés	4	19,05	52,38
No se cumple a causa de mala gestión económica y política	5	23,81	76,19
No se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta decisión política en los proyectos	5	23,81	100,00
Total	21	100,00	

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

Se observa en la tabla 8 que la eficacia alcanzó 9,52% de las veces mencionado por los IC,eficacia en relación a: El corredor verde de la Carretera Central 9,52%, los proyectos no se cumple a causa de mala gestión económica y política sobre todo en: Falta de compromiso 14,29% de las veces mencionado, los proyectos, no se cumple a causa de mala gestión económica y política sobre todo por: Falta interés 19,05% de las veces mencionado, los proyectos no se cumplen a causa de la mala gestión económica y política 23,81% de las veces y finalmente existe falta de decisión política en los proyectos con un 23,81% de las veces referido.

Tabla 9*Impactos*

	n	%	Acum %
Prevalece el emprendimiento	3	21,43	21,43
Prevalece el emprendimiento: C.3.2.3.2-Mejora en el desarrollo social	3	21,43	42,86
Impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental	1	7,14	50,00
Prevalece el emprendimiento: C.3.2.3.1Se genera un impacto positivo en el comercio	1	7,14	57,14
Deficiencia en seguridad vial	1	7,14	64,29
Deficiencia en seguridad vial: C.3.2.4.1.Falta de semáforos	1	7,14	71,43
Deficiencia en seguridad vial: C.3.2.4.2.Falta este cámara de video vigilancia	1	7,14	78,57
Deficiencia en seguridad vial: C.3.2.4.3.Pistas mejoradas con pavimento con cemento	1	7,14	85,71
Impactos	1	7,14	92,86
Impactos: C.3.2.2.Si se observan mejoras en calidad de vida y seguridad vial	1	7,14	100,00
Total	14	100,00	

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

Se observa en la tabla 9 que el impacto de los Proyectos de Inversión Pública en infraestructura alcanzó el 7,14% de las veces mencionado por los IC, así también que el código prevalece el emprendimiento alcanzó un 21,43% de las veces mencionado, prevalece el emprendimiento: en relación a mejora en el desarrollo social un 21,43% de las veces, impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental 7,14% de las veces, prevalece el emprendimiento: en relación a se genera un impacto positivo en el comercio un 7,14% de las veces, la deficiencia en seguridad vial 7,14% de las veces, la deficiencia en seguridad vial: en relación a falta de semáforos 7,14% de las veces, deficiencia en seguridad vial: en relación a falta de cámara de video vigilancia un 7,14% de las veces mencionado, el impacto en infraestructura en pistas mejoradas con pavimento con cemento 7,14% de las veces y finalmente hay un impacto: en relación a si se observan mejoras en calidad de vida y seguridad vial en un 7,14% de las veces mencionado.

Tabla 10*Índice de desarrollo humano*

	n	%	Acum %
Índice de desarrollo humano	1	4,76	100,00
Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad	8	38,10	38,10
Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad: Mejoran en la conexión de vías de una zona a otra	8	38,10	76,19
Si dan mejor calidad de vida a los pobladores	1	4,76	80,95
Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad: El tiempo de traslado se reduciría	1	4,76	85,71
Los PIP brindan nueva imagen en la zona	1	4,76	90,48
Los PIP brindan nueva imagen en la zona: La nueva imagen del distrito beneficia a la sociedad	1	4,76	95,24
	Total	21	100,00

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

Se observa en la tabla 10 el desarrollo social bajo el enfoque del índice de desarrollo humano la cual alcanzó 4,76% de las veces referido por los IC, así también, si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad 38,10% de las veces referido por los IC, si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad en relación a: Mejoran en la conexión de vías de una zona a otra 38,10% de las veces referido, si dan mejor calidad de vida a los pobladores 4,76% de las veces referido, si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad en relación a: El tiempo de traslado se reduciría 4,76%, de las veces mencionado, los PIP brindan nueva imagen en la zona 4,76% de las veces referido, los PIP brindan nueva imagen en la zona en relación a: La nueva imagen del distrito beneficia a la sociedad 4,76%.

Tabla 11*Índice de desarrollo económico*

	n	%	Acum %
Reducción del empleo	3	14,29	14,29
Reducción del empleo: Los PIP no han reducido el desempleo	3	14,29	28,57
Reducción del empleo: Sí reducen el índice de desempleo	2	9,52	38,10
Reducción del empleo: Hay incremento de empleo	2	9,52	47,62
No hay gran inversión	2	9,52	57,14
Índice de desarrollo económico	2	9,52	66,67
Los PIP aún no logran mejorar las condiciones sociales ni económicas	1	4,76	71,43
Existen proyecto que perjudican social y económicamente	1	4,76	76,19
Un proyecto finalizado genera beneficio en lo social, ambiental y económico	1	4,76	80,95
Si hay mejoras en la calidad de vida por el avance vial	1	4,76	85,71
Mejoramiento de las condiciones sociales y económicas	1	4,76	90,48
Necesidad de del tres eléctrico	1	4,76	95,24
Reducción del empleo: La informalidad ha crecido	1	4,76	100,00
	Total	21	100,00

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

Se observa en la tabla 11 el desarrollo social bajo el enfoque del índice de desarrollo económico, la cual alcanzó 9,52% de las veces referido por los IC, así también, reducción del empleo 14,29% de las veces referido, reducción del empleo en relación a: Los PIP no han reducido el desempleo 14,29% de las veces referido, reducción del empleo en relación a: Sí reducen el índice de desempleo 9,52% de las veces referido, reducción del empleo en relación a: Hay incremento de empleo 9,52% de las veces referido, no hay gran inversión 9,52%, de las veces referido, Los PIP aún no logran mejorar las condiciones sociales ni económicas 4,76%, y finalmente, existen proyectos que perjudican social y económicamente 4,76% de las veces referido.

Análisis de Co-Ocurrencia

La Co-Ocurrencias se da a través del coeficiente “C” que hace referencia a la densidad de códigos en relación de fuerza con otros códigos, aquí se verán los eventos que ocurren y co-ocurren a fin de logra una interpretación bajo el paradigma hermenéutico.

Tabla 12

Análisis de Co-Ocurrencia de la categoría 1: Proyecto de Inversión Pública en infraestructura

	n	C
Eficiencia	5	* 0,29
Se logró el PPLM: Se logró la construcción-extensión de Autopista Ramiro Prialé	6	1,00
Se logró el PPLM	3	0,50
Se logró el PPLM: Se logró la construcción parcial/total de la obra	3	0,50
Eficiencia: Existen proyecto y obra inconclusas	7	(0,39
Falta apoyo y decisión política en los proyectos	4	(0,33
Se logró el PPLM	2	0,33
: Se logró la construcción-reparación Puente Ñaña	2	0,33
.Se logró el PPLM : Se logró la construcción-reparación Puente Huampaní	2	0,33
Se logró el PPLM : Se logró la construcción-reparación Puente Los Ángeles	2	0,33
Eficiencia: Logros durante el desarrollo de los PIP fueron ínfimos o muy pocos	5	0,28
Eficiencia: No se ha logrado concluir toda autopista Ramiro Prialé	3	0,17
Eficacia	2	** 0,58
Eficacia: El corredor verde de la Carretera Central	2	1,00
No se cumple a causa de mala gestión económica y política	5	0,56
No se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta decisión política en los proyectos	5	0,56
No se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta interés	4	0,44
No se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta de compromiso	3	0,33
Impactos		*** 0,65
Deficiencia en seguridad vial: Falta de semáforos	1	1,00
Deficiencia en seguridad vial: Falta este cámara de video vigilancia	1	1,00
Impactos: Si se observan mejoras en calidad de vida y seguridad vial	1	1,00
Prevalece el emprendimiento	3	0,75
Prevalece el emprendimiento: -Mejora en el desarrollo social	3	0,75
Deficiencia en seguridad vial	1	0,50
Deficiencia en seguridad vial: Pistas mejoradas con pavimento con cemento	1	0,50
Prevalece el emprendimiento: Se genera un impacto positivo en el comercio	1	0,25
Impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental	1	(0,14

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

*(0.29) = Suma de todos sus códigos dividido entre el número de códigos

** (0.58) = Suma de todos sus códigos dividido entre el número de códigos

** (0.65) = Suma de todos sus códigos dividido entre el número de códigos

Se observa en la tabla 12 las inferencias por medio de la aplicación del coeficiente “C” que alude a las relaciones de fuerza sobre la categoría 1: Proyecto de Inversión Pública en infraestructura, donde **Eficiencia** alcanzó (C=0,29), y los de mayor valor de esa subcategoría están: Se logró el presupuesto participativo de Lima Metropolitana en relación a: Se logró la construcción-extensión de autopista Ramiro Prialé (C=100), así también, se logró el presupuesto participativo de Lima Metropolitana (C=0,50), se logró el presupuesto participativo de Lima Metropolitana en relación a: Se logró la construcción parcial/total de la obra (C=0,50), eficiencia en relación a: Existen proyecto y obra inconclusas (C=0,39), y finalmente falta apoyo y decisión política en los proyectos (C=0,33).

Respecto a **Eficacia** alcanzó (C=0.58), Eficacia: El corredor verde de la Carretera Central (C=1,00), no se cumple a causa de mala gestión económica y política (C=0,56), no se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta decisión política en los proyectos (C=0,56), no se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta interés (C=0,44), no se cumple a causa de mala gestión económica y política: Falta de compromiso (C=0,33),

Impactos (C=0.65), Deficiencia en seguridad vial: Falta de semáforos (C=1,00), deficiencia en seguridad vial: Falta este cámara de video vigilancia (C=1,00), Impactos: Si se observan mejoras en calidad de vida y seguridad vial (C=1,00), Prevalece el emprendimiento (C=0,75), prevalece el emprendimiento: -Mejora en el desarrollo social (C=0,75), deficiencia en seguridad vial (C=0,50), deficiencia en seguridad vial: Pistas mejoradas con pavimento con cemento (C=0,50).

Tabla 13*Análisis de Co-Ocurrencia de la categoría 2: Desarrollo social*

	n	C
Índice de desarrollo humano		*(0.42)
Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad	8	0,73
Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad: Mejoran en la conexión de vías de una zona a otra	8	0,73
Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad: El tiempo de traslado se reduciría	1	0,33
Los PIP brindan nueva imagen en la zona	1	0,25
Los PIP brindan nueva imagen en la zona: La nueva imagen del distrito beneficia a la sociedad	1	0,25
Si dan mejor calidad de vida a los pobladores	1	0,20
Índice de desarrollo económico		** (0.39)
Reducción del empleo	3	0,50
Reducción del empleo: Los PIP no han reducido el desempleo	3	0,50
Un proyecto finalizado genera beneficio en lo social, ambiental y económico	1	0,50
Reducción del empleo: La informalidad ha crecido	1	0,50
Reducción del empleo: Sí reducen el índice de desempleo	2	0,33
Reducción del empleo: Hay incremento de empleo	2	0,33
No hay gran inversión	2	0,33
Mejoramiento de las condiciones sociales y económicas	1	0,33
Existen proyecto que perjudican social y económicamente	1	0,20

*Nota.*Elaboración hecha con datos recopilados de las entrevistas y procesado en Atlas.ti.23v.

*(0.42) = Suma de todos sus códigos dividido entre el número de códigos

** (0.39) = Suma de todos sus códigos dividido entre el número de códigos

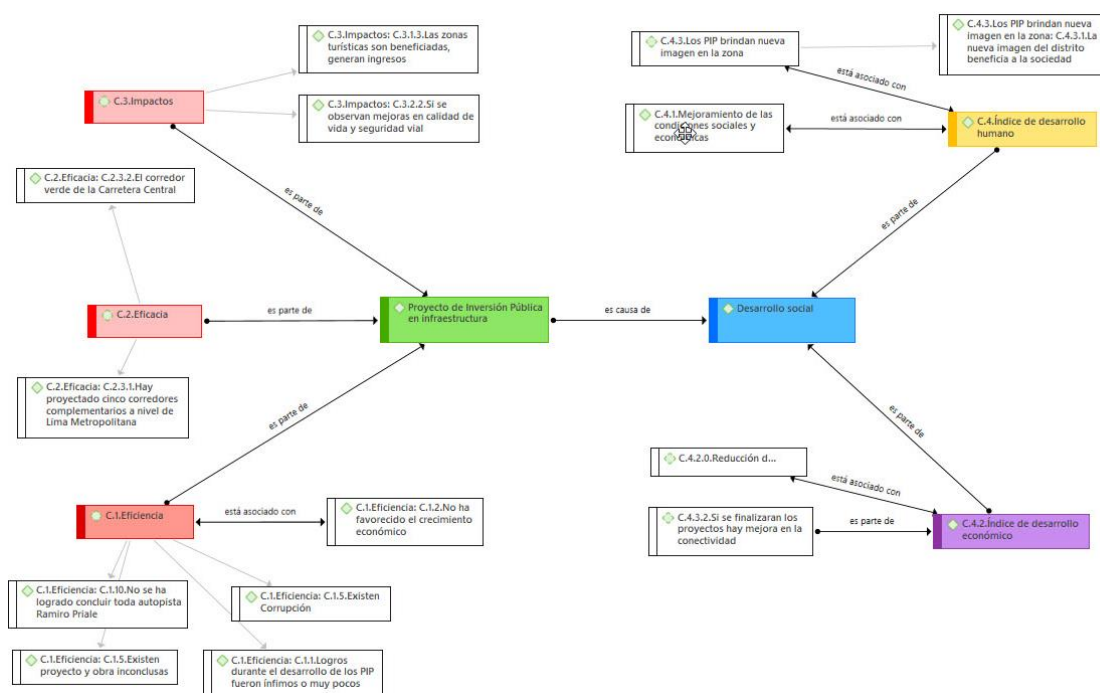
Se observa en la tabla 13 los resultados sobre la categoría 2: Desarrollo social, donde la subcategoría índice de desarrollo humano alcanzó (C=0,42), y los códigos de mayor fuerza fueron: Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad (C=0,73), si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad: Mejoran en la conexión de vías de una zona a otra (C=0,73), Si se finalizaran los proyectos hay mejora en la conectividad: El tiempo de traslado se reduciría (C=0,33), los PIP brindan nueva imagen en la zona (C=0,25), los PIP brindan nueva imagen en la zona: La nueva imagen del distrito beneficia a la sociedad (C=0,25), si dan mejor calidad de vida a los pobladores (C=0,2).

La subcategoría índice de desarrollo económico alcanzó (C=0,39), Reducción del empleo (C=0,5), reducción del empleo: Los PIP no han reducido el desempleo (C=0,5), un proyecto finalizado genera beneficio en lo social, ambiental y económico (C=0,5), reducción del empleo: La informalidad ha crecido (C=0,5), reducción del empleo: Sí reducen el índice de desempleo

(C=0,33), reducción del empleo: Hay incremento de empleo (C=0,33), no hay gran inversión (C=0,33), mejoramiento de las condiciones sociales y económicas (C=0,33), existen proyecto que perjudican social y económicamente (C=0,2).

Figura 1

Objetivo general: Inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social



Nota. Elaborado a través del Atlas.ti 23v.

En la figura 1 se observa a la categoría 1 Proyecto de inversión pública en infraestructura donde la eficiencia tiene muy baja percepción porque no ha favorecido la economía, al existir obras sin terminar generando desorden, caos vehicular e informalidad, la falta de eficiencia se debe a la corrupción en las obras según coinciden los entrevistados. Eficacia (C=1,00) tienen una percepción muy buena debido a los diversos proyectos que están en fase de diseño y aprobación estos solucionarían el caos vehicular de Lima Este, sobre el Impacto (C=1,00) de los proyectos tienen una percepción muy buena porque promueven el emprendimiento, mayor movimiento turístico, además mejora la calidad de vida, sobre la eficiencia éste tiene una percepción regular o poca aprobación de los IC, a raíz de que hay muchos proyectos inconclusos. Respecto a la categoría 2 Desarrollo social el Índice de desarrollo social presenta una percepción regular

porque muy poco de mejora la imagen de la zona, respecto al índice de desarrollo económico presenta una percepción regular debido a que no reduce el desempleo y aún no se percibe una buena conectividad en el transporte.

Los resultados respecto a la inversión pública en infraestructura coinciden con Iyaji (2022) quien realizó un estudio en Nigeria, indicando que la inversión pública en transporte y comunicaciones fue positiva y tuvo un impacto significativo en el crecimiento económico, los servicios sociales y comunitarios, aunque positivos, fueron insignificantes para estimular la economía. En esa misma línea el estado peruano se ha preocupado sobre financiamiento de la inversión pública, a través de los impuestos a la renta, el IGV (Impuestos general a la venta), pero a diferencia de otros países de Latinoamérica la recaudación de tributos en Perú es muy bajo (Fretes & Ter-Minassiam, 2015).

Según el Foro Económico Mundial, la percepción de ALC sobre la calidad de los servicios de infraestructura, va a la zaga de los demás países del mundo. La necesidad de brindar más y mejores servicios de infraestructura es actualmente uno de los mayores desafíos para los países de América Latina y el Caribe (Pastor et al., 2019). Invertir el capital en infraestructura en esta zona cuesta en promedio alrededor de un punto porcentual del crecimiento del PIB en el primer año, esa cifra podría aumentar a 15 puntos porcentuales de crecimiento perdido si la política se extiende durante 10 años (Ardanaz et al., 2019).

Respecto al desarrollo social está en función de los proyectos de inversión pública, sin embargo, estos proyectos según coinciden los entrevistados, en su mayoría no han sido culminados, por ejemplo, el (E3) señala “En Lima Este no hay ningún avance, cada alcalde por mala gestión se quedaron a la mitad de sus proyectos. Esto viene desde Muñoz, desde Susana, desde Castañeda. En Lima Este no hay avance”. Así mismo, El (E4) agrega que “Hay PIP que ya deberían estar funcionando, con el corredor de la carretera central porque daría solución al tráfico, el tren eléctrico, etc., sin embargo, por decisiones políticas los proyectos no se culminan”

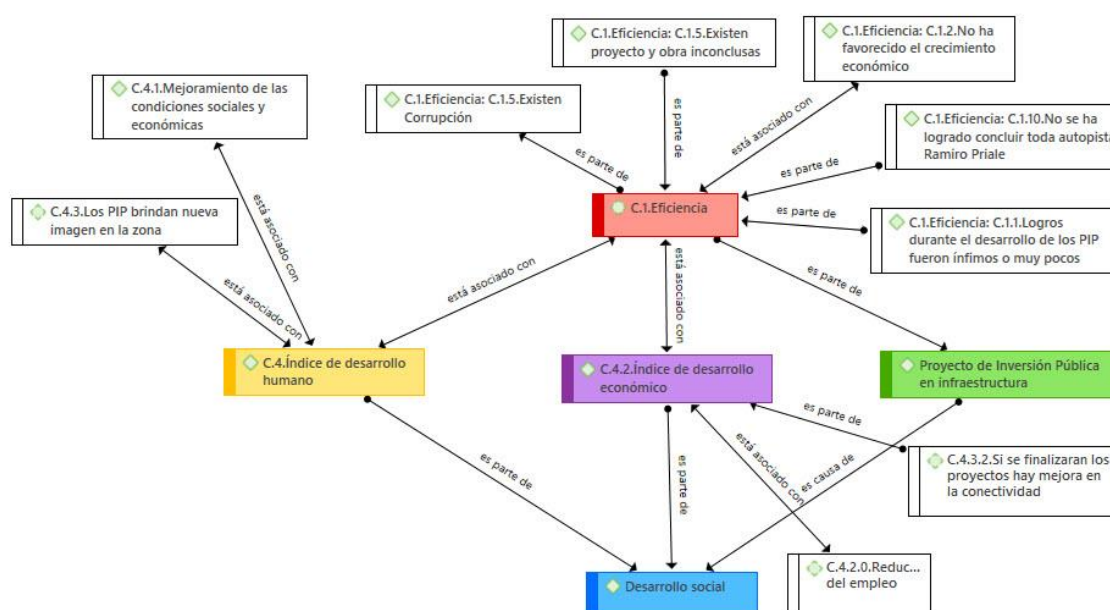
Los resultados presentados coinciden con Escobar et al. (2021) al advertir que la administración de la inversión, teniendo como resultado que los gobiernos

subnacionales no presentan un adecuado desempeño en la administración de las inversiones en el país, indicaron que ello se debe a la capacidad de gestión, existencia de brechas muy marcadas que se aprecia en la inversión y su gasto de inversión, profesionales no capacitados, además de tener intereses políticos que dificultan el grado de ejecución.

En ese mismo contexto, Lavado & Sanchez (2021) estudiaron los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales de San Martín–Perú, reportaron que estos presentan debilidad por efecto de los manejos políticos del gobierno a cargo, ellos son los responsables de la aprobación del financiamiento público y su posterior desembolso hasta culminar la obra.

Figura 2

Objetivo específico 1: Eficiencia de los PIP en infraestructura vial en el desarrollo social



Nota. Elaborado a través del Atlas.ti 23v.

En la figura 2 **Eficiencia** (C=0,28), tiene muy baja percepción, los IC indicaron que el proyecto de infraestructura vial se logró el presupuesto participativo de Lima Metropolitana, logrando la construcción-extensión de autopista Ramiro Prialé, así también, se logró la construcción parcial/total de diversas obras, los proyectos muy poco impacto han tenido en la sociedad, no ha favorecido la economía al existir obras inconclusas que generan caos e

informalidad, la falta de eficiencia se debe según los IC a la corrupción en las obras. Todo demuestra que los PIP respecto al índice de desarrollo humano y Índice de desarrollo económico presentan una percepción regular.

Así observamos que la eficiencia de los proyectos de inversión pública se relaciona con el desarrollo social, con el desarrollo económico, humano y la calidad de vida y es que todo proyecto de inversión pública apunta al logro de objetivos, por ello el (E5) “A nivel de Lima Este hay muchos proyectos, pero que no se han llegado a culminar”. Sin embargo, según precisa el (E2) “No han sido culminados en su totalidad, ejemplo el al by pass de Vitarte, es una pena que esa by pass en corto tiempo se halla malogrado y así este perjudicando a la población.

Otros entrevistados también señalan (E4) “No hay mucha eficiencia en los proyectos de inversión en infraestructura, sigue el embotellamiento, el tráfico, la congestión vehicular, por ello urge culminar la reforma del transporte urbano. El (E3) agrega “Los proyectos de infraestructura vial no han reducido ni mejorado las condiciones sociales, por el contrario, si están generando desarrollo económico debido al emprendimiento.

Los resultados respecto a la eficiencia de los PIP en infraestructura coinciden con Monserrate et al. (2019); Palacio (2021) en su estudio en Ecuador detalló como las comunidades se han favorecido con proyectos de inversión pública siendo beneficiados con vivienda, y 1/3 de la población de estudio, tienen beneficio en educación y salud. También, Bravo (2021) reportó en sus resultados los aciertos alcanzados en la reducción en la pobreza los últimos 15 años en el Ecuador.

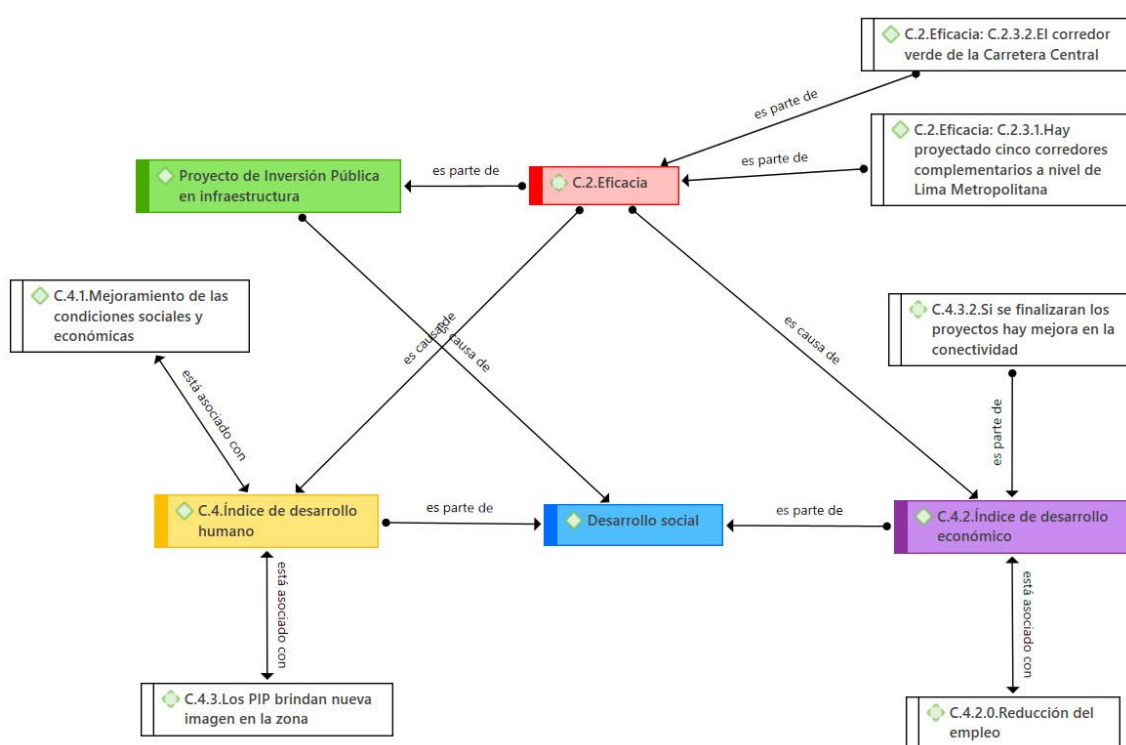
En esa misma línea Soto (2021) detalló las estrategias que emplean los organismos públicos para garantizar que los proyectos se lleven a cabo de manera eficiente y por ende hagan posible el crecimiento. La eficiencia, de acuerdo a Ruíz & Becerra (2015) esta radica en los resultados obtenidos del proyecto de inversión en relación al costo-beneficio está asociado a la eficacia de un proyecto y el cumplimiento de todos los objetivos previstos. Un análisis reciente muestra cómo los niveles de eficiencia de la inversión en infraestructura en la región están lejos en comparación a las economías avanzadas: uno de

cada dos dólares gastados por el sector público en infraestructura se desperdicia.

Los gobiernos nacionales y locales desempeñan un papel importante en la configuración de la infraestructura del país, tanto a través de la provisión directa, ambiente de negocios, el régimen fiscal, las regulaciones y la gama de políticas gubernamentales influyen en las decisiones empresariales (Núñez et al.,2020). La OECD (2020) señala que la inversión en transporte es una problemática que se puede relacionar con la eficiencia, las inversiones que van aunadas al transporte son significantes, al momento de considerar la pre-inversión y los tiempos como determinantes a la hora de adjudicar la eficiencia.

Figura 3

Objetivo específico 2: Eficacia de los PIP en infraestructura vial en el desarrollo social



Nota. Elaborado a través del Atlas.ti 23v.

En la figura 3 se observa que la **Eficacia** (C=1,00), tiene una buena percepción, lo que indica que IC se encuentra muy entusiasmado por algunos proyectos que darán solución al Cono Este, podemos mencionar el proyecto de infraestructura vial llamado el corredor verde de la Carretera Central y otros cinco corredores complementarios brindarán conectividad y solución eficiente al

caótico tránsito del Cono Este, también indicaron que hay una baja eficacia en los proyectos debido a que no se cumplen a causa de mala gestión económica y política, así también, por la falta de decisión política en los proyectos. Todo indica que los PIP en relación al índice de desarrollo humano y índice de desarrollo económico presentan una percepción regular.

La eficacia de los proyectos de inversión pública no ha sido eficaz porque, según precisa el (E2) La obra vial Av. Torres, se ha cumplido solo un 80 %, aun persiste el camino de trocha, levantando polvo y por ende una contaminación ambiental para los pueblos. Sobre desarrollo humano y económico el (E5) agrega “Los proyectos de infraestructura vial no han reducido ni aumentado las condiciones sociales y económicas, porque vemos que todo está casi igual. Sin embargo, hay proyectos que si motivan el emprendimiento como señala (E1) “Las vías colectoras que son metropolitanas, abre la posibilidad de abrir una tiendita, abre la posibilidad de poner, un consultorio médico, un estudio jurídico y tantas cosas, porque ya es una vía vistosa, lo que demuestra que los proyectos contribuyen al desarrollo económico.

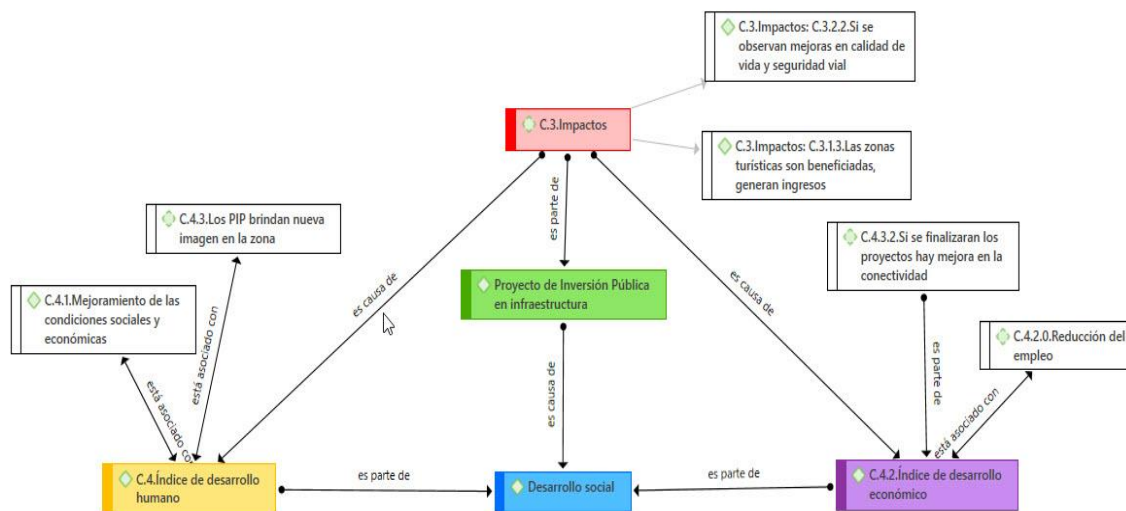
Los resultados expuestos coinciden con Moreira-Villavicencio (2022) quienes reportaron que el deficiente estado de la infraestructura vial del transporte público ha provocado situaciones de incomodidad y peligro para los transeúntes; además, de ser una falencia estética, provocó una incongruencia entre las normas y la valoración de las necesidades de un entorno sano y seguro para el desarrollo de la ciudad. En esa misma línea Rodríguez & Béjar (2022) concluyeron que existe una relación estrecha entre la eficiencia y el desarrollo económico, la eficiencia de la inversión pública es una prioridad asignada, ya que contribuye de forma directa la calidad de vida de la sociedad en las áreas donde sea aplicada.

En tanto que, Timana-Camacho et al. (2022) señalaron que los proyectos de inversión destinados a reformar las infraestructuras son un beneficio a favor para la efectividad de las políticas públicas. Esta evidencia es clara de que existen muchas fuerzas impulsoras del crecimiento sostenido y equilibrado, cada una de las cuales es probable que sea necesaria pero no suficiente por sí sola (Ruíz & Becerra, 2015).

Las obras de infraestructura son el nervio de la sociedad actual. La inversión pública en todo, desde hospitales hasta redes de transporte, es esencial para el desempeño de la economía (Morillo et al., 2020). Esto se debe a que los sistemas de infraestructura son cada vez más interdependientes, mientras que los fenómenos meteorológicos extremos relacionados con el cambio climático ocurren con mayor frecuencia, lo que pone a prueba la resiliencia de una variedad de infraestructuras.

Figura 4

Objetivo específico 3: Impacto de los PIP en infraestructura vial en el desarrollo social



Nota. Elaborado a través del Atlas.ti 23v.

En la figura 4 se observa que el **Impacto** (C=1,00), tiene una buena percepción, a pesar de ello los IC indican que el proyecto de infraestructura vial alcanzó un impacto negativo sobre todo en deficiencia en seguridad vial, por ejemplo falta de semáforos, falta cámara de video vigilancia, por otro lado, el impacto positivo fue en que, si se observan mejoras en calidad de vida y seguridad vial, existe una prevalencia en el emprendimiento, por tanto, hay mejora en el desarrollo social, a pesar de ello los PIP en relación al índice de desarrollo humano y índice de desarrollo económico presentan una percepción regular.

En relación a la subcategoría impacto sobre las otras subcategorías vinculadas al desarrollo social, en ella es notorio como los entrevistados reconocen los efectos de los proyectos de infraestructura vial, para (E1) las obras de infraestructura vial, mejora el transporte, permite agilizar el traslado de las personas, en especial a los de menores recursos, por ello mejora la parte social al generar nuevos puestos de trabajo, es decir genera un impacto positivo. El (E4) agrega “Los proyectos han dado apertura al turismo en las zonas de Chaclacayo, Ñaña, Chosica, Santa Clara, Santa Eulalia, al agilizar el transporte, hay ingreso económico y repercute en la parte social, mejores condiciones de vida.

También el (E5) señala “Los proyectos mejorado la calidad de vida, en cuanto a seguridad vial, lo que falta son señalizaciones, semáforos, cámara de video vigilancia y etc., el (E3) señala “Se espera el funcionamiento de la línea dos del metro, que va generar un mayor desarrollo económico por donde pase el tren, se va a ahorrar tiempo, economía y da la posibilidad que uno puede estar con la familia, contribuyendo al desarrollo social.

Los resultados coinciden con los estudios de Domínguez y Becerra (2015) quienes indican que todo proyecto de inversión pública se realiza con el fin de que genere cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten. Por otro lado, Kvam (2019) concluyó en que los proyectos de inversión pública son una oportunidad de desarrollo social, de manera sostenible, que ha crecido en muchas áreas, especialmente en el diseño e implementación participativos y la participación de la comunidad.

En ese mismo contexto, Yusupov (2020) señaló que el desarrollo de la infraestructura de transporte es una de las principales tareas del gobierno para mantener el crecimiento del producto interno bruto y fomentar el crecimiento del comercio con los países vecinos. En esa misma línea, Sánchez-Minaya (2019) manifestó que el aumento de inversiones públicas en infraestructura ha brindado una creciente de oportunidades y beneficios para la comunidad, lo cual incrementa el desarrollo sustentable de la misma.

Takano (2018) concluyó que los proyectos de inversión pública pueden incorporar mejoras en la gestión social, ya que se ha comprobado que los proyectos ligados a la infraestructura producen independencia económica. También Reyes (2018) puntualizó que el aporte de proyectos de inversión en

transporte da una mejora positiva de calidad de vida relacionada con la generación de ingresos y el crecimiento del consumo.

El impacto, esta aunado a los resultados a largo-plazo, indiferentemente del resultado. En un nivel alto estos son los impactos que deja una inversión pública: Mercado de trabajo y habilidades. Los niveles de educación, capacitación y habilidades de las personas determinan su productividad y ganancias (Ruíz & Becerra, 2015). Sin embargo, existe una base de evidencia de que existen muchas fuerzas impulsoras del crecimiento sostenido y equilibrado, cada una de las cuales es probable que sea necesaria pero no suficiente por sí sola (Hammer et al., 2011).

La inversión favorece el mercado de trabajo y los niveles de educación, capacitación. Las habilidades de las personas determinan su productividad y ganancias. Los lugares pueden crecer mejorando las habilidades de los residentes y atrayendo a trabajadores talentosos y calificados de otros lugares (Moritz & Zahidi, 2021). Las mejoras en uno pueden tener repercusiones, tanto positivas como negativas, en otros. En resumen, para obtener todos los beneficios económicos de la inversión en infraestructura, no se pueden pasar por alto los otros impulsores del desempeño económico (Bom & Ligthart, 2014).

V. CONCLUSIONES

Habiendo realizado la interpretación y triangulación de los datos recogidos de los informantes claves, se ha logrado las siguientes conclusiones:

Primero:

Respecto al objetivo general, de identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social, entre los principales resultados: los proyectos no tienen eficiencia porque no ha favorecido la economía, existen obras sin terminar, generando desorden caos vehicular e informalidad, la falta de eficiencia se debe a la corrupción en las obras según coinciden los entrevistados. Sin embargo, si tienen eficacia y esto a raíz que diversos proyectos están en fase de diseño y de aprobación y que ellos darán solución el caos vehicular de Lima Este. Sobre el impacto de los proyectos esta dividido primero que el impacto es positivo porque promueven el emprendimiento, mayor movimiento turístico, mejora la calidad de vida, pero el impacto negativo es que muchos proyectos quedan inconclusos, abandonados perjudicando el bienestar social y económico.

Segundo:

En relación al objetivo específico 1, analizar la eficiencia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social, la eficiencia ha sido muy baja a pesar de muchos logros como la construcción-extensión de autopista Ramiro Priale, el baypass de Vitarte, entre otras obras, y esto a razón de que existen varias obras inconclusas y que toman mucho tiempo como la Línea 2 del tren, la población se siente incomoda por las obras inconclusas ya que por ello se genera caos, desempleo, contaminación, perjudicando el desarrollo humano e índice de desarrollo económico.

Tercero:

En relación al objetivo específico 2, analizar la eficacia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social, se percibe que los proyectos si tienen eficacia, debido a que la construcción del Corredor verde de la Carretera Central y otros cinco corredores complementarios brindarán conectividad y solución eficiente al caótico tránsito del cono Este, podemos referir

que los proyectos actuales presentan eficacia, a pesar de que no se cumplen correctamente a causa de mala gestión económica y política, así también, por la falta de decisión política. La eficacia de los PIP en relación al índice de desarrollo humano e índice de desarrollo económico, presentan una percepción regular.

Cuarto:

En relación al objetivo específico 3, analizar el impacto de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social, existen proyectos que si han generado un impacto y beneficio social económico porque muchos de ellos han mejorado la calidad de vida y seguridad vial e impulsado el turismo, hay proyectos que han permitido el crecimiento empresarial y dado lugar a muchos emprendedores, por mencionar uno de ellos la Av. Metropolitana, el túnel de Puruchuco, así también, existen obras que han perjudicado los negocios llevando a mucha gente al desempleo como la obra inconclusa de la Línea 2 del tren, en su momento el baypass de Vitarte, perjudicando el medio ambiente, el desarrollo social y económico de la población.

VI. RECOMENDACIONES

Se presenta las recomendaciones a tener en cuenta:

Primero: Se recomienda al Gobierno ampliar la Línea 2 del Metro de Lima desde Vitarte hasta Chosica, puesto que va aligerar el traslado de aproximadamente 700,000 habitantes de los distritos de Chosica, Chaclacayo, Huaycán.

Segundo: Se recomienda a la Contraloría general de la República la fiscalización de los PIP para que los recursos financieros sean empleados para la culminación de los proyectos de inversión, inclusive su sostenimiento.

Tercero: Se recomienda a las municipalidades, fiscalizar los PIP y que sean entregados en los tiempos previstos en el expediente técnico.

Cuarto: Se recomienda a las municipalidades apoyar al emprendimiento de negocios en los lugares donde se desarrollan los PIP, a fin de propiciar el desarrollo económico, social y mejorar la calidad de vida de la población.

VII. PROPUESTA

Título: Diagnóstico de la necesidad de una ampliación de la ruta del metro 2 de Lima de Vitarte hasta Chosica.

7.1. Introducción

Lima y Callao combinan casi 10 millones de la población total del Perú, lo que significa que tal densidad poblacional crea varios problemas para la convivencia social, destacando entre todos los problemas de tráfico, circulación y contaminación.

Sin embargo, las grandes ciudades han implementado un sistema de transporte ferroviario para movilizar grandes cantidades de personas, para el caso peruano, la construcción del metro y la reducción del tráfico están directamente relacionados, ya que, a mayor área de cobertura del metro, más se reduce el tráfico.

Por otro lado, se puede ver que se genera empleo no solo para cumplir con las tareas de la junta del metro, sino también porque el metro genera tráfico, por lo que una persona de la zona puede trabajar en cualquier lugar menos en su casa sin ningún inconveniente, es decir, facilita la movilización y pérdida de horas de viaje, sobre todo en la zona este, en el tramo de vitarte hasta Chosica.

7.2 Diagnóstico

Según un estudio de 2016 del observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos, el transporte público es la segunda preocupación de la población al momento de evaluar la calidad de vida en el área metropolitana de Lima y Callao, muy por detrás de la seguridad de los ciudadanos y otros aspectos como contaminación ambiental, aseo público, falta de agua potable o mala calidad de las instalaciones públicas.

Y es que gran parte de la población utiliza el transporte público para trabajar o estudiar, pues son el bus, el tren-carro y la montaña rusa, los principales medios de transporte utilizados, reemplazando al Metropolitano, al metro de Lima e incluso al automóvil.

Sin embargo, el metro de Lima se destaca entre los medios de transporte más prestigiosos de la ciudad, a pesar de que aún es un sistema poco utilizado, pues actualmente solo opera una de las seis líneas que conforman la red principal. Tanto este sistema como el Metropolitano son sistemas de transporte público que permiten viajar a un gran número de personas en tiempos de viaje más cortos porque, además de ser sistemas seguros y confiables, no comparten espacio con el resto del tráfico, por lo que no tienen forma de solucionar problemas causados por la congestión.

Debido a esta situación, la disponibilidad de modos de transporte público en Lima y Callao aún es muy baja, por lo que aún existen muchas líneas de transporte público no masivo que tratan de satisfacer la alta demanda de pasajeros, pero ofrecen un servicio de baja calidad mixta, caracterizada por una gran cantidad de vehículos muy antiguos y de baja cilindrada. Todos estos vehículos, junto con los taxis y los vehículos particulares, actualmente están causando una grave congestión en el área metropolitana de Lima y Callao, lo que genera tiempos de viaje extremadamente largos, lo que dificulta que los ciudadanos se desplacen al trabajo y a otros puntos de la ciudad. (PROINVERSION, 2014).

La población beneficiaria de esta propuesta involucra los distritos de Lurigancho-Chosica (302,603), Chaclacayo (45,090 habitantes) y Huaycán (187,670 habitantes), lo que suma de más de 500,000 habitantes a quienes beneficiaría la ampliación de la ruta del tren eléctrico.

Esta zona presenta muchos problemas de tráfico, embotellamientos, accidentes de tránsito, informalidad del transporte, huaycos, lo que hace perder entre 1 a 3 horas en movilizarse hasta el distrito de Santa Anita, siendo el puente del mismo nombre en el que convergen todas las rutas. Por lo cual esta propuesta está alineada a la Política Nacional de transporte urbano

7.3 Finalidad

Mejorar el servicio de transporte en el tramo Vitarte, Huaycán, Chaclacayo y Chosica.

7.4 Objetivos

Objetivo General

Ampliar la ruta del metro 2 de Lima desde Vitarte hasta Chosica

Objetivos específicos

1. Reducir los tiempos de viaje, evitando la pérdida de tiempo debido al tráfico diario.
2. Mejorar la accesibilidad de los ciudadanos a los puestos de trabajo y servicios de la misma.
3. Reducir las diferencias sociales, producto de un transporte rápido y eficiente que les permite acceder a un mayor número de puestos de trabajo.
4. Disminuir los costos de operación vehicular al reducir o contener el número de vehículos que circulan por las vías.
5. Mejorar el estado de salud de los ciudadanos, ya que con la ampliación de la línea 2 de metro, se lograría disminuir el alto grado de contaminación generado por el humo de los autos que circulan por esta zona, haciendo posible la contención del aumento de automóviles que transitan por la zona.

7.5 Actividades o acciones de mejorar la situación

1. Se identifica la necesidad a solucionar
2. De acuerdo al Plan de desarrollo ferroviario se plantea la propuesta al MTC a fin de que se considere como prioridad la ampliación de la Línea 2 del Metro para dar solución a la problemática encontrada.
3. Se convoca a los dirigentes comunales y representantes de los gobiernos locales de los distritos involucrados y realizar la sensibilización respecto a la propuesta y los beneficios que se tendrían para la población.
4. Elaboración del expediente técnico del proyecto: "Ampliación de la línea 2 del metro de Lima" a través de los especialistas del área y/o contratación de persona natural o jurídica (siempre en cuando se requiera).

5. Entrega o trámite del expediente técnico elaborado a Invierte.pe (Entidad encargada de dar viabilidad a los proyectos de inversión).
6. Seguimiento y monitoreo del expediente tramitado (De ser necesario realizar coordinaciones alto nivel a fin de priorizar el expediente).

7.6 Cronograma de ejecución:

Mediante el diagrama de Gantt, el tiempo que se ha considerado para desarrollar la propuesta, siendo considerado en la siguiente tabla 14, lo cual esta descrito en meses.

Tabla 14

Realización de actividades

ACTIVIDADES	2023					2024							
	Set.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	Feb.	Mar.	Ab.	May.	Jun.	Jul.	Agost.	
Identificación de la necesidad													
Se plantea la propuesta al MTC													
Se convoca para realizar sensibilización a los dirigentes comunales y representantes de los gobiernos locales de los distritos involucrados.													
Elaboración del expediente técnico del proyecto													
Entrega o trámite del expediente técnico elaborado a Invierte.pe													
Seguimiento y monitoreo del expediente tramitado													

7.7 Fuente de financiamiento

Las acciones se realizan en el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano y lo que nos menciona el Plan Nacional de desarrollo Ferroviario elaborado por el Ministerio de transportes (MTC), en la cual se enmarca el desarrollo de infraestructura ferroviaria y su financiamiento en la cual se involucra al estado. Este plan busca aportar al desarrollo de un sistema de transporte ferroviario de calidad que contribuya al desarrollo sostenible de nuestro medio ambiente y por ende del país. Es por ello que se estima como un monto de inversión aproximado para la elaboración de expediente técnico, diseño de construcción, equipamiento de sistema, operación en US\$7,500.00 millones en moneda extranjera (incluido IGV), teniendo como base documentos de otros proyectos de la misma naturaleza.

7.8 Documentos de apoyo

- ✓ La política Nacional de transporte urbano.
- ✓ Agenda 2030 para el desarrollo sostenible: Objetivo N° 9: Construir infraestructuras resilientes, industrialización inclusiva y sostenible, fomentar la innovación.
- ✓ Ordenanza n° 341 Plano del sistema vial metropolitano de Lima.
- ✓ Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 29370.
- ✓ Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- ✓ Resolución ministerial N° 396-2016-MTC "Plan Nacional de desarrollo Ferroviario".

7.9 Mecanismos de evaluación/medidas de control

El presupuesto de la república es aprobado en noviembre, para ello se debe ingresar por mesa de partes a los organismos del gobierno (Presidencia del Consejo de Ministros) y mediante la participación ciudadana a la Unidad Formuladora de la Municipalidad, esto a fines de noviembre.

Posteriormente deberá ser verificado libre de orientaciones de oficio y/o controles simultáneos o concurrentes, que demanden faltas a la no presentación del seguimiento de la evaluación del control interno pasibles de apertura de procedimientos administrativos sancionadores y/o disciplinarios. El resultado de este proyecto se podría visualizar el 2025.

VII REFERENCIAS

- Andía-Valencia, W., Velásquez-Vásquez, J. A., & Villena-Prestación, R. (2020). La evaluación de proyectos de inversión en el sector saneamiento del Perú: análisis metodológico. *Dominio de Las Ciencias*, 6(3), 225–241. <https://doi.org/10.23857/dc.v6i3.1394>
- Ardanaz, M., Briceño, B., & García, L. A. (2019). *Fortaleciendo la gestión de las inversiones en América Latina y el Caribe: lecciones aprendidas del apoyo operativo del BID a los Sistemas Nacionales de Inversión Pública (SNIP)*. <http://www.iadb.org>
- Atlas.ti. (2023a). *ATLAS.ti* Guía. https://doc.atlasti.com/QuicktourWin.es/ATLAS.ti_QuickTour_es_Win.23.pdf
- Atlas.ti. (2023b). *ATLAS.ti* Guía rápida. https://doc.atlasti.com/ManualWin/ATLAS.ti_ManualWin.23.pdf
- Banton, C. (2020). *What Is the Neoclassical Growth Theory, and What Does It Predict? What Is the Neoclassical Growth Theory?* <https://www.investopedia.com/terms/n/neoclassical-growth-theory.asp>
- Bifani Paolo. (1997). *Medio ambiente y desarrollo*. <https://books.google.com.co/books?id=HD28DalGf0gC&printsec=copyright#v=onepage&q&f=false>
- Bom, P. R. D., & Ligthart, J. E. (2014). What have we learned from three decades of research on the productivity of public capital? *Journal of Economic Surveys*, 28(5), 889–916. <https://doi.org/10.1111/joes.12037>
- Bravo Placeres, I. (2021). Inversión pública y pobreza: el caso ecuatoriano hasta 2020. *Revista Universidad de Guayaquil*, 129(2), 38–55. <https://doi.org/10.53591/rug.v129i2.1376>

- Canning, D., & Bennathan Esra. (2020). *The Social Rate of Return on Infrastructure Investments*. www.worldbank.org/research/workingpapers.
- CEPAL. (2020). *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2021*. www.cepal.org/apps
- Cerron Rua, H. (2021). *Implementación de la gestión reactiva del riesgo de desastres en la municipalidad de Pacaran.. 2020* [Universidad Continental]. https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/9968/1/IV_PG_MGRD_TE_Cerron_Rau_2021.pdf
- CFI-Team. (2022). *Human Development Index (HDI) What is the Human Development Index (HDI)*. <https://acortar.link/HQNKRF>
- Dabla-Norris, E., Brumby, J., Kyobe, A., Mills, Z., & Papageorgiou, C. (2011). *Investing in Public Investment: An Index of Public Investment Efficiency*. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2011/wp1137.pdf>
- Deyes, K. (2020). *Infrastructure: making the most of public investmen*. <https://www.frontier-economics.com/uk/en/news-and-articles/articles/article-i6945-infrastructure-making-the-most-of-public-investment/>
- Domínguez, R., & Becerra. (2015). Una propuesta para la evaluación integral de los proyectos de desarrollo local: El caso de estudio TROPISUR. *Economía y Desarrollo*, 154(1), 144–154. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0252-85842015000200011&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Economics Week. (2015). *Econometrics; Reports Outline Econometrics Study Findings from C. Calderon and Colleagues (Is Infrastructure Capital Productive? A Dynamic Heterogeneous Approach)*. 140.
- Escobar Carmelo, K. R. ;, Terry Ponte, O. F. ;, Zavaleta Chávez, W. E., & Zárata Ruiz, G. E. (2021). Vista de Desempeño de los gobiernos subnacionales en la gestión de inversión pública del Perú | Revista Venezolana de Gerencia.

Revista Venezolana de Gerencia (RVG), 26.
<https://produccioncientificaluz.org/index.php/rvg/article/view/36269/38805>

Escudero Sánchez, C. L., & Cortez Suárez, L. A. (2017). *Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica*.
<http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/12501/1/Tecnicas-y-MetodoscualitativosParaInvestigacionCientifica.pdf>

Farinango Salazar, , Alexander, Ronny, Banderas Benítez, V. E., Serrano Orellana, K., Sotomayor Cabrera, K. K., & Benítez, B. (2020). Perspectiva crítica a critic perspective about growth models: exogenous and endogenous AK. *Revista Metropolitana de Ciencia Aplicada*. <https://orcid.org/0000-0001-5144-9017>

Fernández Bedoya, V. H. (2020). Tipos de justificación en la investigación científica. *Espíritu Emprendedor TES*, 4(3), 65–76.
<https://doi.org/10.33970/eetes.v4.n3.2020.207>

Fretes Cibils, V., & Ter-Minassiam, T. (2015). *Decentralizing Revenue in Latin America*. <https://publications.iadb.org/en/decentralizing-revenue-latin-america-why-and-how>

Frischmann, B. M. (2005). *An Economic Theory of Infrastructure and Commons Management*. <https://www.researchgate.net/publication/298551267>

García Garnica, A., & Taboada Ibarra, E. L. (2012). Teoría de la empresa: las propuestas de Coase, Alchian y Demsetz, Williamson, Penrose y Nooteboom. *Economía: Teoría y Práctica • Nueva Época*.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/etp/n36/n36a2.pdf>

Góes, C., Garcia-Escribano, M., & Karpowicz, I. (2018). Filling the gap: Infrastructure investment in Brazil. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 2(2), 301–318. <https://doi.org/10.24294/jipd.v2i2.828>

Guerra Carrillo, J. C., & Castañeda Núñez, E. S. (2020). Impacto de la gestión de inversiones municipales sobre el índice de desarrollo humano en el Valle

- del Mantaro (Perú). *Revista Visión Contable*, 21, 143–165.
<https://doi.org/10.24142/rvc.n21a5>
- Hammer, S., Kamal-Chaoui, L., Robert, A., & Plouin Marissa. (2011). Cities and Green Growth: A Conceptual Framework. *OECD Regional Development*.
<https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/49330120.pdf>
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018a). *Metodología de la investigación : las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*.
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018b). *Metodología de la investigación : las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*.
- InfraLatam. (2023). *Inversión Pública en Infraestructura Económica*.
 InfraLatam.Com.
- IPE. (2017). *¿Hacia dónde va la infraestructura del Transporte en el Perú?*
<https://www.ipe.org.pe/portal/hacia-donde-va-la-infraestructura-del-transporte-en-el-peru/>
- Irshad. (2016). *Five Theories of Welfare Economics. An Evaluation*. Grin.Com.
- Iyaji, D. (2022). Public infrastructure expenditure and economic growth in Nigeria: A test of the big push theory. *International Journal of Current Research in the Humanities (IJCRH)*, 24.
<https://www.researchgate.net/publication/362048915>
- Juncos Redondo, J. (2020). *Made in China: La prefabricación en altura como crecimiento sostenible*.
https://oa.upm.es/63480/1/TFG_Jun20_Juncos_Redondo_Juan.pdf
- Kanwal, S., Rasheed, M. I., Pitafi, A. H., Pitafi, A., & Ren, M. (2020). Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management* (1982), 77, 104014.
<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104014>

- Kvam, R. (2018). *Evaluación del Impacto Social - Proyectos de Desarrollo*.
<https://webimages.iadb.org/publications/2019-01/Evaluaci%C3%B3n-del-impacto-social-Integrando-los-aspectos-sociales-en-los-proyectos-de-desarrollo.pdf>
- Lagunas-Vázquez, M., Almendárez-Hernández, M. A., Beltrán-Morales, L. F., & Ortega-Rubio, A. (2017). Propuesta metodológica para medir la sostenibilidad costera local en zonas áridas: su aplicación en la Reserva de la Biósfera El Vizcaíno. *Estudios Sociales. Revista de Alimentación Contemporánea y Desarrollo Regional*, 27(50).
<https://doi.org/10.24836/es.v27i50.422>
- Lavado Enriquez, J. M., & Sanchez Dávila, K. (2021). Procesos de gestión de los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: un caso del gobierno regional de San Martín - Perú. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(4), 6296–6334.
https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i4.772
- Loyola Morales, J. F. (2019). *Evaluación del riesgo por inundación en la quebrada del cauce del Río Grande...*
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/31347>
- Lozada Escorza, B. (2021). *Análisis de la vulnerabilidad ante el riesgo de inundaciones en el centro poblado de Catacaos, distrito de Catacaos, región de Piura* [Universidad Pontificia Universidad Católica Del Perú].
<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/21662>
- Lupu, D., Petrisor, M. B., Bercu, A., & Tofan, M. (2018). The Impact of Public Expenditures on Economic Growth: A Case Study of Central and Eastern European Countries. *Emerging Markets Finance & Trade*, 54(3), 552–570.
<https://doi.org/10.1080/1540496X.2017.1419127>
- Manrique-Cáceres, J., & Narváez-Soto, J. (2020). Niveles de recaudación tributaria e inversión pública a nivel departamental en el Perú, 2008 - 2017. *Revista Ciencia UNEMI*, 13(33), 108–119.
<https://ojs.unemi.edu.ec/index.php/cienciaunemi/article/view/1143/1098>

- Mendieta. (2015). Investigaciones Andina. *Investigaciones Andina*, 17(30), 1148–1150. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=239035878001>
- Monserate Palacios, N., Zambrano, J. L., & Ubillus, M. A. (2019). La inversión pública y la reducción de la pobreza en la ciudad de Portoviejo. *Revista ECA Sinergia.*, 10(2). https://doi.org/10.33936/eca_sinergia.v10i2.1423
- Montesinos, E., & Díaz López, G. (2018). Gobernanza y disparidad de la inversión pública. El caso de Los Ríos, Chile. *Cuaderno Del CENDES*, 35(98), 73–93. http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_cc/article/view/15565
- Mora Mayoral, M. J., & Martínez Martínez, F. R. (2018). Desarrollo local sostenible, responsabilidad social corporativa y emprendimiento social. *Equidad y Desarrollo*, 31, 27–46. <https://doi.org/10.19052/ed.4375>
- Moreira-Villavicencio, L. (2022). Infraestructura y dotación de servicio del transporte público urbano de la ciudad de Portoviejo. *Revista de Arquitectura*, 24(2), 10–17. <https://doi.org/10.14718/revarq.2022.24.3950>
- Morillo Flores, J., Huachallanqui Salcedo, J., Palacios Garay, J., & Uribe Hernández, Y. (2020). Gobernabilidad y participación ciudadana en el desarrollo local de Lima, Perú. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(92). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29065286003>
- Moritz, R. E., & Saadia Zahidi. (2021). *Upskilling for Shared Prosperity*. https://www.pwc.com/gx/en/issues/upskilling/shared-prosperity/upskilling_for_shared_prosperity_final.pdf
- Musallam, S., Nagu, N., & Fauzi Hasan. (2018). *Family , institutional investors ownerships and corporate performance : the case of Indonesia*. October. <https://doi.org/10.1108/SRJ-08-2017-0155>
- Nazneen, S., Xu, H., & Din, N. U. (2019). Cross-border infrastructural development and residents' perceived tourism impacts: A case of China–Pakistan Economic Corridor. *The International Journal of Tourism Research*, 21(3), 334–343. <https://doi.org/10.1002/jtr.2264>

- Núñez Lira, L. A., Valentín Loayza, J. E., Alfaro Mendives, K. L., & BonillaDulanto, E. K. (2020). Gobernanza, representación política y desafección democrática en el Perú. *Revista Venezolana de Gerencia*, 25(92). <https://doi.org/10.37960/rvg.v25i92.34265>
- Ochoa León, S. M. (2006). *Desarrollo Social*. [http://archivos.diputados.gob.mx/Centros_Estudio/Cesop/Comisiones/d_dsocial.htm#\[Citar%20como](http://archivos.diputados.gob.mx/Centros_Estudio/Cesop/Comisiones/d_dsocial.htm#[Citar%20como)
- OECD. (2020). *Transport Bridging Divides* (OECD Urban Studies). OECD. <https://doi.org/10.1787/55ae1fd8-en>
- Palacio Dapena, J. A. (2021). ¿Beneficia la inversión pública la calidad de vida de los habitantes de las comunas y corregimientos del municipio de Medellín? Un análisis empírico entre 2011-2018. In *Universidad EAFIT*. https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/30232/JaimeAndres_PalacioDapena_2021.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Pan, J. (2012). *Estudio comparativo de los aspectos económicos/financieros de las empresas del sector de la construcción en China y España* [Universidad Politécnica de Catalunya]. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/14790?show=full>
- Pastor, C., Serebrisky, T., & Suárez-Alemán, A. (2019). *Latin America: Moving on From Low-Quality and Inefficient Infrastructure Investment*. Italian Institute For International Political Studies.
- Paucar Rojas, E. (2020). *Metodología y tesis Casando ideas* (Gamarra Editores S.A.C., Ed.; 1era ed.).
- Paz Sandín, E. M. (2000). *Criterios de la validez en la investigación cualitativa*. 18(1), 223–242. <https://revistas.um.es/rie/article/view/121561/114241>
- Pino Goruzzo, R. (2018). *Metodología de la Investigación: Elaboración de diseños para contrastar hipótesis* (editores Editorial San Marcos E.I.R.L., Ed.; 2da ed.).

- Rajaram, A., Minh Le, T., Kaiser, K., Jay-Hyung, K., & Frank, J. (2014). The Power of Public Investment Management: Transforming Resources Into Assets for Growth. *The Power of Public Investment Management: Transforming Resources Into Assets for Growth*. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-0316-1>
- Reyes Ascencio, G. C. (2018). *Incidencia de la investigación pública en la calidad de vida Perú 2000-2017*. http://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/4968/T033_45655294_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rodríguez Rodríguez, M. F., & Béjar Blácido, O. R. (2022). Eficiencia de la Inversión Pública Peruana. Revisión sistemática de artículos publicados en revistas indexadas (2016-2022). *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(4), 5015–5040. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i4.2992
- Ruiz Domínguez, R. G., & Becerra Lois, F. Á. (2015). Una propuesta para la evaluación integral de los proyectos de desarrollo local. El caso de estudio TROPISUR. *Economía y Desarrollo*, 1, 144–154. <http://scielo.sld.cu/pdf/eyd/v154n1/eyd11115.pdf>
- Sánchez-Minaya, M. L. (2019). Impacto de inversión pública en el desarrollo económico del distrito de Santa María del Valle – Huánuco-2014. *Gaceta Científica*, 3(1), 7–11. <https://doi.org/10.46794/gacien.3.1.415>
- Serebrisky, T., Margot, D., Suárez-Alemán, A., & Ramírez, M. C. (2015). *What Do We Know -----about---- Investment and Saving in Latin America and the Caribbean?* <https://publications.iadb.org/publications/english/viewer/What-Do-We-Know-about-Investment-and-Saving-in-Latin-America-and-the-Caribbean.pdf>
- Shang, Y., Pitafi, A. H., & Rashid, R. M. (2022). Assessing the Impact of Community Factors on Local Community Support for Tourism: An Empirical Investigation of the China-Pakistan-Economic Corridor. *Frontiers in Psychology*, 13. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.893448>

- Soto Arévalo, R. (2021). Eficiencia en la ejecución de proyectos de inversión. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(2), 1726–1739. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i2.378
- Takano, G. (2018). Resettlement resulting from the development of an infrastructure megaproject in lima, Peru. An analysis on housing habitability and social relations. *Revista INVI*, 33(94), 135–157. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582018000300135>
- Timana-Camacho, S., Esteves-Fajardo, Z. I., Luján-Johnson, G. L., & Melgar-Ojeda, K. A. (2022). Proyectos de inversión pública para mejorar la infraestructura educativa Public investment projects to improve educational infrastructure. *Cienciamatria*, 8. <https://doi.org/10.35381/cm.v8i3.757>
- Towers Watson, W. (2019). Infrastructure investment Challenges and opportunities for social security reserve funds. In *International Social Security Association Geneva*. www.issa.int
- United Nations. (2009). *The role of public investment in social and economic development Public Investment*. https://unctad.org/system/files/official-document/webdiae20091_en.pdf
- Vargas Merino, J. A., & Zavaleta Chávez, W. E. (2020). La gestión del presupuesto por resultados y la calidad del gasto en gobiernos locales. *Visión de Futuro*, 24, No 2 (Julio-Diciembre), 37–59. <https://doi.org/10.36995/j.visiondefuturo.2020.24.02.002.es>
- Vélez Lara, L. (2018). *La inversión pública y su incidencia en la disminución de la pobreza en Ecuador durante el período 2014 –2017*. [http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/34560/1/V%c3%89LEZ%20LA RA.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/34560/1/V%c3%89LEZ%20LA%20RA.pdf)
- Yusupov, N. (2020). *Measuring the impact of road infrastructure on household well-being: Evidence from Azerbaijan*. <https://www.adb.org/publications/measuring-impact-road-infrastructure->

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de categorización apriorística

Anexo 2: Guía de entrevista.

Anexo 3: instrument de recolección de información.

Anexo 4: Consentimiento informado de los entrevistados.

Anexo 5: Certificados validados por juicio de expertos.

Anexo 6: Registros de expertos en la SUNEDU.

Anexo 7: Evidencias de recojo de información.

Anexo 8: Resultado de similitud del programa turnitin.

Anexo 1: Matriz de categorización apriorística

Título: Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022

Ámbito temático	Problema de investigación	Pregunta general	Objetivo General	Objetivos Específicos	Categoría	Subcategoría	Información de:				Fuente documental, teórica
							Sujeto 1	Sujeto 2	Sujeto 3	Observación	
Políticas Públicas y de Territorio	¿Cuál es el impacto de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?	¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?	Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022	OE 1. Analizar la eficiencia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022	C1. Proyecto de Inversión Pública en infraestructura	Sc 1A. Eficiencia					Ruiz y Becerra, (2015)
						Sc 1B. Eficacia					
						Sc 1C. Impacto					
				OE 2. Analizar la eficacia de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022	C2. Desarrollo social	Sc 2A. Índice de desarrollo humano					Lagunas-Vázquez et al., (2017)
						Sc 2B. Índice de desarrollo económico					
						OE 3. Analizar el impacto de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial en el desarrollo social en Lima Este, 2013-2022					

Anexo 2: Guia de entrevista

Categoría	Subcategoría	Código	Ítems de guion de entrevista
Proyecto de Inversión Pública en infraestructura	Eficiencia	Eficiencia en el desarrollo del proyecto	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022?
	Eficacia	Alcance esperado del proyecto	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?
	Impacto	Impacto económico Impacto social Impacto ambiental	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?
		Impacto en el bienestar y seguridad	4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.
Desarrollo social	Índice de desarrollo humano	Mejor ingreso económico en los habitantes	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a largo plazo. Coménteme sobre algún caso.
	Índice de desarrollo económico	Reducción del desempleo	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?
		Inclusión social y modernidad	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zoa, con mayor y mejor transitabilidad?

Anexo 3: Instrumentos de recolección de información

Entrevista sobre Proyecto de Inversión Pública en Infraestructura Vial

(Solo para el investigador)

Apellidos y nombres:

Código:

Cargo: **Fecha:**/...../.....

Indicaciones: Estimado (a), el siguiente cuestionario es carácter anónimo y trata de saber el grado de efectividad del proyecto y sobre todo si se ha logrado elevar el nivel de vida de los habitantes de dicha zona.

Sub categorías	ÍTEM
Eficiencia	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022?
Eficacia	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?
Impacto	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial ? ¿Por qué?

Por favor, observaciones y/o apreciaciones

.....
.....
.....
.....

¡Gracias por su colaboración!



Entrevista sobre Desarrollo social

(Solo para el investigador)

Apellidos y nombres:

Código:

Cargo: Fecha:/...../.....

Indicaciones: Estimado (a), el siguiente cuestionario es carácter anónimo y trata de saber el grado de efectividad del proyecto y sobre todo si se ha logrado elevar el nivel de vida de los habitantes de dicha zona.

Sub categorías	ÍTEM
Índice de desarrollo humano	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo
Índice de desarrollo económico	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? 7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?

Por favor, observaciones y/o apreciaciones

.....

.....

.....

.....

¡Gracias por su colaboración!

Anexo: 4 Consentimiento informado de los entrevistados

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: **Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**

Investigadora(es):
Miriam Hetel Chinchay Huarcaya

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "**Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022**", cuyo objetivo es **Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**. Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado del Programa Académico de Doctorado en Gestión Pública y Gobernabilidad, de la Universidad César Vallejo del campus Ate, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "**Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022**".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente designado de manera presencial con el entrevistado de la institución. Las respuestas de la entrevista semi-estructurada serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.



Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Chinchay Huarcaya Miriam Hetel email: m.chinchayh@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Romero Vela, Sonia Lidia email: slromerov@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Jara David Herminio Benito

Fecha y hora: 10 de junio de 2023

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: **Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**

Investigadora(es):
Miriam Hetel Chinchay Huarcaya

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022", cuyo objetivo es **Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**. Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado del Programa Académico de Doctorado en Gestión Pública y Gobernabilidad, de la Universidad César Vallejo del campus Ate, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente designado de manera presencial con el entrevistado de la institución. Las respuestas de la entrevista semi-estructurada serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Chinchay Huarcaya Miriam Hetel email: m.chinchayh@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Romero Vela, Sonia Lidia email: slromerov@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: ALFONSO CAJUELO CASTI 26

Fecha y hora: 15 de junio de 2023

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.



Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: **Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**

Investigadora(es):
Miriam Hetel Chinchay Huarcaya

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022", cuyo objetivo es **Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**. Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado del Programa Académico de Doctorado en Gestión Pública y Gobernabilidad, de la Universidad César Vallejo del campus Ate, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y se realizará en el ambiente designado de manera presencial con el entrevistado de la institución. Las respuestas de la entrevista semi-estructurada serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Chinchay Huarcaya Miriam Hetel email: m.chinchayh@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Romero Vela, Sonia Lidia email: slromerov@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: SANUCCI ANAYA CANGANA

Fecha y hora: 03 de mayo de 2023



Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.



Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: **Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**

Investigadora(es):
Miriam Hetel Chinchay Huarcaya

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022", cuyo objetivo es Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022. Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado del Programa Académico de Doctorado en Gestión Pública y Gobernabilidad, de la Universidad César Vallejo del campus Ate, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Proyectos de Inversión en Infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y Se realizará en el ambiente designado de manera presencial con el entrevistado de la institución. Las respuestas de la entrevista semi-estructurada serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años



Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Chinchay Huarcaya Miriam Hetel email: m.chinchayh@ucwvirtual.edu.pe y Docente asesor Romero Vela, Sonia Lidia email: slromerov@ucwvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: CARLOS ALBERTO SANCHEZ QUISPE

Fecha y hora: 07 de junio de 2023



CARLOS ALBERTO
SANCHEZ QUISPE
INVESTIGADOR PRINCIPAL

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el Investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.



Consentimiento Informado (*)

Título de la investigación: **Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**

Investigadora(es):
Miriam Hetel Chinchay Huarcaya

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022", cuyo objetivo es **Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial de Lima Este y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022**. Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado del Programa Académico de Doctorado en Gestión Pública y Gobernabilidad, de la Universidad César Vallejo del campus Ate, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución.

Describir el impacto del problema de la investigación.

¿Cómo ha sido los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022?

Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente:

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima este, 2013-2022".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 40 minutos y Se realizará en el ambiente designado de manera presencial con el entrevistado de la institución. Las respuestas de la entrevista semi-estructurada serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

* Obligatorio a partir de los 18 años

Participación voluntaria (principio de autonomía):

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

Riesgo (principio de No maleficencia):

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

Beneficios (principio de beneficencia):

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institución al término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinda es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:


Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador Chinchay Huarcaya Miriam Hetel email: m.chinchayh@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Romero Vela, Sonia Lidia email: slromerov@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos:

Fecha y hora: 28 de abril de 2023



FÉLIX H. VERA ALIAGA.
DNI.06961036.

Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.

**Anexo 5: Certificados validados por juicios de expertos****Juicio de experto N° 1**

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Flor de María Sánchez Aguirre	
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social (X)
	Educativa (X)	Organizacional (X)
Áreas de experiencia profesional:	Educación, Psicología, Administración, Filosofía	
Institución donde labora:	Instituto de investigación de la universidad César Vallejo. Instituto de Educación Superior Pedagógico Público Manuel González Prada	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	Percepción de la conducta por aislamiento social obligatorio en jóvenes universitarios por Covid-19. Felicidad y comportamiento prosocial en estudiantes de educación de una universidad pública.	

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p>Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindemos observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué?	SI	SI	SI	
		X	X	X	



Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? 7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor	SI	SI	SI	
		X	X	X	



	transitabilidad?				
--	------------------	--	--	--	--

Firma del
evaluadorDNI:
09104533

Dra. Flor de María Sánchez Aguirre
DOCENTE RENACYT
Código de registro: P0080206
Nivel: V

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de experto N° 2

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	LA ROSA LONGOBARDI CARLOS JACINTO	
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor (X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social ()
	Educativa (X)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Educación,	
Institución donde labora:	Universidad Ricardo Palma	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p style="text-align: center;">Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos. 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo. Coménteme sobre algún caso.	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque ¿	SI	SI	SI	
		X	X	X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--

.....
Firma del experto informante

DNI: 08093718

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de expertos N° 3

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Dra. Asencios Trujillo Lucía	
Grado profesional:	Maestría (<input checked="" type="checkbox"/>)	Doctor (<input checked="" type="checkbox"/>)
Área de formación académica:	Clínica (<input type="checkbox"/>)	Social (<input type="checkbox"/>)
	Educativa (<input checked="" type="checkbox"/>)	Organizacional (<input type="checkbox"/>)
Áreas de experiencia profesional:	Educación	
Institución donde labora:	Universidad Nacional de Educación Enrique Guzmán y Valle	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años (<input type="checkbox"/>)	Más de 5 años (<input checked="" type="checkbox"/>)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p>Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindemos observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos	SI	SI	SI	
		X	X	X	
	4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo. Coménteme sobre algún caso.	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	SI X	SI X	SI X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--

Firma del experto informante
DNI: 25712570

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de experto N° 4

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Dra.Cueva Vergara Gloria Luz		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Directora de un hospital		
Institución donde labora:	Hospital Hermilio Valdizan		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p style="text-align: center;">Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda..

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindemos observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos. 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo. Coménteme sobre algún caso.	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	SI	SI	SI	
		X	X	X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--

.....
Firma del experto informante

Gloria Luz Cueva Vergara

DNI: 06184894

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de experto N° 5

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

6. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Dr. Juan Miguel Guerrero Orbegozo.		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Arquitecto		
Institución donde labora:	Universidad Nacional Federico Villareal		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

7. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

8. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p style="text-align: center;">Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



9. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

10. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindes sus observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos. 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo. Coménteme sobre algún caso.	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	SI	SI	SI	
		X	X	X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--




MIGUEL GUERRERO OBEGOZO
ARQUITECTO
CAP. 1864

.....
Firma del experto informante
DNI: 40117025

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de experto N° 6

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

11. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Dr. Vargas Vargas, Clodomiro Gautama		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Ingeniero de Sistemas		
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

12. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

13. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p>Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



14. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

15. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindemos observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos. 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo .Coménteme sobre algún caso.	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	SI	SI	SI	
		X	X	X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--

.....
Firma del experto informante
DNI: 27287346

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de experto N° 7

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

16. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Dr. Ortiz Vergara Martin William,		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Ciencias de la educación		
Institución donde labora:	Universidad Enrique Guzmán y Valle		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

17. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

18. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social. Objetivo de medición: Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022



19. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

20. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindemos observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos. 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo .Coménteme sobre algún caso.	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	SI	SI	SI	
		X	X	X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--

.....
Firma del experto informante
DNI: 41357443

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Juicio de experto N° 8

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

21. Datos generales del juez

Nombre del juez:	Dr. Enrique Niño, Danés Carlos		
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	()
	Educativa (X)	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Ciencias de la educación		
Institución donde labora:	Universidad Enrique Guzmán y Valle		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

22. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

23. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p style="text-align: center;">Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y el desarrollo social de Lima este, 2013-2022</p>



24. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (sub-categorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

25. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social de Lima este, 2013-2022. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brindemos observaciones que considere pertinente



1 No cumple con el criterio	
2. Bajo Nivel	
3. Moderado nivel	
4. Alto nivel	(x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	SI X	SI X	SI X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI X	SI X	SI X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? Coméntenos.	SI X	SI X	SI X	
	4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede mencionar dos casos de la zona.	SI X	SI X	SI X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo .Coménteme sobre algún caso.	SI X	SI X	SI X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	SI X	SI X	SI X	



	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	
--	---	---------	---------	---------	--

.....
Firma del experto informante
DNI: 09763790

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.

**Juicio de expertos 9**

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “**Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022.**”. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	CATHERINE OLIVE VARGAS BRAVO	
Grado profesional:	Maestría ()	Doctora (X)
Área de formación académica:	Clínica () Educativa (x)	Social () Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	EDUCACIÓN	
Institución donde labora:	UNIDAD DE GESTION EDUCATIVA LOCAL N°06.ATE	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años () Más de 5 años (X)	
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)		

2. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este



Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p>Identificar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022</p>
----------------	--

4. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (subcategorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	<ul style="list-style-type: none"> - Eficiencia - Eficacia - Impacto 	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	<ul style="list-style-type: none"> - Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico 	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información sobre los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social" elaborado por Miriam Hétel Chinchay Huarcaya el año 2023 de acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
<p>CLARIDAD</p> <p>El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.</p>	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.





COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel (x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022?	SI X	SI X	SI X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI X	SI X	SI X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?	SI X	SI X	SI X	



	4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede comentar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo coméntenos porque	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos por qué?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Firma del evaluador
DNI: 21262169

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



JUICIO DE EXPERTO 10



Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2017-2022." La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al quehacer psicológico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez

Nombre del juez:	JOSE STALIN YAURI MUCARI		
Grado profesional:	Maestría ()	Doctor	(X)
Área de formación académica:	Clinica ()	Social	(X)
	Educativa ()	Organizacional	(X)
Áreas de experiencia profesional:	Administración		
Institución donde labora:	MINEDU - UGEL 02		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

2. **Propósito de la evaluación:**
Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

3. Datos de la escala (Colocar nombre de la escala, cuestionario o inventario)

Nombre de la Prueba:	Entrevista semi-estructurada
Autor:	Chinchay Huarcaya Miriam Hetel
Procedencia:	Autoría
Administración:	Sector público
Tiempo de aplicación:	30 min.
Ámbito de aplicación:	Lima Este
Significación:	<p>La investigación tiene categorías y subcategorías fundamentadas por artículos científicos, bibliografía y otros referentes. El instrumento se divide en 4 ítems relacionados a las categorías de Proyectos de inversión en infraestructura y 3 ítems relacionados a la categoría desarrollo Social.</p> <p style="text-align: center;">Objetivo de medición:</p> <p>Analizar los resultados de los proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2017-2022</p>



6. Soporte teórico

Escala/ÁREA	Sub-escala (subcategorías)	Definición
Proyecto de Inversión Pública	- Eficiencia - Eficacia - Impacto	Es todo proyecto de inversión pública que se realiza con el fin de generar cambios positivos en la sociedad, comunidad donde se ejecuten, para ello es necesario hacer hincapié en aspectos relevantes como la eficiencia, eficacia, y el impacto (Domínguez y Becerra, 2015).
Desarrollo social	- Índice de Desarrollo humano - Índice de desarrollo económico	Es un proceso de promoción hacia el bienestar de las personas y que va enlazado con el desarrollo económico y que en un lapso de tiempo mejora significativamente las condiciones de vida de un grupo de personas en diversos escenarios esenciales para el buen vivir determinado (Lagunas-Vázquez et al., 2017).

7. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento: "Validez de contenido del instrumento que recoge información sobre los proyectos de inversión en infraestructura vial y desarrollo social" elaborado por Miriam Hétel Chinchay Huarcaya el año 2023 de acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel) (x)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.



RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel (x)	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1 No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel (x)

Sub categorías del instrumento: PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
SUBCATEGORÍA 1: EFICIENCIA	1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 2: EFICACIA	2. ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? Coméntenos en su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	SI	SI	SI	
		X	X	X	
SUBCATEGORÍA 3: IMPACTOS	3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué? 4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué? Me puede comentar dos casos de la zona.	SI	SI	SI	
		X	X	X	

Sub categorías del instrumento DESARROLLO SOCIAL

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
-------------	------	----------	------------	------------	--------------------------------



SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO	5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo coméntenos porque	SI X	SI X	SI X	
SUBCATEGORÍA 1: ÍNDICE DE DESARROLLO ECONÓMICO	6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos por qué?	SI X	SI X	SI X	
	7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	SI X	SI X	SI X	


Firma del evaluador
DNI: 09564375
Código de registro:
Nivel:

Firma del evaluador

DNI: 09564375

Pd.: el presente formato debe tomar en cuenta:

Williams y Webb (1994) así como Powell (2003), mencionan que no existe un consenso respecto al número de expertos a emplear. Por otra parte, el número de jueces que se debe emplear en un juicio depende del nivel de experticia y de la diversidad del conocimiento. Así, mientras Gable y Wolf (1993), Grant y Davis (1997), y Lynn (1986) (citados en McGartland et al. 2003) sugieren un rango de **2** hasta **20 expertos**, Hyrkäs et al. (2003) manifiestan que **10 expertos** brindarán una estimación confiable de la validez de contenido de un instrumento (cantidad mínimamente recomendable para construcciones de nuevos instrumentos). Si un 80 % de los expertos han estado de acuerdo con la validez de un ítem éste puede ser incorporado al instrumento (Voutilainen & Liukkonen, 1995, citados en Hyrkäs et al. (2003).

Ver : <https://www.revistaespacios.com/cited2017/cited2017-23.pdf> entre otra bibliografía.



Anexo: 6 Registro de expertos en SUNEDU

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
SANCHEZ AGUIRRE, FLOR DE MARIA DNI 09104533	LICENCIADA EN EDUCACION, ESPECIALIDAD CIENCIAS HISTORICO SOCIALES Y FILOSOFIA Fecha de diploma: 13/06/19 Modalidad de estudios: PRESENCIAL	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO <i>PERU</i>
SANCHEZ AGUIRRE, FLOR DE MARIA DNI 09104533	BACHILLER EN EDUCACION Fecha de diploma: 17/11/15 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO <i>PERU</i>
SANCHEZ AGUIRRE, FLOR DE MARIA DNI 09104533	BACHILLER EN FILOSOFIA Fecha de diploma: 06/11/1998 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS <i>PERU</i>
SANCHEZ AGUIRRE, FLOR DE MARIA DNI 09104533	MAESTRO EN INVESTIGACION Y DOCENCIA UNIVERSITARIA Fecha de diploma: 15/09/2009 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ASOCIACION CIVIL <i>PERU</i>
SANCHEZ AGUIRRE, FLOR DE MARIA DNI 09104533	DOCTOR EN EDUCACION Fecha de diploma: 13/06/2014 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ASOCIACION CIVIL <i>PERU</i>
SANCHEZ AGUIRRE, FLOR DE MARIA DNI 09104533	MAGISTER EN EDUCACION MENCION EN GESTION DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS Fecha de diploma: 27/08/2009 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	FACULTAD DE TEOLOGIA PONTIFICIA Y CIVIL DE LIMA <i>PERU</i>

10/1/23, 22:51

about:blank



REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
LA ROSA LONGOBARDI, CARLOS JACINTO DNI 08093718	MAGISTER EN CIENCIAS DE LA EDUCACION EDUCACION MATEMATICA Fecha de diploma: 23/08/2011 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
LA ROSA LONGOBARDI, CARLOS JACINTO DNI 08093718	BACHILLER EN INGENIERÍA ELECTRÓNICA Fecha de diploma: 21/05/93 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD RICARDO PALMA <i>PERU</i>
LA ROSA LONGOBARDI, CARLOS JACINTO DNI 08093718	INGENIERO ELECTRÓNICO Fecha de diploma: 21/09/95 Modalidad de estudios: PRESENCIAL	UNIVERSIDAD RICARDO PALMA <i>PERU</i>
LA ROSA LONGOBARDI, CARLOS JACINTO DNI 08093718	DOCTOR EN CIENCIAS DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 06/04/18 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 17/08/2011 Fecha egreso: 09/08/2013	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>



10/1/23, 23:01

about:blank



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
ASENCIOS TRUJILLO, LUCIA DNI 25712570	LICENCIADO EN EDUCACION. ESPECIALIDAD: Fecha de diploma: 10/10/1997 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE PERU
ASENCIOS TRUJILLO, LUCIA DNI 25712570	MAGISTER EN CIENCIAS DE LA EDUCACION MENCION: TECNOLOGIA EDUCATIVA Fecha de diploma: 07/02/2008 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE PERU
ASENCIOS TRUJILLO, LUCIA DNI 25712570	DOCTOR EN CIENCIAS DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 18/03/2010 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE PERU
ASENCIOS TRUJILLO, LUCIA DNI 25712570	LICENCIADO EN EDUCACION Fecha de diploma: 10/10/1997 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE PERU
ASENCIOS TRUJILLO, LUCIA DNI 25712570	BACHILLER EN CIENCIAS DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 09/07/1997 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE PERU



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
CUEVA VERGARA, GLORIA LUZ DNI 06184894	DOCTORA EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD Fecha de diploma: 11/04/22 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 01/04/2019 Fecha egreso: 27/01/2022	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C. PERU
CUEVA VERGARA, GLORIA LUZ DNI 06184894	MAESTRO/MAGÍSTER EN GESTIÓN PÚBLICA Fecha de diploma: 06/05/17 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 21/04/2015 Fecha egreso: 31/08/2016	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO PERU
CUEVA VERGARA, GLORIA LUZ DNI 06184894	BACHILLER EN MEDICINA Fecha de diploma: 16/05/88 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS PERU
CUEVA VERGARA, GLORIA LUZ DNI 06184894	MEDICO CIRUJANO Fecha de diploma: 19/05/88 Modalidad de estudios: PRESENCIAL	UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS PERU
CUEVA VERGARA, GLORIA LUZ DNI 06184894	MEDICO CIRUJANO ESPECIALISTA EN PSIQUIATRIA Fecha de diploma: 06/06/2000 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS PERU



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
GUERRERO ORBEGOZO, JUAN MIGUEL DNI 09526870	DOCTOR EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD Fecha de diploma: 11/04/22 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 01/04/2019 Fecha egreso: 27/01/2022	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C. PERU
GUERRERO ORBEGOZO, JUAN MIGUEL DNI 09526870	MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA Fecha de diploma: 17/06/19 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 05/08/2017 Fecha egreso: 30/01/2019	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C. PERU
GUERRERO ORBEGOZO, JUAN MIGUEL DNI 09526870	BACHILLER EN CIENCIAS CON MENCIÓN EN ARQUITECTURA Fecha de diploma: 23/11/82 Modalidad de estudios: - TIPO: • DUPLICADO Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA PERU
GUERRERO ORBEGOZO, JUAN MIGUEL DNI 09526870	TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO Fecha de diploma: 26/04/83 Modalidad de estudios: - TIPO: • DUPLICADO	UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA PERU



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
VARGAS VARGAS, GAUTAMA CLODOMIRO DNI 27287346	DOCTOR EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD Fecha de diploma: 11/04/22 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 01/04/2019 Fecha egreso: 27/01/2022	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C. PERU
VARGAS VARGAS, GAUTAMA CLODOMIRO DNI 27287346	INGENIERO DE SISTEMAS Fecha de diploma: 30/10/2009 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL PERU
VARGAS VARGAS, GAUTAMA CLODOMIRO DNI 27287346	BACHILLER EN INGENIERIA DE SISTEMAS E INFORMATICA Fecha de diploma: 28/08/2007 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS S.A. PERU
VARGAS VARGAS, GAUTAMA CLODOMIRO DNI 27287346	MAGISTER EN TECNOLOGIA EDUCATIVA Fecha de diploma: 04/07/2014 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO PERU



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

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

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
ORTIZ VERGARA, MARTIN WILLIAM DNI 41357443	DOCTOR EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Fecha de diploma: 22/03/22 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 17/08/2009 Fecha egreso: 12/08/2011	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
ORTIZ VERGARA, MARTIN WILLIAM DNI 41357443	MAESTRO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN CON MENCIÓN EN EDUCACION TECNOLÓGICA Fecha de diploma: 27/12/18 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 17/08/2005 Fecha egreso: 10/08/2007	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
ORTIZ VERGARA, MARTIN WILLIAM DNI 41357443	BACHILLER EN CIENCIAS DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 12/11/2004 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
ORTIZ VERGARA, MARTIN WILLIAM DNI 41357443	BACHILLER EN EDUCACION ELECTRONICA Fecha de diploma: 12/11/2004 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
ORTIZ VERGARA, MARTIN WILLIAM DNI 41357443	LICENCIADO EN EDUCACION, ESPECIALIDAD: ELECTRONICA Fecha de diploma: 08/03/2005 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
ORTIZ VERGARA, MARTIN WILLIAM DNI 41357443	LICENCIADO EN EDUCACION Fecha de diploma: 08/03/2005 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

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

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
NIÑO CUEVA, DANES CARLOS ENRIQUE DNI 09763790	DOCTOR EN CIENCIAS DE LA EDUCACION CIENCIAS DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 27/12/16 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 19/05/2005 Fecha egreso: 24/01/2011	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
NIÑO CUEVA, DANES CARLOS ENRIQUE DNI 09763790	BACHILLER EN CIENCIAS DE LA EDUCACION Fecha de diploma: 27/11/1998 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
NIÑO CUEVA, DANES CARLOS ENRIQUE DNI 09763790	LICENCIADO EN EDUCACION Fecha de diploma: 29/02/2000 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
NIÑO CUEVA, DANES CARLOS ENRIQUE DNI 09763790	SEGUNDA ESPECIALIDAD PROFESIONAL EN LA ESPECIALIDAD DE INFORMATICA EDUCATIVA Fecha de diploma: 09/02/2007 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>
NIÑO CUEVA, DANES CARLOS ENRIQUE DNI 09763790	MAGISTER EN CIENCIAS DE LA EDUCACION CON MENCIÓN EN GESTION EDUCACIONAL Fecha de diploma: 25/11/2010 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DE EDUCACIÓN ENRIQUE GUZMÁN Y VALLE <i>PERU</i>



Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

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

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
VARGAS BRAVO, CATHERINE OLIVE DNI 21262169	DOCTORA EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD Fecha de diploma: 11/04/22 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 01/04/2019 Fecha egreso: 27/01/2022	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C. <i>PERU</i>
VARGAS BRAVO, CATHERINE OLIVE DNI 21262169	MAESTRA EN ADMINISTRACIÓN DE LA EDUCACIÓN Fecha de diploma: 11/07/18 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 10/04/2015 Fecha egreso: 17/12/2016	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO <i>PERU</i>
VARGAS BRAVO, CATHERINE OLIVE DNI 21262169	BACHILLER EN EDUCACION Y CIENCIAS HUMANAS EDUCACION PRIMARIA Fecha de diploma: 14/05/2012 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES <i>PERU</i>
VARGAS BRAVO, CATHERINE OLIVE DNI 21262169	CONTADOR PUBLICO Fecha de diploma: 15/02/1999 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL DANIEL ALCIDES CARRIÓN <i>PERU</i>
VARGAS BRAVO, CATHERINE OLIVE DNI 21262169	BACHILLER EN CIENCIAS CONTABLES Fecha de diploma: 23/01/1996 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DANIEL ALCIDES CARRIÓN <i>PERU</i>



Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

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

REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
YAURI MISARI, JOSE STALIN DNI 09564375	LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN Fecha de diploma: 17/11/20 Modalidad de estudios: PRESENCIAL	UNIVERSIDAD NACIONAL DANIEL ALCIDES CARRIÓN <i>PERU</i>
YAURI MISARI, JOSE STALIN DNI 09564375	MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA Fecha de diploma: 17/06/19 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 07/08/2017 Fecha egreso: 30/01/2019	UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO S.A.C. <i>PERU</i>
YAURI MISARI, JOSE STALIN DNI 09564375	BACHILLER EN CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Fecha de diploma: 07/01/2002 Modalidad de estudios: - Fecha matricula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL DANIEL ALCIDES CARRIÓN <i>PERU</i>



7. Evidencias de recojo de información.

ENTREVISTA 1:

Sr. F.V. A. ex regidor de la Municipalidad de Lurigancho Chosica, en el cual se desempeñó en la comisión de desarrollo urbano, gestionando diversas ordenanzas municipales, con amplia experiencia y conocimiento en proyectos a nivel del Cono Este, dirigente a nivel del Cono Este, además de haber ejercido el cargo de secretario general de su comunidad.

Link de acceso a la entrevista:

<https://drive.google.com/drive/folders/1WDmsdoZznT4lb9rvxftHKIqO30U4PqVR?usp=sharing>

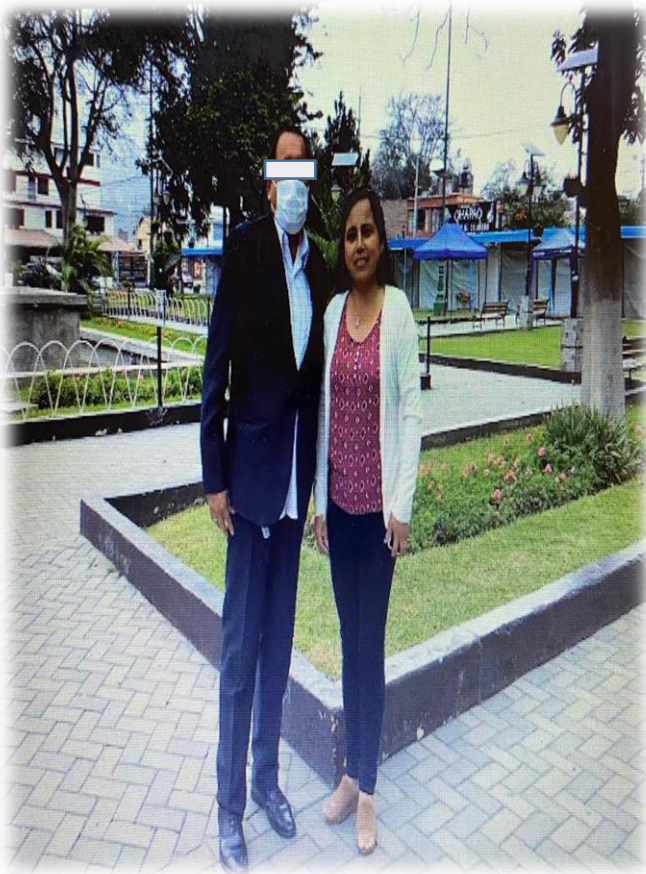


ENTREVISTA 2:

Sr. S.A.C. bachiller en derecho y ciencias políticas, con inscripción en SUNEDU, especialista en transporte y señalización, con vasto conocimiento en el tema de proyectos de infraestructura vial en la zona de Lima Este y otros.

Link de acceso a la entrevista:

<https://drive.google.com/drive/folders/1un3-gLr1yQ0tIFqBdHxoU3tpykKvjFJt?usp=sharing>



ENTREVISTA 3:

Sr. C. A. S. Q. de profesión ingeniero civil, ex regidor en la Municipalidad de Chaclacayo 2015-2018. En su desempeño profesional con gran experiencia en los proyectos de inversión pública.

Link de acceso a la entrevista:

<https://drive.google.com/file/d/13UkXsxyCmE8h86EQQUKegEyRJSP6V1n7/view?usp=sharing>



ENTREVISTA 4:

Sr. J.E.B Presidente de la Asamblea Metropolitana de la Municipalidad de Lima- representante de la sociedad civil. Además presidente de la central de organizaciones sociales de Lima Este. Representando a la sociedad civil.

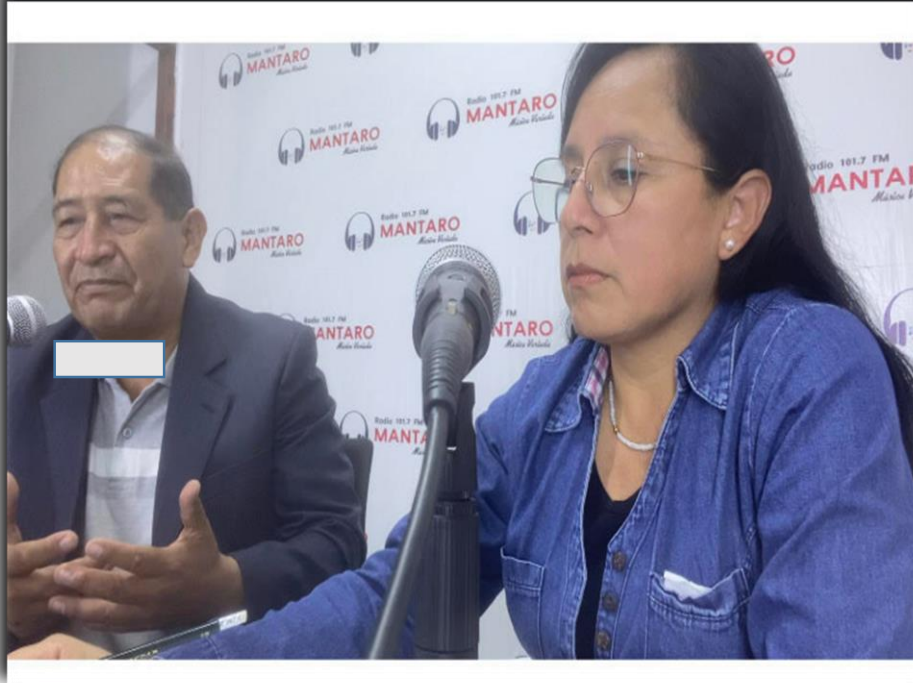
https://drive.google.com/file/d/1xDVi_D3bpne7H8z6s8KUyOfCHI0-KtL4/view?usp=sharing



ENTREVISTA 5:

Sr.A.A.B Periodista de profesión, labora en Radio Mantaro con el programa La Voz de Lima Este. Con más de 30 años de experiencia en temática de proyectos de inversión y desarrollo social en Lima este.

https://drive.google.com/file/d/1xDVi_D3bpne7H8z6s8KUyOfCHI0-KtL4/view?usp=sharing





PREGUNTAS DE ENTREVISTAS FUNCIONARIOS	PARTICIPANTE 1:
<p>1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?</p>	<p>Mira la ambición como dirigente, cuanto que hubiéramos hecho más obras si hubiéramos tenido apoyo tanto, de nuestro gobierno, como también el alcalde Metropolitano. Pero lamentablemente, a falta de eso se ha quedado proyectos, pues tan importantes, sin logros, pero nunca es tarde. Hay que seguir trabajando. Bueno en proyectos teníamos, pues este ya avanzados, solamente eso necesita decisión política y prácticamente, si mañana ordena, estos proyectos, entrarían de repente ya en funcionamiento, como es el tren Lima Chosica, la autopista Ramiro Priale, el puente Ñaña si logramos, el puente Huampaní está en construcción. Esto nos ha costado bastante esfuerzo, en el 2012 nosotros formamos un grupo de dirigentes a nivel de Cono Este y para esto yo he liderado pues este, como presidente del Frente Único de Desarrollo del Cono Este, ahí es cuando fuimos al presupuesto participativo de Lima Metropolitana, logramos bastante y dentro de eso esta la Ramiro Priale, el puente Ñaña, el parque Ecológico, que hemos perdido por un valor de 33 millones de soles, que eran desde la Maltería de Ñaña hasta el puente Morón, todo al costado del río, iba a ser un hermosísimo parque, pero lamentablemente nuestras autoridades, no sé qué es lo que tienen, no toman interés, hemos perdido eso, sí el Presupuesto, todo, entonces lo único que hemos logrado es el puente Ñaña, el puente Huampaní, de igual manera, pues la reparación del puente de Los Ángeles, pero nos dicen que ahora con el último huaico, ya también esta, peligra y rajadura. Pero trabajamos, entonces el logro es eso.</p> <p>El Ramiro Priale ya estaba todo listo, pero, en la época del doctor Castañeda Lossio él tenía bastante interés, pero lamentablemente terminó su gestión y ahí es lo que se estanca. Ya los que entraron, los otros alcaldes, ya no tuvieron, pues el mismo interés. Al final, esto se ha convertido en problemas, se ha judicializado y para mala suerte Odebrecht está metido. Pero como se quiso hacer algo, pero lamentablemente el alcalde Muñoz solamente parece que ha hecho mal de hacer una pista, pues una capa tan delgada, eso con transportes pesados eso se va a ir abajo, hasta Ñaña se ha avanzado, pero por partes. Entonces eso falta. Pues como le digo, pues si habría un interés político y yo sé que podemos lograr y eso lo que falta, pues el nivel de Cono este no, no es como lo tienen el Cono norte, cono Sur tienen pues buenas pistas, no? En cambio, acá, lamentablemente estamos olvidados.</p>
<p>2. Según usted ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? En su experiencia ¿Cuáles serían las causas?</p>	<p>Las causas, como le digo, si nosotros hubiéramos manejado conjuntamente con nuestras autoridades locales, esto hubiera sido otro mejor. Muchas veces, hasta como dirigente con nuestros propios bolsillos, teníamos que caminar, en comparación de otro distrito, pues a sus dirigentes, le financian hasta el pasaje. Entonces eso era, pues en parte lo que no nos han apoyado, pero como le digo, pues seguiremos trabajando y estoy seguro que con un poco más de empuje, vamos a lograr este tren tan ansiado. No, que era, pues a nivel local el tren Lima- Chosica, pero transportes ya lo ha mencionado que esto va a ser interprovincial. Ya van a venir desde Huarochiri a Lima, lo han alargado y ya hay los paraderos, todavía están diseñados, pero por el mismo riel que actualmente puede trasladar el tren de carga.</p> <p>En cuanto al by pass de Vitarte, mira ahí parece que faltó, pues un interés claro en esa parte no he estado involucrado, porque no estuve.</p> <p>Yo más interés tenía, pues en cuanto a Chaclacayo, Chosica, en cuanto con Vitarte ya no era tan cercano. Entonces parece que ahí se equivocaron los supervisores de obra. Por eso yo veo, pues, que no hay intereses, si en una obra hay financiamiento. Al supervisor le financia y entonces debe estar preocupado y exigir, pues no, los encargados para que supervise. Entonces no hay ese interés, la verdad que es una pena ese bypass que a corto tiempo se halla malogrado y así este perjudicando a miles y miles de transeúntes que a diario nos trasladamos a Lima.</p>
<p>3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?</p>	<p>Bueno, en lo social es muy importante, porque en lo social, pues no sólo una persona se traslada de Lima a Chosica, Santa Eulalia, porque ahí se juntan, pues por el tiempo que tenemos o por el ambiente, no. Se trasladan, pues familias íntegras, hasta barrios íntegros, no, entonces lo que se trasladan.</p> <p>Bueno, pues en lo económico, si dejan pues más que todo en las zonas, en las zonas turísticas y recreos campestres, restaurantes turísticos son los más beneficiados.</p> <p>Hay ingreso económico, desarrollo social a las familias, se pueden desarrollar, tener un negocio y salen adelante y tenemos mucho más para crecer, pues en cuanto, económicamente, eso es lo que le conviene, pues a nuestras autoridades locales.</p> <p>En la parte ambiental, somos beneficiados bastante nosotros porque Chosica, Chaclacayo, Santa Eulalia, todo eso nosotros estamos ubicados, pues en zona de ceja, de sierra y Costa, no, y el ambiente es maravilloso, por eso que mucha gente prefiere visitar por estas zonas, casi todo el año. Entonces es muy importante al medio ambiente que tenemos, pero necesita mejorar bastante, también en cuanto al medio ambiente. Entonces, ojalá, pues no, con el tiempo se mejore.</p>
<p>4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué?</p>	<p>En cuanto a la calidad de vida? Bueno, si yo veo que hay mejor calidad de vida y si se está trabajando bastante, en cuanto a seguridad vial, es lo que falta también, porque faltan señalizaciones, falta semáforos, falta cámara de video vigilancia, faltan muchas cosas. Y con todo eso estaríamos mejorando.</p> <p>En el caso de la Ramiro Priale, que por ahí tiene en la zona de Carapongo, esta era una zona como que muy escondida, hacia el lado margen derecho, con la gestión anterior del alcalde, doctor Víctor Castillo, se ha mejorado bastante con el apoyo de Lima Metropolitana, la pista pues ahora está mejoradísimo. La pavimentación es con cemento, por eso que ahora está bastante, ha mejorado, muchas veces, cuando hay problemas en la Carreterra Central, toman el puente Ñaña, por ahí ingresan y rápido están en Lima, he tenido la oportunidad de viajar en media hora, está increíblemente en Lima y eso sería mucho mejor cuando es con la autopista Ramiro Priale.</p> <p>Y todo lo que somos nosotros, los que somos parte de Chosica, Chaclacayo también nos hemos visto beneficiados con estas obras. En parte si, falta todavía mucho trabajo hay onas en las que se puede activar las zonas alternas. Con las vías alternas se puede suplir.</p>



<p>5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo</p>	<p>Se puede mejorar. En cuanto a la escolaridad, no tenemos cuántos estudiantes sufren y acá en a nivel de Cono Este, tenemos pues colegios de grande prestigios, como también el Coar, el colegio Mayor, en centro vacacional Huampani, tenemos dos universidades, la Cantuta, la Unión, ellos pues son lo que necesitan facilidades tambien para que puedan este trasladarse y cumplir con sus estudios, la consecuencia del transporte. A veces, pues se quedan, pues llegan tarde, no están puntuales, hay problemas que está pasando, eso falta bastante.</p> <p>En cuanto a esperanza de vida de igual manera yo podría decir, no con el tiempo que voy pasando. Hay que tener un poco de esperanza y esperamos, pues que se logre, pues todos estos propósitos con los proyectos y ojalá también, pues que los dirigentes que asumamos lo hagamos por vocación, no por otros intereses. A veces hay dirigentes. Se agarran el cargo pero no, no lo trabajan como no sè, lo utilizan como pasatiempo, parece que sí. Eso pues es parte negativo. Esperamos, pues que nuestros futuros no que tomen un poco de seriedad y que avancemos en ello.</p>
<p>6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?</p>	<p>Este problema que tenemos, pues a nivel nacional, desde nuestro gobierno Central ha reducido bastante, en cuanto ya no hay pues desocupados bastante y no hay a consecuencia de eso. Yo creo pues ahora estamos golpeados, pues por los asaltos, por todo, entonces eso sí está retrocediendo poco.</p> <p>A lo largo del margen por ejemplo, en la zona de Priale, en la zona de huachipa, vemos que es una zona de donde, han aumentado las fábricas, Ud. cree que eso que la facilidad de las vías que se han hecho las pistas, este ha facilitado que estas personas puedan acceder a su zona de trabajo y haya de repente disminuido el desempleo. Ud.Cree que ha sido favorable también para que estas empresas o las personas que generan estos empleos tengan también esa facilidad?</p> <p>Lo importante, las fábricas, las industrias que están ubicadas dentro de la zona de Huachipa, ya están tomando personal, ya que son del lugar y eso, pues ayuda bastante, porque ahí se ahorran tiempo. Tanto la empresa como también el trabajador se benefician en esa parte, si ya están tomando acciones y algunas fábricas solicitan por intermedio de la Municipalidad, ellos convocan ahí están apoyandolos a los que desean trabajar.</p>
<p>7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?</p>	<p>Bueno, todo político no debe hacer en la época de candidato, pues ofrece muchísimas cosas, como el alcalde de Lima, ofreció que la Ramiro Priale, tanto también los alcaldes digitales como chaclacayo y Chosica dice no la Ramiro Priale lo vamos hacer, pero ahorita, parece que no les interesa, se han quedado estancados. Están aduciendo que el huaico, es su justificación, pero lo importante es las vías de comunicación. Eso sería muy bueno, no sólo para el distrito, porque el cono Este, pues no es sólo para chosica o Huarochiri, este sea interprovincial que muchos se trasladan por nuestra Carretera Central, Sierra Central, la selva, todo eso ,traen los productos y con esto a veces no se puede. No hay días, semanas que están ahí paralizados los camiones. Ahí se malogran los productos, hay muchas cosas, falta bastante apoyo.</p> <p>En parte sí se ha mejorado, en algo se puede decir se ha mejorado, pero necesita mucho más, no podemos ser conformistas con esto, que estamos avanzando un poco, mucho más. Tenemos que avanzar.</p>



<p>PREGUNTAS DE ENTREVISTAS FUNCIONARIOS</p>	<p>PARTICIPANTE 2:</p>
<p>1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?</p>	<p>Bueno al respecto yo tengo que expresarme con claridad, usted realiza una pregunta de cuáles han sido los beneficios a la fecha? Creo que es infimo o muy poco o nada. Porque si nosotros hablamos de infraestructura en inversiones públicas, podríamos nombrar la Carretera Central ,con la obra de los corredores complementarios, la Línea dos del Metro, la vía Nacional de Ramiro Priale, la vía expresa de Javier Prado y muchos de ellos tienen que culminar, no han culminado esa obra, en ese sentido, por eso quiero señalar que justamente también dentro de un estudio que hemos analizado y que ha realizado la Municipalidad de Lima, podemos señalar acá que justamente esas vías de infraestructura, Los ejes viales no se han culminado. Por eso acá para iniciar quiero señalar para que Ud. tenga un conocimiento ud. especialmente Srta. Miriam que la infraestructura vial en Lima Metropolitana y especialmente en Lima Este está regido por la ordenanza del Sistema Vial Metropolitana número tres, cuatro, uno. En ella están clasificados todas las vías de la provincia de Lima y vamos a ver que esa ordenanza señala a cargo de quienes están cada una de ellas de acuerdo a su clasificación y vamos a comenzar hablando de las Vías Nacionales y como ella tenemos la autopista Ramiro Priale, el cual está en responsabilidad del Ministerio de Transportes y comunicaciones y como ya es de público conocimiento, esa vía tiene que culminar su obra en una salida que están definiendo un trazo a la altura de Ñaña o Chaclacayo. Ese sentido compete al MTC, las vías arteriales expresas y colectoras corresponde su responsabilidad de mantenimiento, rehabilitación a la Municipalidad Metropolitana de Lima y vemos nosotros que cuán importante es la Carretera Central y en toda la extensión de la provincia de Lima le corresponde a la Municipalidad Lima su mantenimiento, su rehabilitación. Podemos denominar si que la Municipal distrital le corresponde la vía local, en ese sentido por eso, si analizamos creo muchas de ellas, la propia Carretera Central, la Línea dos del Metro, necesita culminar y así sucesivamente, podemos hablar también de la Vía expresa, del eje Vial Javier Prado y si bien es cierto, se inició una mejora con la implementación de los túneles para que nos permita llegar rápidamente a la Carretera Central, pero esa vía tiene que culminar su trazo, resolución de hora y conectarnos con la autopista Ramiro Priale, con la Vía Nacional y falta un tramo porque solamente se ha concluido hasta el eje vial Javier Prado con la Avenida Bernardino Rivadavia y Metropolitana. Bueno, justamente sobre esa obra que ha sido, pues un tremendo problema para todos los ciudadanos de Lima Este y hasta ahorita sigue siendo así, es esta una obra que no se ha hecho de acuerdo a los requerimientos técnicos para que cuando se den, este tipo de evento de la naturaleza como lluvias o huaicos, no hay pues los canales de desfogue para que pueda hacer que el agua que se almacena, para poder seguir su curso, en ese sentido, por eso hemos tenido un caos a raíz del ciclón Yaku y que ha perjudicado pues a muchos distritos del cono este, pero especialmente a Lima Este, especialmente a este hermoso distrito de Chaclacayo hemos visto muy penoso las cosas como se han desarrollado. Y aquí hago un saludo de solidaridad a todos mis amigos y hermanos de Chaclacayo, tengo familia en Chaclacayo y debido a ello, cómo también se dañó la Carretera Central concluyendo en el término pues de la obra del by pass que está en la entrada de la avenida de las Torres y qué curioso, tiene poco tiempo y ha sufrido prácticamente pues un colapso que no esperábamos y hay un mensaje un mensaje para todos los profesionales de ingeniería, para todos los funcionarios del estado, para aquellos que toman decisiones que las obras que se ejecuten, pues sean realizadas diseñados como realmente se requiere hoy en día, de acuerdo a todos, parámetros técnicos que exige la ingeniería</p>
<p>2. Según usted ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? En su experiencia ¿Cuáles serían las causas?</p>	<p>Bueno, dentro de la temática de preguntas que usted me realiza, se expresa de obras que debían ya estar en funcionamiento desde el año 2013 a la fecha, en este sentido, siendo la Carretera Central el eje más importante, no? Y que conecta a 9 distritos, imagínese el facilitar el corredor de la Carretera Central sería, pues, de una mejora total para nosotros, en ese sentido, por eso acá permítame conversar un poco, que ya creo que parece que muchos ciudadanos, autoridades se han olvidado cuando se inicia la reforma del transporte y la reforma del transporte, inicia con un cambio iniciado mediante la ordenanza número 16, 13 de la Municipalidad Metropolitana de Lima, que implementa, pues los corredores complementarios. Cinco corredores complementarios a nivel de Lima Metropolitana, y se crea el sistema integrado de transporte y ahí se habla del Corredor Verde de la Carretera Central. El Corredor Verde de la Carretera Central, más o menos agrupa a unas troncales de rutas con sus respectivas alimentadoras de ocho troncales, aproximadamente con un aproximado de más 650 buses de 12 metro y fijese usted si ya se hubiera culminado hasta ahora que le inició esa alcaldesa, y que lamentablemente tengo que decirlo si bien es cierto en paz desanse que el alcalde Luis Castañeda Lossio, pero cuando el ingreso posterior a la alcaldesa, la señora Susana se paraliza la reforma del transporte y realmente, pues, es una necesidad para todos los distritos Lima Este, que la Carretera Central tenga este sistema integrado de transporte similar a la que está operando de repente en la Avenida Tacna, o la vía expresa de Javier Prado. Pero con los alcances que tenía en un inicio este proyecto de inversión, porque ella hablaba de renovación de buses, gas natural, de mayor capacidad, pero también con una estructura adecuada y una infraestructura para el parqueo a los vehículos con los terminales correspondientes y no como hemos visto, estos malos ejemplos, tanto en el Corredor Rojo, como el Corredor Azul, pues en ese sentido, eso no contemplaba las bases de licitación, porque tengo conocimiento de ellos. Nosotros hemos participado de manera directa al respecto. Igualmente, que este tipo de obra que va a agilizar todo el tránsito de toda la Carretera Central, cuánto beneficiaría. Pero también aca dejamos en claro que los hermanos transportistas formales, ellos seguirían trabajando en la ruta periférica, que de todas maneras se va a dar, porque el</p>



	<p>Corredor verde y la Carretera Central, solamente va a utilizar la principal vía, no quedando todas los alimentadores para los buses de menor capacidad.</p>
<p>3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?</p>	<p>Sí, definitivamente todas estas obras, que se realiza de mejora de infraestructura vial, definitivamente, pues tiene como objetivo mejorar el transporte, hacer llegar el transporte urbano más cerca de repente a aquellos ciudadanos de menor condición, también por que le permite agilizarle. mejor lógicamente cuando esté completamente concluida las obras, como debe ser indudablemente también en la parte social, al generar nuevos puestos de trabajo va a beneficiar, puesto a que crezca la demanda laboral y se formalice y los operadores de este sistema, pues ya es política estado de que va a tener que estar bajo una planilla, las cuales les va a garantizar no solamente trabajo, sino su sistema de atención en salud, que es necesario. En ese sentido, por eso la implementación de todo ello, de la infraestructura vial y los programas de transporte ,lógicamente va a contribuir a un desarrollo económico del país, porque al generar una fuente de trabajo, que va mejorar los ingresos y de la misma manera fue lo más importante, no que prácticamente se va a reactivar la economía nacional que tanto queremos.</p>
<p>4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué?</p>	<p>De manera total, no, pero sí, hay un avance, hay un avance por decir, ya le he manifestado, tenemos la vía Expresa Javier Prado. Si bien es cierto, no ha culminado hasta donde debe ser la Vía Nacional de Ramiro Priale, pero definitivamente, pues ello ha contribuido a que no se sature tanto toda la Carretera Central, desde Santa Anita porque a través del túnel, pues hay un ahorro de tiempo, ahorro de horas, hombres y lógicamente también de consumo de combustible, y en la cual este tipo de combustible, que usa la mayor cantidad de las personas que conducen sus vehículos, que ya sea la gasolina, el petróleo, en estos actuales momentos de coyuntura, ya es un perjuicio para el país, porque nosotros no podemos abastecer la cantidad de vehículos con este tipo combustible. Por eso es política del Estado que se contribuya y se masifique el gas natural y es más, ya la tecnología a raíz de la post pandemia, pues ya vemos de que los carros eléctricos, ya están llegando y posiblemente el Estado también va hacerlo como política que el transporte urbano regular de Lima pueda sea este inmerso en ese sentido, también tenemos una de las vías de La Nueva Esperanza, en las cuales nos permite, pues, llegar más rápido a este sector de Chaclacayo, por ejemplo con la vía Expresa de Javier Prado la nueva Vía de Esperanza. Entonces todo ello contribuye a que, de una u otra manera, los ciudadanos, especialmente desde la parte Santa Clara, Chaclacayo y Chosica puedan tener un acceso un poco más directo. En parte, los va a aliviar.</p>
<p>5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo</p>	<p>Sí, yo, creo que, para mí, en mi conocimiento, la labor diaria, una de las infraestructuras más importantes que va a ser beneficio ya sea en el tipo de ambiente socioeconómico y ambiental, pues es esperada o el esperado funcionamiento de la Línea Dos del Metro, ya es de conocimiento público que esa obra está concluida al menos en el tramo que va a beneficiar a Lima Este. ¿Qué están esperando las autoridades para que esta obra, ya no funcione de una vez? ¿O es que podemos colegir seguramente o hacer una inferencia lógica? O es que también sea una obra que de repente, en el aspecto legal, tenga su conectoramiento y no se este dando ,ya el servicio como debe ser ya inclusive hemos visto cómo la ciudadanía en Lima Este el día sábado, que ha pasado, han realizado un plantón, porque definitivamente al haber conlapsado la Carretera Central y especialmente ,ha caído el ciclon Yaku, como usted lo ha señalado, la vía expresa que tenemos el Bypass en la altura de Las Torres, ha perjudicado totalmente a todos los ciudadanos que transitan por la Ramiro Priale y que hace mucho, pues para la parte de Carapongo, Nievería, Cajamarquilla, entonces ellos son también los que sufren, así como la gente de Huaycan y Chosica ,en ese sentido. por eso, desde aquí hacemos un llamado a todas nuestras autoridades, la Línea Dos del Metro, que funcione de una vez, especialmente el distrito de Ate, es un cuello de botella, no hay por dónde pasar y definitivamente sería así de mucho, aporte, por qué va a permitir, pues de que muchos ciudadanos se transiten en este tipo de servicios de transporte masivo, en la cual se va a ahorrar tiempo economía y nos permite de repente, pues ese tiempo de ahorro que uno puede estar ,ya sea con la familia o de repente, pues poder hacer un poco más horario de trabajo.</p>
<p>6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?</p>	<p>A mi parecer, no creo de que hayan reducido, ni aumentado porque vemos que todo está casi normal y se está operando como normalmente ha sido lo en estos últimos años con el capacite repente, la informalidad ha crecido. En ese está el sector de Lima este, te estoy hablando. Precisamente en el transporte urbano regular y esto puede ser una expectativa de trabajo, pero no podemos permitir que sea informal. En ese sentido, las autoridades no están de repente cumpliendo una labor como debe ser en la parte de fiscalización, porque lo que queremos es de que el transporte sea formal y sea una garantía de calidad de vida, de salud y preserve la seguridad de los usuarios. En este sentido, el transporte tiene que ser formal. Hay políticas de estado en las cuales, por eso, la Línea Dos del Metro, los Corredores complementarios, las líneas masivas, Lima tiene que tener seis Líneas del Metro. Una de ellas es la Línea de Metro que beneficia a toda Lima de Ate a Callao, en ese sentido, por eso debe culminarse todas estas obras, para que una otra manera sea de un beneficio, para la comunidad de manera total. Por ejemplo, este comentando en el caso de la Ramiro Priale , hay mucha gente que viene de Lima a trabajar aquí a Chaclacayo y viceversa, no, Chosica y Chaclayo a trabajar a Lima y vemos que hay momentos en que colapsa esta vía. No hay todavía, no? No sea si sea el diseño o no ha sido estructurado bien o como es que siempre se vea que hay un atoro en la Ramiro Priale.</p>



	<p>Bueno la vía de Ramiro Priale y la vía nacional pues en su momento como una obra de alto tránsito, para lo cual por eso cobra peaje. Pero a los años que se daba hoy en día ya parece una vía más local. El tránsito es lento, saturación de vehículos. Ha colapsado también esa vía y no cumple la expectativas. Como ya señalamos, debería tener su culminación hasta altura de Lima este, ya sea Ñaña o Chacacayo. Pero se vio paralizada en su momento, pues por el tema inmerso dentro de la corrupción de ODEBRECHT. Eso indudablemente, pues desestimar la parte legal para que pueda seguir ejecutando esa obra. Si bien es cierto, ha demorado. Pero también una pena de que los alcaldes que quisieran comenzar a venir los huaicos y parte de la obra de avance prácticamente se ha deteriorado. Entonces, en este sentido, hagamos votos todos, y especialmente las autoridades que cumplan sus funciones. Como debe ser trabajar a fondo que la conecten esta vía, pues con chacacayo de manera directa para que sea beneficio, no solamente para el distrito de Chacayo, de Ate también si no lo más importante, yo creo Chosica entre vía del Sol siempre escucho a nuestros hermanos Chosicanos. Siempre se escucho la reiterada queja. Su necesidad de repente de un tránsito de una mejor infraestructura y un transporte más adecuado aca yo quiero de repente implementar un poco, alcanzar un poco la información es es cierto que la línea del metro Culmina Ate - Callao casi la estación va estar en el Kilómetro 7.5 de la carretera central y de la misma manera los colores complementarios que está diseñado para la dura del kilómetro 11 o 12 la carretera central donde van ser las estaciones. ¿Entonces, la pregunta es como lo dicen los hermanos Chosicanos y por qué no llega a Chosica? ¿Qué pasa con Chosica? Son los patitos feos. Entonces, a ello quiero de repente agregar porque tuve la. Oportunidad de conversar con los señores de ejecutores de la concesionaria de la línea dos del metro justamente inquietó del interrogante los hermanos Chosicanos, si se puede ampliar la obra de desde Ate hasta Chosica. Y ellos respondieron que sí, pero ya ese es otro proyecto y lógicamente otro costo y otra ejecución de obra. Pero yo creo Se debe hacer esa inversión para mejorar, porque los hermanos chosicanos también merecen un servicio de esa naturaleza. Y yo pongo como ejemplo No, si la misma contraloría en sus informes señala dice Se pierde 25000 millones por año por la corrupción. Ya, pues todos los funcionarios del estado y todos los proveedores sean un raw, y que ese dinero no permita, pues realizar una obra de esa naturaleza, que sería una justa aspiración para los distritos hermanos de Chacacayo y Chosica</p>
<p>7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?</p>	<p>Sí, ahí me gustaría tocar en este punto un tema tan importante ya de una obra de infraestructura de inversión pública que es bajo un contrato de gobierno a gobierno. Y estoy hablando de la nueva carretera central, la autopista de cuatro carriles es una obra que has entregado en concesión para que lo ejecute el gobierno de Francia. Ya eso se hizo cuando estaba de presidente, el Sr. Sagasti. Porque esta vía es especial, porque va a nacer en el Hermano distrito de Ate. El inicio va a ser de la comunidad autogestionaria de Huaycan. Por ahí se inicia el trazo, no? Ahí inicia el trazo y va a colindar Hermano Distrito Cianeguilla. Y de ahí va a aperturar con una nueva vía para llegar hasta la región Junín. Imagínese Ud., nosotros tenemos conocimiento que por esta obra, pues se pierde una cantidad con la Carretera Central y ha colapsado se pierde, pues una cantidad económica de producción para el país. En ese sentido, por eso la neo Tomista de cuatro carriles de la nueva Carretera Central es necesario ha transcurrido un tiempo. Solamente falta el trazo definitivo, el diseño definitivo de cómo va a ser la vía de de huaycán hasta Junín y aquí yo quiero a manera de comentario y a manera de reflexión a un llamado a todas las autoridades, desde el gobierno nacional, a través de un misterio de Transporte y Comunicaciones, desde el gobierno regional de Lima, Gobierno Regional de Lima provincias, Gobierno regional de Junín. No es posible que, habiendo transcurrido ya la firma de ese contrato de gobierno a gobierno hasta ahora no tengamos el trazo definitivo de la nueva autopista de la Carretera Central. El trazo propuesto por el contratista en este sentido del Gobierno de Francia, inicialmente tiene un cuestionamiento severo por el Colegio de Ingenieros del Perú. Por qué? Porque el trazo en la cual se está contemplado hay un gran sector en las cuales por ahí son quebradas de huaico Entonces está advirtiendo el Colegio de Ingeniero del Perú, en el sentido de que no es recomendable. Ellos están alcanzando una propuesta, pero por ahí una reflexión para la ministra de transporte, porque según señalan algunos documentos, ella mantiene derepente en el sentido de que no exista modificación alguna. Lo mejor que tienen que hacer acá es una mesa de trabajo con todas las entidades que he señalado y de una vez de manera conjunta en una mesa técnica definan esta este trazo para que una vez culmine la obra que va a beneficiar, pues a todo Lima, este a toda la región de Junín, a toda la provincia en la cual se transita. Pero lo más importante, imagínese usted amiga Mirian al hacer esta obra de la nueva carretera central, cuánto puesto de trabajo se van a generar el país se va a reactivar por la implementación de esta obra. No es una obra, pues simple, una gran envergadura indudablemente. Ello va a mejorar también, pues de que productivamente el país, tenga, pues una tensión de vida, como debe ser en ese sentido, invocamos a nuestras autoridades que por el bien del pueblo peruano de la región del centro, por el bien de Lima este y una vez definan el trazo definitivo y se hagan las obras ya y que nuestros hermanos, no especialmente de toda la provincia donde va a existir este trazo, tengan oportunidades de trabajo.</p>



PREGUNTAS DE ENTREVISTAS FUNCIONARIOS	PARTICIPANTE 3:
<p>1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?</p>	<p>Sí. Referente a la primera pregunta que nos has hecho, repito esta zona de Lima Este, pues como es ya de conocimiento público el tema del transporte, el tema de la vialidad es bastante caótico. Teníamos un proyecto de Lima Metropolitana que data desde el año 90, más o menos, en el cual se construía la autopista Ramiro Priale. El tramo desde Lima hasta Ricardo Palma, inclusive a diseñado espacios para esta autopista que lamentablemente por temas burocráticos por temas políticos. Hasta la fecha, no se ha dado. Uno de los problemas que agrava el tránsito en Lima Este es que Lima Este contiene pues dos ejes viales importantes para el país, llámese, la Carretera Central, que conecta prácticamente a la capital de Perú que es Lima con toda la zona central, llámese las provincias principales en Huancayo, en todo lo que es la Sierra Norte, La Sierra Centro, básicamente conecta a través de la carretera Central. Y la otra vía, que tenemos que es el Ferrocarril Central, también es otra vía de conexión entre la capital y la zona en la Sierra Central, estas dos vías circulan por todo lo que es Lima Este, sin embargo, con el crecimiento poblacional y crecimiento digamos de la cantidad de vehículos, esta vía ya se ha vuelto caótica, en el sentido que no da más el espacio. No da más el espacio para que puedan circular los vehículos de carga de pasajeros sin ningún problema. Entonces, al respecto, como te comentaba, había un primer proyecto, que era la ampliación de la Ramiro Priale, que quedó trunco hasta la fecha, en la actualidad no se están ejecutando ningún proyecto que pudiera contrastar este problema. Esta problemática, que está haciendo que la carretera central vuelva caótica, sigue siendo caótica a la fecha, Entonces, por ese lado hay un problema fundamental que es el diseño de nuevas vías, de nuevos proyectos para poder disminuir la cantidad de vehículos que circulan por esta zona y puede mejorar la calidad de vida de todas las personas que viven a lo largo de Lima Este.</p>
<p>2. Según usted ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? En su experiencia ¿Cuáles serían las causas?</p>	<p>No, en realidad, como te comentaba, la problemática está allí. La solución a la problemática es diferente factor. Sin embargo, no se ha ejecutado nada todavía, la de Ramiro Priale sigue ejecutada hasta cierto tramo en realidad conectaba la Ramiro Priale, conectaba a Lima con Ricardo Palma y servía para aliviar el tránsito pesado y de pasajeros de la zona central del país. Sin embargo, no, todavía no se ha terminado, está inconcluso por problemas políticos. Esa vía aliviada bastante el tránsito. Sin embargo, a medida que va pasando el tiempo, siguen apareciendo nuevos proyectos. En este caso, el Ramiro Priale se está complementando digamos con el nuevo proyecto más ambicioso, que es la nueva carretera central. La nueva carretera central ya no pasaría por Lima este, llegaría hasta la zona de Huaycan y ahí se va a derivar hacia la zona, al otro valle, que es el Valle de Cieneguilla, Valle paralelo al Valle del Rímac y a través del valle Cieneguilla, iría hasta las zonas altas de la Sierra Central para que conecte con la Oroya y Huancayo son las zonas más necesidad tiene de comercialización con Lima sobre el tema comercial. Entonces, estos proyectos están actualmente en proceso de estudio. Hay un convenio con el gobierno de Francia para que ellos elaboren el estudio y la obra de la conexión de la carretera hacia la zona central y la termina atravesando. Sin embargo, esto, pues, según lo que data, estaría, digamos listo a partir de 2033 ,2035 a todavía a 10 - 13 años. Sin embargo, todavía el problema subsiste acá en Lima Este de tener el tránsito caótico por ese lado, los proyectos de inversión pública, en esta zona no están cumpliendo con el objetivo que debería ser, que es mejorar la calidad de vida, ayudar a las personas y hacer que el tránsito sea más fluido y por este lado. Estos proyectos todavía no están cumpliendo con el objetivo que han sido diseñados.</p>
<p>3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?</p>	<p>En el aspecto social, la problemática subsiste en el aspecto ambiental, la problemática se agrava en lugar de ir disminuyendo ,la contaminación por todo lo Lima Este, por lo que el paso de la línea férrea, el paso de la cantidad de vehículos que circula por esta zona sigue incrementándose, no se está haciendo absolutamente nada todavía para poder solucionar ese problema, desde el punto de vista ambiental es una zona de digamos de contaminación a través de los vehículos que circulan en el tren por acá y no hay proyectos todavía, desde ese punto de vista socialmente ,no está generando algún impacto positivo. Los proyectos están ahí, sin embargo, pero por problemas no se ejecutan para poder aliviar la problemática aquí del transporte.</p>
<p>4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué?</p>	<p>A decir lo que es la mejora de la calidad de vida, la mejora de cuidado de medioambiente, la mejora social, al menos en esta zona, todavía no se puede percibir porque no hay proyectos en que se haya que hagan mejorar la transitabilidad en esta zona. La Ramiro Priale esta truncada todavía no esta terminada, aparentemente parece que habra algunos cambios en el trazo la nueva carretera central de esa forma cuando se ejecute la nueva carretera central, si va a aliviar el tránsito en todo lo que como este, pero todavía esto se va a ver a partir del 2033 – 2035 en adelante. Por el momento, la problemática subsiste la problemática de infraestructura vial subsiste porque la carretera central actual no se ha ensanchado, no se aumentado mas carriles, no se a hecho trazos adicionales, no se ha mejorado la calidad de esta vía. Por lo tanto, los huaicos, han deteriorado aun más y siguen deteriorando aún más, la calidad de la vía, pues no hay mejoras en esta zona respecto a la infraestructura vial.</p>
<p>5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo</p>	<p>Mira, si hay proyectos que sí van a mejorar todos esos factores, uno de los proyectos que está pensando y que va a resolver esa problemática, como te digo, es la nueva carretera central, otro de los proyectos que podría resolver o aliviar que digamos el tránsito en esta zona sería la culminación, de la autopista Ramiro Priale y otro de los proyectos que podría ayudar bastante es la reorganización de lo que es el tema del transporte urbano, es decir, que se utilicen vehículos de transporte masivos. Llámese buses, alimentadores de cómo se está utilizando en la parte de Lima o el metro que pueda para la zona choSica para el transporte de las personas, en lo cual todavía no hay. Venimos con un Transporte informal caótico, que es a través de colectivos, a través de combis, no que son vehículos pequeños en poca capacidad. Por lo tanto, incrementa la cantidad de vehículos. Esto mismo incrementa la contaminación ambiental, cuando ahora se pueden utilizar gases en vehículos que funcionan a gas natural, que son menos contaminantes y que llevan mayor cantidad de personas esos son los proyectos que podría implementarse, el tema del tren, en este caso de reformado central está diseñada para transporte de carga, no así como está actualmente. Pero Ud., podría</p>



	<p>hacer proyectos para implementar esto que sea como transportes solamente pasajeros, habría que hacer algunas modificaciones, sin embargo, por un tema digamos político, todavía no se está utilizando el tren como de pasajeros, si no únicamente como transporte de carga. Lo cual todavía no se ve una mejora sustancial en lo que es transporte en Lima este. Hay varios proyectos que estoy mencionando algunos, aunque hay varios proyectos que podrían ayudar a mejorar la calidad de transporte. Pueden mejorar el medio ambiente. Por ende, mejorar la parte social, la parte comercial, la mejora en general, de la calidad de vida de todos los ciudadanos de nuestro cono, proyectos que todavía no se hacen. Proyectos que todavía están a la espera, pero están truncados proyectos por temas políticos, digamos postergados, sin embargo, sí, hay muchas, muchas ideas para las serlas para implementarlas, pero todavía no está la decisión final para poder hacer.</p>
<p>6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?</p>	<p>Realidad. Al no hacer los proyectos, obviamente un proyecto de estas magnitudes de esta envergadura siempre requerirá digamos mano de obra que genera trabajo para la gente, al no hacerlos por un momento no se tiene una mejora sustancial en lo que digamos tener mano de obra para poder ver varios proyectos. El no hacerlos también genera que las personas demoren más en trasladar por ejemplo de Chosica a Lima o de Chaclacayo a Lima. El tiempo de traslado el tiempo de conectividad entre estas dos ciudades con Lima para que las personas puedan trabajar, se incrementa. Este incremento de tiempo es costo al final de cuentas representa un costo que disminuyen los ingresos de las personas trasladarse 2 horas y media a su lugar de trabajo. Aparte que te cuesta económicamente por el costo del mismo pasaje, pierdes tiempo y ese tiempo también es costo. Entonces, en el no hacer estos proyectos sí, está generando desempleo en todo el tema social, sea negativo. El no ejecutar estos proyectos, sí hay un impacto, pues negativo social, el no hacer, el no tener estos proyectos implementados hay varias aristas para analizar referente al impacto que puede tener el dejar de hacer estos proyectos importantes para lo que es la viabilidad</p>
<p>7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?</p>	<p>Definitivamente un proyecto de infraestructura vial cambiaría o cambia todo el panorama vamos de ambiental general de la zona, siempre en cuando sea un proyecto ejecutado, no, por decir si usamos ahorita la Ramiro Priale funcionando. Mejoraría todo el aspecto social económico, este comercial desde las personas. Porque una familia trcalero funcionamiento estaría conectando Lima con Ricardo palma a través de una autopista directa, no? Y el tiempo de viaje de los vehículos sería menor. La contaminación sería menor, la fluidez sería mucho mayor y la calidad de vida sería mayor. Porque las personas podrían llegar a sus centros de labores en menos tiempo. Ahorrando mucho tiempo ahorrando este dinero y contaminando menos al ambiente. Entonces, si obviamente un Proyecto de inversion mejoraría muchísimo, muchísimo. En general, todas las ciudades, las actividades, en este caso, Chaclacayo – Chosica y Ate, inclusive. Sin embargo, todavía no se puede percibir esto, porque todavía no hay proyectos que impacten. No hay proyecto que pueda mejorar. Entonces habría que esperar que estos proyectos simplemente para poder medir digamos el impacto positivo. Por el momento no hay impacto positivo, hay impactos muy negativos, porque las personas demoran demasiado tiempo en conectarse con sus trabajos y eso sale de acá que dice a Lima tardas 2 horas y media de regresar de Lima a Chaclacayo igual 2 horas y media, que son 5 Horas al día allí mas el costo que te genera esto, el trasladarte imagínate no puede ser un impacto positivo en esta zona. La zona de tránsito de Lima Este es caótico, sigue siendo caótico y se siga agrabando porque no se están ejecutando los proyectos que deberían ejecutarse. No hay proyectos que mejoren la calidad en el tránsito. Si era cierto, el proyecto que podría de alguna forma resolver esto es una Carretera Central. Pero voy a tener que esperar unos 10 o 12 años de aca en adelante para recién poder usar por el momento como estamos no hay este no es un panorama positivo</p>



PREGUNTAS DE ENTREVISTAS FUNCIONARIOS	PARTICIPANTE 4:
1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	No hay ningún logro. O sea, si analizamos con las diferentes Lima, por ejemplo Lima Norte tuvo un avance, Lima Sur tuvo otro avance por ejemplo, con lo que es el tren eléctrico. En Lima este estamos como el Patito feo, no hay ningún avance. Cada alcalde que ha ingresado de más de 10 años atrás de Lima han tenido programas proyectos, por supuesto, pero no se ha cumplido. Se quedaron a la mitad. Esto viene desde Muñoz, desde Susana, desde Castañeda. En Lima Este no hay avance,
2. Según usted ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? En su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	Sí, yo creo hay un poco de avance. Por ejemplo, en lo que es el Metro, ha llegado hasta Ate, pero allí ha quedado. Entonces vemos de que no se cumple los plazos. No se cumplen las fechas que que diseñan en los proyectos y sigan aumentando con este con este famoso adenda y al final no cuesta el proyecto, lo que inicialmente se dice en el expediente, si no va costando el doble. Pues hay una corrupción enorme. Yo creo que por el tema de la corrupción no ha ido avanzando los proyectos en tema de viabilidad, por ejemplo, la Carretera Central es un caos, está cerrado desde la Santa Anita, La Priale abandonado. Hasta ahora no se termina el puente por la avenida Las Torres, pues en verdad en el tema de inversión no hay. Si se ha hecho, para mí se ha hecho a media, pero no se ha cumplido, yo creo que ahí hay responsabilidad política, responsabilidad legal, pero sobre todo responsabilidad social también porque los ciudadanos tenemos que salir a reclamar este proyecto
3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?	Mira, Lima Este está catalogado desde años como un corredor económico. Ud., sabe que todo el valle que tiene Huachipa, Carapongo, son zonas turísticas, zonas de recreación, mismo Chosica en tiempo de invierno, en todo Lima, todo suben a Chosica, porque en Chosica todo el año es sol y hay lindos espacios de diversión y sobre todo en gastronómico. Entonces Lima Este es estratégico, porque siempre ha sido el valle económico de esta zona, el corredor económico. Pero no ha tenido apoyo. No ha tenido apoyo, ni del gobierno central. ni de gobierno de Lima. Cada alcalde que entrò ha hecho lo que ha podido. Entonces, en esa parte no ha habido para mí una gran inversión en apoyo al turismo, en apoyo a los emprendedores. A pesar de que Hemos estado en pandemia, la gente ha sobresalido, ha sabido pasar esta etapa dura. Pero si ven una gran inversión del estado, no hay, gran inversión de la Municipalidades, no hay. Lima Este estamos abandonados ese es mi punto de vista.
4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué?	Yo creo que toda inversion, que todo proyecto sí, trae también un desarrollo. Por ejemplo, la Priale en algo apoyó porque no se ha terminado. Pero ese tramo que existe apoya, porque te ayuda a llegar temprano, a tu casa, al estudio, al trabajo y en cierta forma, no te quita horas de vida. Pero eso es un tramo igual toda inversión que va a traer, traer desarrollo, porque cuando vienen a invertir a trabajar, las empresas se mueve el comercio, yo creo que si tiene su impacto positivo. Pero de ser un proyecto satisfecho que Lima Este, está contento. No hay, verdad? Todo es hecho a media.
5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo	En Lima Este el tema número uno que vivimos todos es el caos vehicular para caminar, para salir, para trabajar en todo sitio de Santa Anita, Ate, Huachipa, Chosica es un caos vehicular. Entonces yo creo que todo lo que han tratado de hacer hasta la fecha no ha dado ningún impacto bueno, porque para nosotros el tema número uno es la transitabilidad, no hay, lo otro han habido empresas grandes que se han estacionado en la zona. Por ejemplo, en Huachipa hay más de 100 empresas grandes en Cajamarquilla mas de 100 empresas grandes donde se ha convertido un parque industrial, donde la empresa Praxongil, prácticamente quieren una pista para ellos solos. Ese es el tema hay demasiado intereses fuertes de empresarios económicos que no permiten que verdaderamente se dé solución al tema de la transitividad.
6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?	No ha habido gran inversión en Lima Este en el tema de una inversión fuerte que se ha visto en otros sitios. Por ejemplo, no hay, yo creo que más en Lima Este. La gente ha salido, que son pequeños comerciantes micro comerciantes en el tema gastronómico han sabido delante gracias a sus propios emprendimientos. Pero que haya sido producto de una obra, no lo veo.
7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?	Si lo tenemos un poco, lo que mencionaba la Priale una parte si ayuda a que sea rápido este yo lo pongo como un ejemplo, yo vivía antes en Chorrillos y en media hora estaba en Lima. Ahora vivo acá por cajamarquilla y si está libre en media hora también llegó a Lima, pero el problema es si no está libre, a diferencia de la vía expresa de Chorrillos y la Priale de acá, es que aquí está tугurizada, aqui hay un problema enorme que queremos que se dé solución



PREGUNTAS DE ENTREVISTAS FUNCIONARIOS	PARTICIPANTE 5:
1. ¿Describa cuáles son los principales logros durante el desarrollo de los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este en el periodo 2013-2022? ¿Percibe que favoreció el crecimiento económico?	A nivel de Lima Este a Lima Metropolitana se podría decir, casi cero, No tan cero, que sea un 5 %. Ahora, a nivel distrital bueno, está los logros de cada distrito y los más emblemáticos Lurigancho Chosica en esta última gestión del 2019 al 2022 y en Ate ,bueno, esto sigue viendo una continuación de los alcaldes que han ido turnando, ellos han sido siempre un tipo de competencia donde han ejecutado muchas obras de pavimentación y los proyectos de inversión que se han ejecutado y se han logrado de repente ya culminar porque como comentamos ahí muchos proyectos, pero que no se han llegado a culminar,
2. Según usted ¿Los proyectos de inversión pública ejecutados han logrado el propósito para el cual fueron diseñados, por ejemplo, agilizar el tránsito entre los distritos? En su experiencia ¿Cuáles serían las causas?	Hablemos de Lurigancho Chosica, la avenida Las Torres, es aproximadamente 4 o 5 km, se ha cumplido el objetivo a un 80 %. Por que en un primer momento la infraestructura vial que tenía era bastante deficiente. Una parte pavimentada y otro era prácticamente trocha y esa trocha levantaba polvo así, una contaminación ambiental para los pueblos adyacentes a esta avenida, Las Torres, especialmente al sector de Nevería. Llegó la gestión de Víctor Castillo del año 2019. Aproveché la amistad con Nelson Chui que llegó a ser sugerente general, cuando Nelson Chui fue presidente regional de Lima y provincias, esa amistad aprovechó y dijo tengo este proyecto y quiero que me apoyes. Así lo manifestó públicamente Víctor Castillo en su momento. Y qué es lo que dijo: Hay tres distritos que son beneficiarios con el financiamiento de reconstrucción con cambios. Ud., sabe que esta autoridad autónoma nace después de los desastres del año 2017 del fenómeno de la Niña arrasó el río Huaycoloro. Así como el río Este Rimac muchos pueblos, que no se escapo, lo que es el sector de Cajamarquilla, Nibería y casi desaparece, lo que es Huachipa, entonces así considerado San Juan de Lurigancho, Este, Lurigancho Chosica y Chaclacayo entonces, quienes sean las autoridades de turno se han movido pues cielo, tierra y mar. Para conseguir esos financiamientos. Chaclacayo también logró algunas pistas, pero hubiese sido más agresivo para poder cumplir con este tema. El alcalde del centro poblado de Santa María de Huachipa aprovechó es espacio y el apoyo del alcalde distrital en este caso de Víctor Castillo. Ahí se recuperó varias pistas, las vías principales y las calles internas casi al 70, 80 %. En ese caso, sí podemos decir, que sí cumplió lo que es la venía de Las Torres, también no ha sido 100 % porque lo que se buscaba era al menos dos de ida y dos de vuelta. Se logró uno de ida y uno de vuelta, como dijo en un momento el ex alcalde, lo que importa es que se ejecute porque el presupuesto no se adecuaba al proyecto inicial, porque era más de 370 millones. Pero bajando a una sola vía. Otros le dicen pues es una tripa en esa vía, pero ha ayudado bastante. Otros ya en forma interna en Chosica y a Ud., mismo. Ha visto muchas vías, no muchas. Estas carreteras convertidas ahora en pista, en lo que es aquí en Chaclacayo también se ejecutaba muchas pistas. El Sr. Manuel Campos, supo aprovechar bien el 2019 – 2022 ya con la pandemia se paró. El 2022 se culminó, no se hizo mucho. La que no paró de trabajar fue el Lurigancho Chosica y también Ate.
3. En su experiencia ¿los proyectos de infraestructura vial de Lima Este tienen un impacto positivo en el desarrollo económico, social, ambiental? ¿Por qué?	Definitivamente, definitivamente, por ejemplo, Lurigancho Chosica. No estamos hablando de los años 90. No llegaba ni a 50000 pobladores. Ahora tranquilamente pasa los 250000 a 280000 pobladores. Ate en los años 90 no llegaba ni a 200000 pobladores. Ahora fácilmente pasa los 750000 pobladores. Chaclacayo se ha mantenido, no se habla de 35000 a 40000 pobladores, pero se calculan de acuerdo al INEI más de 65000 pobladores. Santa Anita, por ejemplo ha oído una explosión demográfica, ya no tiene espacio para crecer y empieza a crecer en forma horizontal. No, en forma vertical ya no son los edificios como máximo cuatro pisos ahora hay de 10, 12 hasta 15 pisos no? Y lo mismo a Chaclacayo empieza a crecer. Empieza a crecer ya en forma vertical. Esta construcción tiene años más de 25 años con cuatro o cinco pisos, como muchos sostienen. ¿Entonces ahora quiénes ven ese crecimiento? Quiénes lo vigilan? Lima Metropolitana.
4. ¿Estima que los proyectos de infraestructura vial de Lima Este han mejorado la calidad de vida y la seguridad vial? ¿Por qué?	Aquí lleva el desarrollo social. Sí, como vuelvo a repetir, ha hecho el que crezca enormemente la población de Lima Este, el Perú gracias a Dios, es un país emprendedor por su gente. La gran mayoría, desde que se inició la convulsión social dentro del país, con sendero luminoso, el MRTA, etc. Muchos pobladores escaparon bastantes jovencitos, principalmente a Lima. Entonces ellos empezaron a crecer. Este en Ate, Lurigancho y Chosica, etc. y cuando llegan acá no hay papá, no hay mamá, no hay una vivienda, hoy ven y te alojo, no? agarras tus esteritas y vas y ves dónde creces. Ahí llévala. Esta primera generación podríamos ir y esta generación es la que llega a tener sus hijos, que ahora inclusive llegan a ser profesionales de buen nivel, no? Uno de ellos, por ejemplo, es este uno de los candidatos que fue que concursó al distrito de Ate, un geólogo de mucha experiencia en su trabajo laboral, de padres andahuaylinos. Él llegó muy niño, por ejemplo, aquí, a Huaycán Mira cómo ha crecido. Si ha ayudado bastante, lo que es el tema vial.
5. Describa como los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este han mejorado las condiciones sociales y económicas (esperanza de vida, ingreso per cápita y nivel de escolaridad) a mediano o largo plazo	A ver, un ejemplo, chiquitito, en los años 90, imagino que estaría en nivel escolar primaria, no, no existía casi los mototaxis, no existía mucho los vehículos particulares Lima Metropolitana en los años 90 no llegaba a los cinco o 6 millones de pobladores. En cada distrito hay más pistas. Hoy me compro una moto taxi o tomo la moto taxi para ir al mercado o para salir a la carretera central. Y lógicamente, las vías ayudan bastante, no? A todos estos cambios, inclusive para ir de la casa al colegio, que son dos o tres cuadras. Mi mototaxi, pago mi sol y ya llegue, llegue rápido. Sí, ha hecho.



<p>6. En su opinión ¿los proyectos de inversión en infraestructura vial de Lima Este han reducido el índice de desempleo en la zona? Coméntenos porque?</p>	<p>No, al contrario, éste ayuda, por ejemplo, las vías colectoras que son que son metropolitanas, abre la posibilidad de abrir una tiendita, abre la posibilidad de poner, quizá este un consultorio médico, no este un estudio jurídico y tantas cosas, porque ya es una vía no vistoso, no en las vías principales, inclusive en las calles internas sí, ayuda bastante. Claro, no será 100 %, pero sí.</p>
<p>7. Puede comentarnos ¿Cómo los proyectos de inversión en infraestructura vial en Lima Este ofrecen una nueva imagen a la zona, con mayor y mejor transitabilidad?</p>	<p>Si los proyectos de inversión en el tema vial es lógicamente para darle mejor calidad de vida a los pobladores, eso quiénes son los que gestionan, eso no viene así por así no, porque a mí me eligieron como alcalde de Lima Metropolitana y me voy a Chosica, Lurigancho Chosica me voy a los diferentes distritos y voy con todo mis proyectos, con mis expedientes aquí vas a tener, no es en busca de la necesidad solucionar sus problemas de los pobladores. Y quiénes son los que gestionan? ¿Son los dirigentes, son los que tocan la puerta en primer lugar, a su alcalde distrital y su alcalde distrital dira bueno, pues cómo lo hacemos? No hay mucha plata. Ya, pues hay que tocar en la puerta Lima Metropolitana, no? O hay que tocar la reconstrucción con cambios, ahora que está de moda este tema al Ministerio Vivienda, al Misterio de transportes ,al Ministerio de Trabajo ,para darle chamba a los trabajadores, a la poblacion.</p>

8. Resultado de similitud del programa de Turnitin.

feedback studio Miriam Hétel Chinchay Huarcaya | Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022


Resumen de coincidencias

15 %

Se están viendo fuentes estándar

Ver fuentes en inglés (Beta)

Coincidencias		
1	hdl.handle.net	2 % >
2	repositorio.ucv.edu.pe	2 % >
3	oa.upm.es	1 % >
4	Entregado a Universida...	1 % >
5	cdn.www.gob.pe	<1 % >
6	www.acielo.org.co	<1 % >
7	issuu.com	<1 % >
8	es.livingeconomyadvis...	<1 % >
9	idoc.pub	<1 % >
10	www.researchgate.net	<1 % >
11	busquedas.elperuano.pe	<1 % >



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA ACADÉMICO DE DOCTORADO EN

GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD

Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y

desarrollo social en Lima Este, 2013-2022

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE:

Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad

AUTORA:

Chinchay Huarcaya, Miriam Hétel (orcid.org/0000-0003-4371-2262)

ASESORES:

Dra. Romero Vela, Sonia Lidia (orcid: 0000-0002-9403-410X)

Dra. Ancaya Martínez María del Carmen (orcid: 0000-0003-4204-1321)

Dr. Espinoza Casco Roque Juan (orcid.org/0000-0002-1637-9815)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas y del Territorio

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2023

Página: 1 de 51 Número de palabras: 15096 Versión solo texto del informe Alta resolución Activado