



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local
del norte, 2023

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Gestión Pública

AUTORA:

Torres Palacios, Diana Carolina (orcid.org/0000-0002-2632-4033)

ASESORES:

Mg. Alban Villarreyes, Victoria Amanda (orcid.org/0000-0001-8077-3860)

Dr. Alarcon Llontop, Luis Rolando (orcid.org/0000-0001-9912-1299)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Reforma y Modernización del Estado

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN DE RESPONSABILIDAD UNIVERSITARIA:

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

PIURA – PERÚ

2024

Dedicatoria

Mi tesis la dedico con todo mi amor y cariño a mis padres y hermanos, que son mi apoyo y compañía en todo momento.

Agradecimiento

En primer lugar, a Dios, y a la Universidad César Vallejo, por haberme permitido continuar con mi formación profesional, así mismo, a los asesores de la presente investigación que han sido guía para la culminación de manera exitosa.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ALBAN VILLARREYES VICTORIA AMANDA, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - PIURA, asesor de Tesis titulada: "EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES Y EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD EN UN GOBIERNO LOCAL DEL NORTE, 2023", cuyo autor es TORRES PALACIOS DIANA CAROLINA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 17.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

PIURA, 10 de Enero del 2024

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ALBAN VILLARREYES VICTORIA AMANDA DNI: 03832991 ORCID: 0000-0001-8077-3860	Firmado electrónicamente por: ALBANVV el 10-01- 2024 11:54:03

Código documento Trilce: TRI - 0729654



**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, TORRES PALACIOS DIANA CAROLINA estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - PIURA, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES Y EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD EN UN GOBIERNO LOCAL DEL NORTE, 2023", 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.

Nombres y Apellidos	Firma
DIANA CAROLINA TORRES PALACIOS DNI: 75795487 ORCID: 0000-0002-2632-4033	Firmado electrónicamente por: DCTORRESP el 10-01- 2024 14:18:26

Código documento Trilce: TRI - 0729655

Índice de Contenidos

Dedicatoria	ii
Agradecimiento.....	iii
Declaratoria de Autenticidad del Asesor.....	iv
Declaratoria de Originalidad de Autor	v
Índice de contenidos	vi
Índice de tablas	viii
Índice de imágenes	ix
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA.....	14
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	14
3.2. Variables y Operacionalización.....	14
3.3. Población, muestra y muestreo.....	15
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
3.5. Procedimiento de recolección de datos	17
3.6. Método de análisis de datos	17
3.7. Aspectos Éticos.....	18
IV. RESULTADOS	19
V. DISCUSIÓN	25
VI. CONCLUSIONES	31
VII. RECOMENDACIONES	32
REFERENCIAS	33

ANEXOS 43

Índice de Tablas

Tabla 1 Validación de instrumentos por expertos	17
Tabla 2 correlación entre la eficacia y la transitabilidad	19
Tabla 3 Resultados consolidados a través de indicadores de dimension – utilidad.	19
Tabla 4 Variable Ejecucion de Obras Viales según Dimensiones.....	20
Tabla 5 Resultado de Eficacia en la Transitabilidad	21
Tabla 6 La relación hay entre ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte en el 2023 es efectiva	22
Tabla 7 Estado actual de infraestructura actual en la jurisdicción del gobierno local del norte	23
Tabla 8 Proceso de Ejecución de Obras Viales por un gobierno local del norte...24	
Tabla 9 Correlación con respecto a la eficacia y la mejora en la red vial	24
Tablo 10 Resultado de Eficacia en la Transitabilidad	29

Índice de Imágenes

Imagen 1 Resultados en cuanto Dimensiones Totales	21
Imagen 2 Resultados en cuanto Dimensiones Totales	21
Imagen 3 Resultados en cuanto Dimensiones Totales	222

RESUMEN

La investigación analiza la ejecución de proyectos viales en Aguas Verdes entre 2020-2022 y su relación en la movilidad local. Plantea que, con una implementación técnicamente sólida, logrará asociarse con el tránsito. Mediante análisis cuantitativo, georreferencia intervenciones previamente intransitables en lluvias. Evaluar procesos de planificación, contratación, supervisión y liquidación de 10 obras. Correlaciona inversión vial con indicadores de eficiencia de tránsito. El tipo de estudio fue básico, con un enfoque cuantitativo. Haciendo uso de técnicas estadísticas para el análisis numérico de datos y la medición de las variables de interés. Los hallazgos evidencian mejora de 10,575 ml en pavimentación con 90% de obras bajo sistema de precios unitarios y supervisión competente. Correlación positiva moderada (0.614) entre infraestructura vial y eficiencia en tránsito. 40% de obras sin liquidar pese a operar. Entre las propuestas, está optimizar estudios para priorizar intervenciones y fortalecer equipos técnicos municipales en todo el ciclo de inversiones viales. Si bien hubo avances en tránsito en Aguas Verdes, persisten brechas en planificación, ejecución y monitoreo que limitan maximizar beneficios. En conclusión, comprueba relación positiva entre inversión en carreteras y mejor movilidad; pero destaca oportunidades de mejorar formulación, implementación, seguimiento y sostenibilidad de futuras obras viales. Como recomendaciones se tuvo, Incorporar análisis de impacto en variables socioeconómicas como empleo, valor de propiedades, actividades productivas, que permitan cuantificar beneficios indirectos de las obras viales y Evaluar la sostenibilidad de las intervenciones viales en el tiempo mediante mediciones de indicadores en los años posteriores a la ejecución de las obras.

Palabras clave: Transitabilidad, obras viales, ejecución, infraestructura, pavimentación.

ABSTRACT

The research analyzes the execution of road projects in Aguas Verdes between 2020-2022 and their relationship to local mobility. He proposes that, with a technically sound implementation, it will be able to associate with transit. Through quantitative analysis, georeference interventions previously impassable in rain. Evaluate planning, contracting, supervision and settlement processes of 10 works. Correlation of road investment with traffic efficiency indicators. The type of study was basic, with a quantitative approach. Using statistical techniques for numerical data analysis and measurement of the variables of interest. The findings show an improvement of 10,575 ml in paving with 90% of works under a unit price system and competent supervision. Moderate positive correlation (0.614) between road infrastructure and transit efficiency. 40% of unsettled works despite operating. Among the proposals is to optimize studies to prioritize interventions and strengthen municipal technical teams throughout the road investment cycle. Although there was progress in transit in Aguas Verdes, gaps persist in planning, execution and monitoring that limit maximizing benefits. In conclusion, it proves a positive relationship between investment in roads and better mobility; but highlights opportunities to improve formulation, implementation, monitoring and sustainability of future road works. The recommendations were: Incorporate impact analysis on socioeconomic variables such as employment, property values, productive activities, which allow quantifying indirect benefits of road works and Evaluate the sustainability of road interventions over time, measurements using indicators in subsequent years. . to the execution of the works.

Keywords: Walkability, road works, execution, infrastructure, paving.

I. INTRODUCCIÓN

Una de las formas para impulsar el desarrollo socioeconómico de un país es a través de las obras viales ya que facilita la accesibilidad y/o la conectividad, así mismo facilita el intercambio comercial y la conexión entre diferentes espacios geográficos. López (2020); por ello la ejecución de este tipo de infraestructura es una prioridad estratégica para el desarrollo sostenible y económico de las naciones, siendo así que se trata de obras que deben ser prioritarias para un gobierno. (Solminihaç et al., 2018), por ello Rojas (2018), indicó que los países deben contar con una circulación vial eficaz y eficiente.

Según Vieyra (2021), en un contexto en el que la globalización se ha intensificado, la infraestructura vial es esencial para garantizar la conectividad y el comercio internacional. Sin embargo, la deficiencia en la planificación integral, insuficiente inversión, mantenimiento no adecuado de carreteras locales, y el incumplimiento de los plazos de ejecución genera mayores costos de la misma (Millones, 2019), es por ello que Zepeda (2017), señaló que existen vías construidas de forma estratégica que no alcanzan el resultado esperado.

De acuerdo a lo mencionado por el The World Economic Fórum (2019), la infraestructura de transporte, es una de las columnas que explican el desarrollo de una nación, en el Reporte de Competitividad Global, en lo referido a infraestructura de transporte, el Perú ocupa el tercio inferior en lo que respecta a conectividad de vías y la calidad de infraestructura en carreteras, (Olaya, 2019); resulta sumamente preocupante dicha situación, a pesar que el Perú es un país con una economía en crecimiento, por tanto, teniendo una geografía tan diversa, la ejecución de obras viales es fundamental para la integración territorial y el desarrollo equitativo, ya que “mientras un país no resuelva de forma integral el problema de sus comunicaciones interiores, sus habitantes no lograrán el mínimo estándar de vida” (Álvarez, 1957, p. 14-15).

El gobierno peruano ha asignado recursos considerables a los proyectos de construcción y mantenimiento de carreteras, reconociendo la importancia de tener una red vial en buenas condiciones (Monge y Garrido, 2020), sin embargo a pesar de lo señalado, persisten problemas que limitan la conectividad, aumentando los costos de transporte que afectan la competitividad del país; la falta de eficacia y

eficiencia en la construcción de nuevas vías que aumenta por el problema de corrupción que se observa en el estado peruano es un tema que merece ser estudiado y tratado. (Cordero, 2021), es importante realizar un reconocimiento de cómo se están llevando a cabo las obras y si el proceso o el resultado de estas influyen en la eficacia de la ya mencionada transitabilidad, (Franco y Muñoz, 2019).

Actualmente, el distrito fronterizo de Aguas Verdes, ha destacado principalmente por ser zona comercial, y de tener acceso a las playas del norte del país, es una ciudad que acoge gran cantidad de turistas de diversas nacionalidades, a pesar de la gran cantidad de extranjeros que acoge, los mismos que representan una gran fuente de ingresos para los comerciantes locales, éste no se encuentra relacionado con el estado de sus estructuras viales, ya que en muchos casos la vía presenta irregularidades, asentamientos, por lo tanto, los ciudadanos se enfrentan diariamente dificultades para acceder a servicios básicos, transportar sus productos y mejorar su calidad de vida producto, situación que se agudiza en tiempo de precipitaciones, generando mayor dificultad para circular por las mismas, y esto genera el aumento de casos por enfermedades de vectores.

Por consiguiente, se ha considerado realizar el siguiente problema general para la investigación: ¿Cómo se correlaciona la ejecución de obras viales con la eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte del Perú, 2023?, Asimismo, se desprenden los problemas específicos por medio de las siguientes preguntas: ¿Cuál es el estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte?, ¿Cómo es el proceso de ejecución de obras viales realizadas por el gobierno local del norte durante el 2023?, ¿Cuál es la eficacia de las obras viales ejecutadas en términos de mejora de la transitabilidad?.

En efecto, en cuanto a los tipos de justificación, se establecieron cinco aspectos: La teórica, al contribuir al conocimiento en el campo de la gestión de obras viales, el siguiente aspecto correspondió al práctico, ya que se identificó el estado situacional de las obras viales ejecutadas por la Municipalidad Distrital de Aguas Verdes, en el periodo 2020-2022, así mismo, se contó con Justificación metodológica, utilizando un enfoque sólido de investigación para obtener y analizar datos de manera confiable, justificación social, se dio ya que la mejora de la transitabilidad a través de una adecuada infraestructura vial tiene un impacto

positivo en la calidad de vida de la población al reducir tiempos y costos de viaje, mejorar la seguridad vial y la integración territorial, así mismo, justificación técnica, se centró en la necesidad de generar conocimientos y experiencias que permitan perfeccionar el proceso de diseño, implementación y gestión de proyectos de infraestructura vial a nivel subnacional.

El principal objetivo de la investigación es correlacionar el desarrollo de la ejecución de obras viales y su nivel de eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte del Perú, los objetivos específicos se tuvieron: OE1.- Evaluar el estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte, OE2.- Analizar el proceso de ejecución de obras viales realizadas por el gobierno local del norte. OE3.- Determinar la eficacia las obras viales en un gobierno local del norte, 2023.

La formulación de la hipótesis General, existe una relación directa entre la ejecución de obras viales por parte del gobierno local y la mejora efectiva de las condiciones de tránsito y movilidad en su jurisdicción. Es decir, en la medida en que el gobierno local ejecute obras de infraestructura vial de manera adecuada, siguiendo criterios técnicos de calidad y cumpliendo con el presupuesto y cronograma establecidos, se generará una mayor eficacia en términos de mejora objetiva de la transitabilidad. También se encuentra tres hipótesis específicas las cuales se detallan: HE1: El estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte es regular en términos de transitabilidad, HE2: El proceso de ejecución de obras viales por el gobierno local presenta limitaciones en cuanto a plazos y modalidades de contratación, HE3: Las obras viales ejecutadas presentan una eficacia media en la mejora de la transitabilidad de la red vial.

II. MARCO TEÓRICO

Para dar inicio al desarrollo de la fundamentación teórica, es necesario situar un marco referencial de trabajos e investigaciones previas que abordaron el tema de forma semejante, ya sea de forma global o por el tratamiento del mismo objeto de estudio.

Por lo que en la investigación de Nascimento et al (2020), cuyo objeto de estudio fue determinar una metodología para seleccionar pavimentos de vías flexibles, que corresponden a las etapas de diseño pavimentos, análisis de costos, evaluación de impacto e integración del impacto de ciclo de vida con los costos de construcción, el método realiza evaluación de sensibilidad de la eficiencia de los tipos de pavimento analizados; el enfoque de la investigación fue cualitativo, concluyó mostrando una estructura de pavimento que puede perder su supuesta primacía de elección debido a sus parámetros de diseño. Por otro lado, en la investigación de Hurtado (2019), tuvo el propósito general de determinar un proceso adecuado de gestión de los riesgos en una obra vial e indicar las acciones de mitigación con el fin de culminar con éxito el proyecto, el autor aplicó la metodología del Project Mananget, por ello concluyó manifestando que el manejo apropiado de los riesgos influye en el aumento del éxito de la obra, además llega a identificar los problemas potenciales logrando una predictibilidad de los resultados.

LanammeUCR (2018), público artículo científico enfocado a los criterios ambientales y socioeconómicos bajo la prioridad en inversiones viales, la cual requirió de recopilación de información, en la que concluyó que para la aplicación de planes de intervención en vías debe estar alineado a los principales sistemas de Gestión de Infraestructuras de circulación con la finalidad de lograr los objetivos esperados, así mismo, se debe de considerar equilibrar la condición de las vías y costos ya que éstos provocan impacto en la condición de las aspectos de nivel de pobreza.

Así mismo, Quevedo (2022), desarrolló una investigación en la cual tuvo el objetivo de proponer un diseño con la finalidad de mejorar la transitabilidad vehicular de la trocha denominada Huaquilla – Carretera Franco, así mismo se establecieron diversos objetivos secundarios, que incluyeron el diagnóstico del estado del área de estudio, en la cual concluyo que la vía en estudio se encontraba

en un nivel considerado como regular, debido a la presencia de irregularidades en su superficie como baches, así mismo de lodazal, los cuales afectan directamente a la transitabilidad. De igual modo, para Eugenio (2021), en su trabajo de investigación de pregrado, de enfoque cuantitativo y de diseño no experimental, tuvo como objetivo específico el diagnóstico del estado situacional de la vía en estudio, la misma que se encontraba comprendida por la carretera centro poblado Marco Laguna y Tandalpata, en la jurisdicción del distrito de Bambamarca, por lo que obtuvo de acuerdo a las visita in situ se encontrara muy deteriorada, con gran presencia de baches, irregularidades y carecía de estructuras de drenaje.

Por otro lado, Palomino (2022), tuvo como objetivo específico evaluar la incidencia entre la inversión gubernamental y el crecimiento económico referente a las regiones de Apurímac, Cusco y Cajamarca, en consideración del año 2007 al año 2019, contando con un método econométrico y con un tipo de investigación de naturaleza cuantitativo, tuvo como población los departamentos de análisis, por lo que finalizó indicando que de acuerdo a lo estudiado y a lo obtenido existe una correlación significativa sobre las variables de estudio. Así mismo, Mora (2022), realizó una investigación cuya finalidad fue determinación la vinculación existente en referencia a Gestión Municipal y al servicio de transporte, se trató de una investigación descriptiva – correlacional de tipo básica, transversal, de naturaleza cuantitativa, la cual tuvo 167 elementos como población a evaluar, y concluyó que las variables si se encuentran vinculadas utilizando el coeficiente de correlación de Spearman.

El trabajo de González y Sucari (2021), abordó cómo se evaluaron cinco proyectos viales en Tacna, algunos en ejecución y otros ya finalizados, con el objetivo de analizar el funcionamiento de obras viales por tramos y su impacto en la población. Se plantearon tres objetivos específicos: identificar los componentes clave para el funcionamiento de obras por tramos, determinar si estos componentes pueden operar independientemente por tramos. Los resultados indicaron que las demoras en las obras viales causan malestar en la población debido a pérdidas económicas y riesgos para la salud, como la exposición a polvo, ruido y posibles accidentes.

En el estudio de López (2020), se buscó determinar cómo los factores de gestión

en la ejecución de obras impactaron en el desarrollo de la provincia del Santa en el año 2020; estos factores de gestión se dividieron en tres categorías: presupuesto, tiempo y calidad; se analizaron un total de 29 obras ejecutadas en la provincia del Santa como unidad de análisis, la investigación se llevó a cabo utilizando un enfoque básico con un diseño descriptivo y explicativo, y se utilizó un enfoque transversal. Los resultados del estudio indicaron que los tres factores de gestión (presupuesto, tiempo y calidad) tuvieron una influencia significativa en el desarrollo de la provincia del Santa. El factor presupuesto mostró una influencia significativa con un nivel de significancia de 0.000 y un coeficiente de 1.221. El factor tiempo también influyó significativamente con un nivel de significancia de 0.000 y un coeficiente de 0.439; además, se encontró que el factor calidad también tiene un impacto en el desarrollo, con un nivel de significancia de 0.008 y un coeficiente de 0.238; este estudio concluye que los factores de gestión de ejecución de obras, que incluyen el presupuesto, el tiempo y la calidad, desempeñan un papel fundamental en el desarrollo de la provincia del Santa en el año 2020.

En el caso de Zamora (2020), en su investigación de naturaleza mixta, correlacional, tuvo la finalidad de determinar el impacto entre la inversión de un gobierno local y el mejoramiento de las infraestructuras viales, referente a las pistas de una Urbanización de la Ciudad de Chiclayo, cuya investigación finalizó que, si tiene un relación directo, ya que de las zonas de estudio se encontraban con carencias y en condiciones que afectan al desarrollo de las actividades sociales y exponiendo a peligros inminentes. Asimismo, Paredes (2019), en su investigación de postgrado, tuvo como objetivo determinar la influencia entre las variables de Infraestructura vial y el sector agropecuario entre el período de 2008-2015, siendo un tipo de investigación descriptiva - correlacional, en la que concluyó que existe una relación moderada de sentido positivo entre el sector agropecuario y las redes viales a nivel nacionales.

En el caso de Quenaya y Tarrillo (2019), tuvo como objetivo diseñar una infraestructura vial para mejorar la accesibilidad, se realizó con la intención de contribuir al desarrollo económico y social de los caseríos directamente involucrados, como Horcón I, Horcon II, Faicalito, Pancal, así como otros de manera indirecta. Para lograr este objetivo, se llevó a cabo un estudio cuantitativo cuasi

experimental y descriptivo. Asimismo, para Rico (2017), manifiestan que por la divulgación mediática de hallazgos respecto del proceso de contratación pública. La legislación colombiana busca garantizar la transparencia en el proceso de adjudicación de contratos de obras públicas. Por ello, entre 2010 y 2015 se realizó una evaluación del sector de infraestructura vial en el Valle del Cauca. Se recomienda que las estimaciones fijas se determinen en función de las capacidades, la economía, las finanzas y la trazabilidad y el cumplimiento del contratista para garantizar aún más la transparencia en el proceso de adjudicación.

Paco (2019), en su tesis para grado de maestro, cuyo objetivo fue desarrollar un sistema de calidad para mejorar las obras viales en áreas urbanas, siendo una investigación de enfoque cualitativo, concluyó con el desarrollo de un sistema de gestión de calidad ligado a la eficiencia y eficacia para obras, dicho sistema puede ser tomado como referencia al presente estudio.

Por otro lado, Vásquez (2018), en su investigación para obtener grado de maestro, tuvo como objetivo general determinar el grado de eficiencia de los obras públicas de la Municipalidad provincial de Cajamarca en el periodo 2011-2014, la misma que tuvo un enfoque cualitativo, aplica método deductivo, no experimental y descriptiva, concluye formulando una propuesta que coadyuve al mejoramiento de la calidad de inversión del gasto público, que acelere la ejecución de las obras, dicha propuesta se realiza después de la realización del análisis de la inversión en los años 2011-2014, la cual indicó que la misma fue de baja calidad; dicha investigación aporta al presente estudio en que establece factores para evaluar la eficiencia de las obras públicas y que los mismos con sus modificaciones del caso podrían ser replicado en la presente investigación.

La ejecución de obras viales desempeña un papel crucial en la infraestructura de transporte de una región o país, afectando directamente la eficacia de la transitabilidad. Es por ello que se abordará la influencia de la ejecución de obras viales en la eficacia de la transitabilidad, examinando cómo la planificación, la calidad de construcción, el cumplimiento de plazos y otros factores pueden afectar la experiencia de los usuarios de las vías.

En ese sentido podemos descifrar las dimensiones que componen la ejecución de este tipo de obras, teniendo en primer lugar una Planificación eficiente, la cual,

es esencial para garantizar una ejecución exitosa y minimizar las interrupciones en la transitabilidad. Según Ying et al. (2018), una planificación cuidadosa que incluye estudios de tráfico y ambientales puede evitar congestiones innecesarias y reducir los costos de operación a largo plazo. Esto resalta la importancia de considerar los factores contextuales y ambientales antes de iniciar un proyecto vial.

El establecimiento de un cronograma realista es fundamental para la planificación eficiente. Turner y Müller (2005), destacan que un cronograma que tenga en cuenta adecuadamente las tareas, los recursos y las interdependencias entre actividades minimiza los retrasos y garantiza que el proyecto se ejecute dentro de los plazos previstos, según Smith y Johnson (2020) subrayan que contar con un presupuesto bien definido y realista es esencial para evitar desviaciones presupuestarias significativas en obras viales.

Así mismo, como segundo componente relevante sobre la ejecución de obras viales, es la calidad de la construcción, es un aspecto fundamental que influye en la seguridad y la eficacia de la transitabilidad. Según Smith y Johnson (2020), la ejecución de obras viales de alta calidad, que cumple con las especificaciones técnicas y utiliza materiales de calidad, reduce la necesidad de reparaciones frecuentes y prolonga la vida útil de la infraestructura vial. Esto se traduce en una transitabilidad más eficiente y en menores costos de mantenimiento a largo plazo.

Como tercer componente también se concibe el cumplimiento de plazos es otro factor crítico que afecta la eficacia de la transitabilidad. Según Turner y Müller (2018), los retrasos en la ejecución de obras viales pueden tener un impacto significativo en la movilidad de las personas y la economía en general. Un proyecto que se ejecuta dentro del cronograma planificado minimiza las molestias para los usuarios y evita costos adicionales.

Como último componente fundamental a la ejecución, la seguridad vial es un componente esencial de la eficacia de la transitabilidad en obras viales. Según la Organización Mundial de la Salud (Organización Mundial de la Salud, 2020), la ejecución de obras viales debe incluir medidas de seguridad adecuadas, como señalización efectiva, control de velocidad y protección de áreas de trabajo, para prevenir accidentes y proteger a los usuarios de la vía.

En cuanto a las teorías, la presente investigación busca relacionar la eficacia en

la ejecución de una obra vial en un gobierno local, utilizando para esto la teoría de la eficacia en las organizaciones.

Teoría de la congestión vial, se enfoca en cómo las obras viales pueden afectar la congestión del tráfico en una determinada área. Se puede investigar cómo la construcción de carreteras, puentes o intersecciones puede aumentar o reducir la congestión del tráfico, y cómo esto a su vez afecta la movilidad de la población y la economía local. Puede explorar conceptos relacionados con la teoría de la congestión, como la teoría de la oferta y la demanda de carreteras, y cómo los cambios en la infraestructura vial pueden influir en la eficiencia del tráfico, la Teoría del impacto económico de las obras viales, se centra en cómo las obras viales pueden tener un impacto en la economía de una región. Puede investigar cómo la construcción de carreteras, puentes o sistemas de transporte público puede impulsar el crecimiento económico al mejorar la accesibilidad a áreas comerciales, industriales o turísticas. También puedes analizar cómo la inversión en obras viales puede crear empleos y aumentar la inversión privada en una región.

Teoría de la seguridad vial, se enfoca en cómo las obras viales pueden influir en la seguridad de los usuarios de la carretera. Permite investigar cómo la construcción de nuevas carreteras, la instalación de señalización vial o la implementación de medidas de control de velocidad pueden afectar la seguridad vial.

Cada una de estas teorías proporciona un marco conceptual para investigar las obras viales desde diferentes perspectivas.

Por otro lado, cuando se considera la eficacia como una variable en una investigación sobre obras viales, se puede explorar diferentes teorías que ayuden a comprender y evaluar este aspecto. Por lo que indica de la siguiente manera:

En cuanto a las teorías, se obtuvo, La Teoría de la eficacia de la infraestructura vial, considera que la eficacia de las obras viales se mide en términos de cómo contribuyen a mejorar la movilidad y la conectividad en una región. Robert W. Poole, Jr., en su libro "Reducing Congestion and Funding Transportation Using Road Pricing in Europe and Singapore" (2010), explora la eficacia de las carreteras con peajes como una forma de gestionar el tráfico y financiar la infraestructura vial.

Así mismo, la Teoría de la satisfacción del usuario y la eficacia, según esta teoría,

la percepción de eficacia en obras viales está estrechamente vinculada a la satisfacción de los usuarios. En su trabajo Modesto, (2023) examina cómo la satisfacción del usuario, en particular en áreas rurales, puede considerarse como un indicador de la eficacia de las obras viales.

Teoría de la inversión en infraestructura vial y el ROI, Esta teoría se enfoca en cómo la inversión en obras viales puede generar un retorno de la inversión medible. David M. Levinson, en su libro "The Transportation Experience: Policy, Planning, and Deployment" (2014), aborda cómo las obras viales influyen en el desarrollo económico y cómo se puede evaluar su eficacia en términos de ROI.

Estas teorías ofrecen perspectivas valiosas para analizar la eficacia de las obras viales en investigaciones, y los autores mencionados han contribuido significativamente a la literatura en este campo. En cuanto a los enfoques tenemos

Enfoque de la transitabilidad Vuchic, (2022), su principal idea se centra en Analizar factores que afectan la transitabilidad como estado vial, geometría, señalización, drenaje, clima, etc. Busca medir y monitorear estos aspectos.

Enfoque de impacto social, Analiza los beneficios sociales de las obras viales en cuanto a conectividad, accesibilidad a servicios, reducción de tiempos y costos de viaje Martínez, Schönsteiner (2022).

Enfoque de desarrollo económico local, Estudia la contribución de las mejoras en infraestructura vial para la dinamización económica local, facilitación logística, turismo, incremento de inversiones (CEPAL, 2018).

Enfoque de planificación estratégica, Desde un planeamiento integral del sistema vial, analiza la priorización, intervención focalizada en puntos críticos y toma de decisiones para un mayor retorno de inversión (BID, 2020).

Modelo de sistemas de actividades de construcción (Masterman, 2002), como ideas principales esta teoría describe las interrelaciones y recursos involucrados en las actividades de una obra vial. Permite identificar restricciones y optimizar procesos. Aportando una Visión integral de la construcción como un sistema interrelacionado. Y se describe una metodología de planificación y programación de actividades. Analiza los beneficios sociales de las obras viales en cuanto a conectividad, accesibilidad a servicios, reducción de tiempos y costos de viaje.

Modelo de madurez de capacidades en infraestructura vial (MTC, 2021), su principal idea Clasifica las capacidades de gestión de organismos viales en 5 niveles de madurez. Sirve de guía para mejorar procesos y competencias institucionales. Como aporte tenemos Visión integral de capacidades técnicas y gerenciales. - Orientación práctica para fortalecer gestión vial. En cuanto a las limitaciones podemos citar Enfoque prescriptivo, no explica causalidades. - Limitado a contexto latinoamericano.

Se presentan los principales modelos teóricos sobre la variable "Eficacia en la transitabilidad", Modelo de nivel de servicio (HCM, 2016), Analiza factores como velocidad, densidad vehicular y demoras para clasificar la transitabilidad en seis niveles de servicio (A a F). Permite diagnósticos y comparaciones entre escenarios o proyectos viales. Aporta un enfoque cuantitativo, pero solo incorpora variables de flujo vehicular, Enfoque de redes neuronales (Wang, Y., Chen, H., & Kang, C. (2018), Emplea redes neuronales computacionales para modelar relaciones complejas entre múltiples variables viales. Permite pronosticar escenarios futuros de transitabilidad.

Modelo de equidad en la movilidad (Martínez, Schönsteiner 2022), Analiza la transitabilidad considerando nivel socioeconómico, género y discapacidad. Evalúa distribución de beneficios e impactos entre grupos sociales. Enfoque innovador de equidad, pero dificultad para cuantificar las variables sociales.

Los modelos destacan distintos factores relevantes para evaluar la eficacia en la transitabilidad, desde variables vehiculares hasta aspectos sociales. Cada uno aporta visiones complementarias sobre esta compleja variable.

Realizando una revisión de literatura sobre "Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023", encontramos

La infraestructura vial es un componente fundamental para garantizar la transitabilidad y conectividad en una región. Los gobiernos locales son responsables de la ejecución de obras viales para mejorar las condiciones de las vías y brindar un servicio eficiente a la población. (Rivera, 2015) Sin embargo, se requiere evaluar en qué medida estas obras cumplen sus objetivos en términos de mejora real de la transitabilidad.

Condiciones de la red vial, En la región norte del Perú, la red vial presenta deficiencias como falta de mantenimiento, insuficiente señalización, tramos sin asfaltar, limitada conectividad y diseño vial inadecuado (Ruiz, 2019). Esta situación dificulta la transitabilidad vehicular y peatonal, afectando la seguridad vial, los costos de transporte y el desarrollo regional (CEPAL, 2021).

Evaluación de la transitabilidad, Se define como la facilidad de circulación de vehículos y personas entre dos puntos (Atarama, 2015). Para medirla se emplean indicadores como estado de la superficie de rodadura, geometría de la vía, señalización, drenaje y aspectos climáticos (Gavilanes, 2015). También se aplican encuestas para conocer la percepción de los usuarios sobre seguridad, comodidad y rapidez del viaje (Diaz, 2022).

Ejecución de obras viales, Las municipalidades ejecutan obras como pavimentación, rehabilitación de pavimentos, instalación de señales, construcción de puentes, mejora de drenaje, entre otros (PROVIAS, 2020). Durante la ejecución se requiere implementar medidas para mitigar los impactos sobre la transitabilidad (Zegarra, 2023).

La eficacia de obras viales, se mide comparando las condiciones de transitabilidad antes y después de la intervención (Hernández, 2021). Algunos estudios evidencian mejoras en tiempos de viaje y disminución de accidentes tras obras en la Panamericana Norte (Miraval, E. & Villacorta, J. 2019). Pero en vías menores, los resultados son variables y dependen de la calidad de ejecución y supervisión (Bayona, 2021).

Conclusiones, Se requieren más investigaciones para evaluar rigurosamente los resultados de obras viales de gobiernos locales sobre las condiciones de tránsito, usando mediciones cuantitativas y percepción de usuarios. También es clave analizar los factores institucionales que influyen en la eficacia de estas inversiones públicas y obras públicas.

Tomando en consideración a los enfoques conceptuales, empezamos con la primera variable de estudio, Obras Viales, Son construcciones que se realizan para permitir el desplazamiento de personas y bienes, ya sea a pie o en vehículos, y que se utilizan para traslado de alimentos, bienes materiales, entre otros; esto implica

la creación de una vía de comunicación, que puede ser una carretera, una vía férrea o un viaducto. (Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina, 2018), asimismo, para el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2015), obras públicas son aquellas que son ejecutan, de manera directa e indirecta por parte de una entidad pública con la finalidad de satisfacer necesidades de fin común.

Por otro lado, la Eficacia, Se puede definir como la “capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera”, entiendo que algo es eficaz cuando se obtiene el resultado esperado sin importar como se logró o si habría un modo mejor de obtenerlo, relacionando con la consecución de objetivos previamente establecidos. (Real Academia Española, 2023). Por consiguiente, Transitabilidad vial, Se refiere a la capacidad de una vía o infraestructura para permitir el desplazamiento de personas o vehículos de manera fluida y segura; esta capacidad se puede mejorar mediante el diseño de infraestructura vial adecuada y el mantenimiento del servicio de transitabilidad; asimismo se puede conceptualizar como la capacidad de una vía o infraestructura para permitir el desplazamiento de personas o vehículos de manera fluida. (Real Academia Española, 2023).

Gobierno local, Se refiere a las instituciones públicas encargadas de la gestión de provincias y distritos, dichas instituciones son entidades básicas encargadas de la organización territorial del Estado y canales de participación vecinal en los asuntos públicos; los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia. (Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N°.27972).

Evaluación de la transitabilidad, Se define como la facilidad de circulación de vehículos y personas entre dos puntos (Verde, 2020). Para medirla se emplean indicadores como estado de la superficie de rodadura, geometría de la vía, señalización, drenaje y aspectos climáticos (Gavilanes, 2022). También se aplican encuestas para conocer la percepción de los usuarios sobre seguridad, comodidad y rapidez del viaje (Ricalde, 2023).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de Investigación. Es un estudio básico, con un enfoque cuantitativo. En la fase cuantitativa se utilizaron técnicas estadísticas para analizar numéricamente los datos y medir las variables de interés. Se emplearon medidas de correlación. (Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P., 2014)

3.1.2 Diseño de Investigación. El diseño de investigación fue cuantitativo. Se recolectaron y analizaron simultáneamente datos cuantitativos para una mejor comprensión del fenómeno. El componente cuantitativo fue no experimental, transeccional y correlacional, recolectando datos en un momento específico y analizando relaciones entre variables. Asimismo, se utilizó un diseño fenomenológico mediante una ficha de análisis de cotejo. (Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P., 2014).

3.2. Variables y Operacionalización

La variable 1: Ejecución de obras viales

Definición conceptual, Son construcciones que se realizan para permitir el desplazamiento de personas y bienes. (Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina, 2007).

Definición Operacional, Se refiere a las acciones y procesos necesarios para llevar a cabo la construcción, mantenimiento y mejora de las vías de comunicación, incluyendo carreteras, vías férreas, puentes y túneles.

Dimensiones, Las dimensiones que se han planteado son: el Planeamiento y programación, así como el Proceso de contratación, la Ejecución de la obra, la Supervisión y control Cierre y liquidación.

Indicadores, el Cumplimiento de presupuesto y plazos, la Modalidad de contratación, la Calidad de procesos constructivos, el Control de especificaciones técnicas y la liquidación dentro de plazo.

Escala de medición: las escalas de medición han sido Ordinal.

La variable 2: Eficacia en la transitabilidad

Definición Conceptual, Se puede definir como la “capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera”, se entiende que algo es eficaz cuando se obtiene el resultado esperado sin importar como se logró o si habría un modo mejor de obtenerlo (Cerde, 2011)

Definición operacional: Se refiere a la capacidad de una vía de mantener un nivel de servicio aceptable en la mayoría de las situaciones, evitando retrasos y congestiones.

Dimensiones, Las dimensiones que se han planteado son: Velocidad de recorrido, Tiempo de viaje, Costos de operación vehicular, Accidentalidad, Confort de circulación. (Cárdenas, 2013).

Indicadores: En cuanto a los indicadores se tiene: Velocidad promedio, Tiempo promedio de recorrido, Costo por km recorrido, Tasa de accidentalidad, Regularidad superficial

Escala de medición: la escala de medición ha sido Ordinal, de tipo Likert. Y también la Razón

3.3. Población, muestra y muestreo

3.3.1. Población

La población, se encuentre conformada por población de la jurisdicción de Aguas Verdes.

Criterio de inclusión: Al considerar los usuarios del distrito de la zona de Aguas Verdes, se incluyeron las personas mayores de 18 años, las personas que residan actualmente en el distrito, las personas con más de 1 año de residencia en el distrito. De este modo, se seleccionaron específicamente aquellos usuarios para el objetivo del estudio eficacia en la ejecución de proyectos viales en el distrito de interés.

Criterio de Exclusión: considerando las dos poblaciones descritas, se pueden plantear los siguientes criterios de exclusión (usuarios del distrito de Aguas Verdes), se consideró como criterio de exclusión a las personas menores de 18 años, las personas que no residan actualmente en el distrito de Aguas Verdes – cercado, las personas con menos de 1 año de residencia en el distrito.

3.3.2. Muestra

La muestra estuvo conformada por un conjunto representativo 94 entrevistados. El nivel de confianza del 95% en los resultados.

3.3.3. Muestreo, Esta muestra se ha considerado a criterio de la parte investigativa es no probabilística a conveniencia. Se utilizó un muestreo no probabilístico para analizar las 94 personas. unidades de análisis (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

3.3.4. Unidad de análisis, En el contexto de este estudio, se optó por trabajar con una muestra de 94 Personas y, siguiendo la definición de Hernández et al. (2018), quienes las definen como los participantes o elementos a los que se les aplicará el instrumento de medición.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica: En la presente investigación se usó encuesta como técnica para el trabajo de campo y recopilación de datos, así mismo, se hizo uso de la técnica de observación.

Instrumento: El cuestionario, contó con 32 preguntas, en la que se analizó la variable Eficacia en la Transitabilidad, y conto con preguntas las que se relacionaron con las dimensiones: utilidad, tiempo de viaje, costos de operación vehicular, accidentabilidad. También se realizó una ficha de análisis de cotejo (ver Anexo 06).

Validez: en cuanto a la validez de contenido, se encuentra relacionado al nivel de veracidad en la que son medidas las variables en estudio. (sampieri, 2014), es por ello que alineado a la guía que regulan los trabajos de investigación de la universidad, se consideró 03 expertos con experiencia 5 años. La validez de criterio el instrumento utilizado se parece en un 75% a los antecedentes plateados por Méndez Ruiz y la validez de constructo se refiere al grado en que un instrumento de medición representa y mide adecuadamente el concepto teórico de interés, en este caso se ha medido adecuadamente para demostrar validez de constructo, los instrumentos de recolección de datos se han recolectado adecuadamente, los conceptos de

interés. para la variable "ejecución de obras viales" la cual esta conformada por información cualitativa y cuantitativa de dichos proyectos.

Tabla 1. Validación de instrumentos por expertos

N°	Nombre de experto	Grado	Dictamen
1	Diego Orlando La Rosa Boggio	Magister	Aprobado
2	Gonzalo N. Silva Puell	Magister	Aprobado
3	Isella Del Socorro Pingo Nima	Magister	Aprobado

3.5. Procedimiento de recolección de datos

Para la investigación “Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023”, se cumplió con el siguiente procedimiento:

a) Modo de recolección de datos: - Se coordinó con el representante de la institución, en esta oportunidad con el Gerente General de la municipalidad distrital de Aguas verdes, para la aplicación del instrumento. - Diseño de los instrumentos (cuestionario), validación y confiabilidad. - Preparación de la cantidad de instrumentos necesarios: 94 en el presente caso, la cual se aplicó a personas que viven en la ciudad de Aguas Verdes de acuerdo con la muestra. - Ejecución de la aplicación de los instrumentos

b) Manipulación de variables: Para garantizar el control de variables se cumplió con: - Pruebas de validez y confiabilidad (Ver Técnicas e Instrumentos) - Aspectos éticos intrínsecos (principios de veracidad) y otros (Ver 3.7). - Cumplimiento de agendas programadas o reprogramadas.

c) Coordinaciones institucionales: Se envió una carta al alcalde de la municipalidad distrital de aguas verdes, y se recibió respuesta formal.

A las respuestas se han aplican pruebas de confiabilidad a los instrumentos como Alfa de Cronbach.

3.6. Método de análisis de datos

Para el estudio "Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en

un gobierno local del norte, 2023", que se basa en el paradigma positivista, con un enfoque cuantitativo y un nivel descriptivo simple, la cual se siguió un análisis de datos. Pruebas previas: Se utilizó el coeficiente de Kuder-Richardson para evaluar la calidad del servicio a través de un instrumento con escala dicotómica. Generación de datos: Con los datos de la variable calidad de servicio, creamos una base de datos con el software IBM SPSS 27.0. Pruebas finales: De acuerdo con el tipo de investigación y los objetivos, se utilizaron sólo estadísticas descriptivas. Tipo de análisis: Debido al diseño del estudio con paradigma positivista, enfoque cuantitativo, nivel descriptivo básico simple, se analizaron dos variables. Visualización de datos: se realizó mediante tablas y gráficos de pastel del software. Análisis e interpretación: Se siguieron los protocolos de estadística descriptiva para obtener los datos relevantes de acuerdo con los objetivos.

Los parámetros de la investigación se han establecido cumpliendo lo dispuesto en la Resolución No 062-2023-VI-UCV del Vicerrectorado de Investigación de la Universidad César Vallejo, emitida el 16 de marzo de 2023. Dicha resolución promueve la adopción de buenas prácticas y la integridad científica en investigaciones, alineada con los criterios del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica (SINACYT).

3.7. Aspectos Éticos

La presente investigación "Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023" observamos principios éticos de la Guía UCV. **Beneficencia:** Tal como se explica en la introducción, esta investigación busca mejorar las condiciones de la comunidad, se trató con respeto y cuidado a los participantes del estudio. **No maleficencia:** Resguardó la identidad de los participantes para prevenir cualquier efecto negativo. Protegiendo la confidencialidad de sus datos. **Autonomía:** Se seleccionó de forma autónoma el tema, método y procedimientos óptimos para estudiar la problemática vial del municipio, según análisis previo. **Justicia:** Esta investigación fomenta el bien común y servicio público, regida por legalidad y participación ciudadana para garantizar equidad.

IV. RESULTADOS

Objetivo General: Correlacionar de la ejecución de obras viales y su nivel de eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte del Perú, en este caso la ciudad de Aguas Verdes.

Tabla 2. Correlación entre la eficacia y la transitabilidad

		EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD	EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES
EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD	Correlación de Pearson	1	,614**
	Sig. (bilateral)		,002
	N	32	32
EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES	Correlación de Pearson	,614**	1
	Sig. (bilateral)	,002	
	N	32	32

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

Se aprecia que, al buscar la correlación entre la eficacia y la transitabilidad en relación con la ejecución de obras viales, se ha encontrado que ésta tiene una significancia de 0.002 lo cual indica que tiene una alta significancia bilateral, el valor de p-valor 0.614 es positivo por lo cual existe una relación Directa entre las dos variables y es una correlación Media.

Implica que, a una mejor ejecución en la Obras Viales, se tiene una mejor eficacia en la transitabilidad.

OE1.-Evaluar el estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte.

Tabla 3. Resultados consolidados a través de indicadores de dimensión - utilidad

Resumen de todas las Obras					
	TED	ED	NDNED	DA	TD
1	0.00%	0.00%	2.86%	62.86%	34.29%
2	0.00%	0.00%	1.43%	54.29%	44.29%
3	0.00%	0.00%	2.86%	55.71%	41.43%
4	0.00%	0.00%	20.00%	68.57%	11.43%

5	0.00%	5.71%	4.29%	65.71%	21.43%
Coef.	0.00%	1.14%	6.29%	61.43%	30.57%
6	0.00%	1.43%	5.71%	64.29%	25.71%
7	0.00%	0.00%	2.86%	60.00%	34.29%

En relación a los resultados de Tabla N° 03, se puede observar que en consideración a las preguntas formuladas del N° 01 al N° 07, el 68.57 % de la población se encuentran de acuerdo con el estado de las infraestructuras viales, así mismo, con respecto a la interrogante N° 01, el 34.29 % está en total acuerdo sobre la mejora en la facilidad de desplazamiento, por lo que se llega a la conclusión que el estado de obras viales en estudio es considerado bueno, ya que cumple con su finalidad de ejecución.

OE2.-Analizar el proceso de ejecución de obras viales realizadas por el gobierno local del norte, identificando actores, presupuesto, cronograma, modalidades de ejecución.

Tabla 4. Variable Ejecución de Obras Viales según Dimensiones.

Variable	Dimensión	Nivel de Identificación										Total
		TED		ED		NDNED		DA		TD		
		N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	
Ejecución de Obras Viales	Planeamiento y programación	0	0.00%	15	21.71%	18	26.00%	19	27.14%	18	25.14%	100.00%
	Proceso de contratación	0	0.00%	7	9.43%	20	28.57%	21	29.14%	23	32.86%	100.00%
	Ejecución de la obra	0	0.00%	1	0.57%	22	31.43%	22	32.00%	25	36.00%	100.00%
	Supervisión y control	0	0.00%	1	0.29%	24	34.57%	23	32.86%	23	32.29%	100.00%
	Cierre y liquidación,	3	4.57%	1	0.29%	26	36.86%	19	26.86%	22	31.43%	100.00%

Se encontró que desde el año 2020 la municipalidad distrital, viene ejecutando obras viales priorizadas por presupuestos participativos que realizó la entidad en los años 2019 al 2021, estos fueron contratadas bajo el sistema de precios unitarios, se pudo verificar a través de la información del portal de INFOBRAS que el 90% de obras estaban debajo del monto de la ley de presupuesto, a pesar de ello contaron con un supervisor, cuando de acuerdo a la ley de presupuesto la obra que sobrepasaba monto era la obra denominada: RENOVACION DE

CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES, cuyo monto referencial fue S/ 4,750,273.87.

OE3.- Determinar la eficacia de las obras viales ejecutadas midiendo y comparando los indicadores de transitabilidad

Se ha obtenido los coeficientes de Transitabilidad, como un indicador de eficiencia:

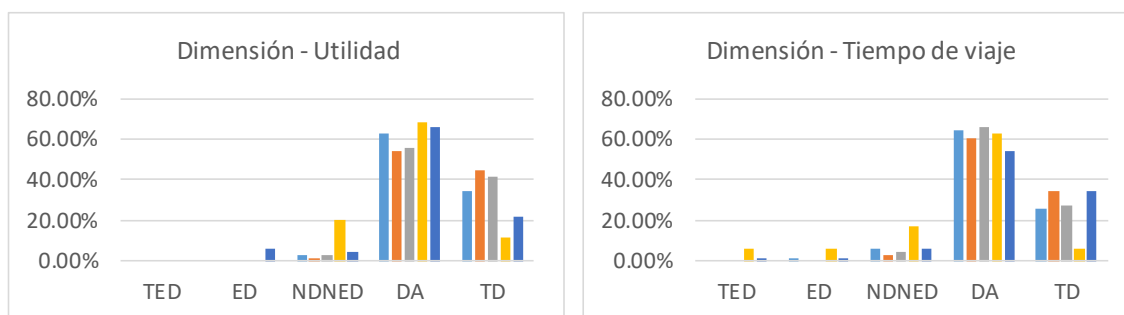
Tabla 5. Resultado de Eficacia En la Transitabilidad

EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD	TED	ED	NDNED	DA	TD
Coefficiente Eficacia	0.58	0.62	1.66	5.23	1.90

TED= Totalmente en Desacuerdo, ED= En Desacuerdo, NDNED= ni en desacuerdo ni de acuerdo, DA= De Acuerdo, TD= Totalmente de acuerdo.

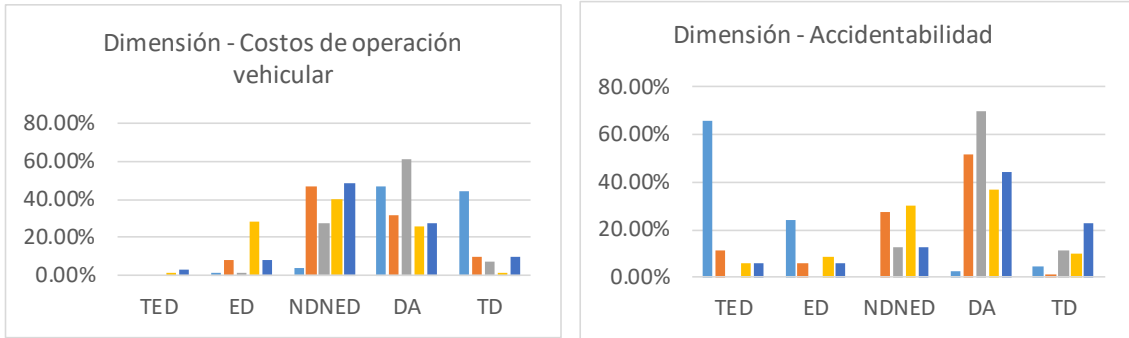
En este cuadro se observa que los moradores están de acuerdo con la ejecución de las 10 obras que se han ejecutado por la Municipalidad distrital de Aguas Verdes.

Imagen 1. Resultados en cuanto Dimensiones Totales



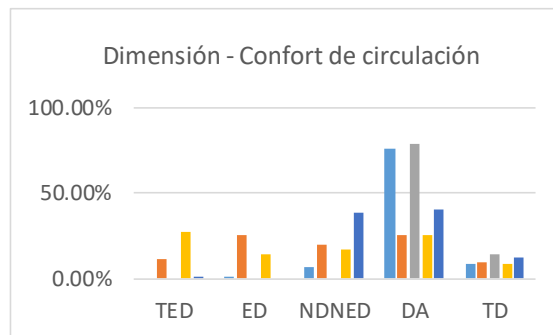
En cuanto a la utilidad apreciamos que la mayor concentración de respuestas positivas (de acuerdo y Totalmente de acuerdo) representan el 61.43% y 30.57% respectivamente, siendo un 92.00% de la población que se encuentra conforme, y cuando vemos la dimensión Tiempo de viaje podemos apreciar que al que la mayor concentración de respuestas positivas (de acuerdo y Totalmente de acuerdo) representan el 61.43% y 25.43%, siendo un 86.86% de la población que se encuentra conforme.

Imagen 2. Resultados en cuanto Dimensiones Totales



En cuanto a los costos de operación Vehicular, podemos apreciar que un 53.14% se encuentra de acuerdo y Totalmente de acuerdo, y si notamos que un 33.43% responde que no está ni de acuerdo ni es desacuerdo, si notamos que existe un 9.71% que está totalmente en desacuerdo y cuando vemos la Accidentabilidad, se aprecia que al que la mayor concentración de respuestas positivas (de acuerdo y Totalmente de acuerdo) representan el 41.14% y 10.00%, siendo un 51.14% de la población que se encuentra conforme.

Imagen 3. Resultados en cuanto Dimensiones Totales



En cuanto al confort de circulación, podemos comentar que la distribución de respuestas en cuanto a las respuestas positivas es un 60.00% que se encuentra de acuerdo y Totalmente de acuerdo, se puede inferir que la población que se encuentra conforme.

Para realizar la prueba de hipótesis, se contó:

La tabla presenta lo que se obtuvo con la contrastación de la H.

Tabla 6. La relación que hay entre ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte en el 2023 es efectiva

Eficacia en la Transitabilidad	Ejecución de Obras Viales
--------------------------------	---------------------------

Rho d Spearman	Eficacia en la	Correlación	de	1	,614**
	Transitabilidad	Correlación			
		Sig. (bilateral)			,002
		N		32	32
Rho d Spearman	Ejecución de	Correlación	de	,614**	1
	Obras Viales	Correlación			
		Sig. (bilateral)		,002	
		N		32	32

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

Contrastación de la hipótesis 1:

El estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte es regular en términos de transitabilidad.

Tabla 7: estado actual de infraestructura actual en la jurisdicción del gobierno local del norte

		Es regular	transitabilidad
Rho de Spearman	Es regular	Correlación	de
		Correlación	
		Sig. (bilateral)	
		N	
Rho de Spearman	transitabilidad	Correlación	de
		Correlación	
		Sig. (bilateral)	
		N	

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

Contrastación de la hipótesis 2:

El proceso de ejecución de obras viales por el gobierno local presenta limitaciones en cuanto a plazos y modalidades de contratación

Tabla 8: Proceso de ejecución de obras viales por un gobierno local del norte.

				Limitaciones	plazos y modalidades de contratación
Rho de Spearman	Limitaciones	Correlación	de	1	,437**
		Correlación			
		Sig. (bilateral)			,001
		N		32	32
Rho de Spearman	plazos y modalidades de contratación	Correlación	de	,437**	1
		Correlación			
		Sig. (bilateral)		,001	
		N		32	32

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

Contrastación de la hipótesis 3:

Las obras viales ejecutadas presentan una eficacia media en la mejora de la transitabilidad de la red vial.

Tabla 9: correlación con respecto a la eficacia y la mejora en la red vial

				eficacia media	Mejora de la transitabilidad de la red vial
Rho de Spearman	eficacia media	Correlación	de	1	,763**
		Correlación			
		Sig. (bilateral)			,001
		N		32	32
Rho de Spearman	Mejora de la transitabilidad de la red vial	Correlación	de	,763**	1
		Correlación			
		Sig. (bilateral)		,001	
		N		32	32

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

V. DISCUSIÓN

Para poder discutir se ha tomado los antecedentes previos, a este estudio, por ello puedo presentar los siguientes:

Para Dorado (2021), el conocimiento llega hacer un elemento indispensable para cualquier país independientemente del crecimiento industrial en la que se encuentre, para garantizar el crecimiento socioeconómico, por lo vinculado a la construcción de infraestructuras de carreteras resulta relevante para la obtención de mayores beneficios. De igual modo, para Huamaní et al (2022), manifiesta que las estructuras viales en una visión general son de gran importancia, ya que son aquellas que pueden garantizar la capacidad de exportación, por lo que el mantenimiento de las mismas tiene una finalidad de seguir garantizando crecimiento socioeconómico.

OG. - Determinar nivel de correlación el desarrollo de la ejecución de obras viales y su nivel de eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte del Perú.

Discusión 01, para Bonilla y Rojas (2022), en su trabajo de investigación correlacional y de diseño no experimental, en la que tuvo la finalidad de evaluar la incidencia sobre la inversión pública de vías y el bienestar que produce en la población de la jurisdicción de José Leonardo Ortiz, los autores hicieron uso de método de encuesta para la obtención de información, por lo que concluyeron que existe una incidencia entra las inversiones realizadas de infraestructura vial y el bienestar de la población de dicho distrito, ya que en la aplicación del cuestionario pudieron conocer que el 54 % manifestaron que el nivel de transitabilidad era considerado como nivel algo, mientras que el 34% consideraron que se encontraba en un nivel medio, de esta manera demostraron que los dos proyectos en estudio atendieron la demanda de la vía, garantizando el adecuado desplazamiento y transitabilidad de peatones y vehículos, el cual tiene un efecto directo a la mejora de condiciones de los moradores.

Así mismo, en la investigación de Modesto (2023), manifestó que el mantenimiento rutinario de las vías permite que éstas se preserven y aporte en la satisfacción del usuario teniendo como prioridad la transitabilidad vehicular como la seguridad vial, por lo que, en la valoración de la información recopilada, el

investigador obtuvo que el 67.2% consideraron que la transitabilidad se encontraba en un nivel bajo, mientras que el 32.8 % de encuestados lo calificaron como nivel de medio, así mismo, de acuerdo al test de Tau b de Kendall, determinó que existe una relación significativa entre la conservación de vías con la dimensión de transitabilidad.

De este modo, en comparación al presente estudio se pudo apreciar (Tabla N° 02) que, al buscar la correlación entre la eficacia y la transitabilidad en relación con la ejecución de obras viales, se ha encontrado que ésta tiene una significancia de 0.002 lo cual indica que tiene una alta significancia bilateral, el valor de p-valor 0.614 es positivo por lo cual existe una relación Directa entre las dos variables y es una correlación Media.

Lo cual Implica que, a una mejor ejecución en la Obras Viales, se tiene una mejor eficacia en la transitabilidad.

OE1.-Evaluar el estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte, a través de indicadores de transitabilidad.

Discusión 02, En el estudio que tuvo como objetivo específico realizar el diagnóstico de la trocha del tramo La Huaquilla hasta la carretera franco de la provincia de Morropón, realizado por Quevedo Mendoza, Stefanya en el Año de 2022, publicado por la Universidad César Vallejo, concluyo que, de acuerdo al diagnóstico resultante con respecto al estado de la vía en estudio, se encontró en un nivel considerado como regular, debido a la presencia de baches y cenagal a lo largo de la vía, lo cual afectaba a la transitabilidad fluida, así mismo, en la investigación de Eugenio (2021), estudio que tuvo un enfoque cuantitativo y de diseño no experimental, tuvo como objetivo específico el diagnóstico del estado situacional de la vía en estudio, la misma que se encontraba comprendida por la carretera centro poblado Marco Laguna y Tandalpata, en la jurisdicción del distrito de Bambamarca, en la cual finiquito que el área de influencia se encontraba muy deteriorada, con gran presencia de baches, irregularidades y carecía de estructuras de drenaje.

Con respecto al presente estudio, en Tabla Nª 03 de acuerdo al cuestionario

aplicado correspondiente a la interrogante N^o 01 a la N^o 07, se obtuvo que el 68.57% de las personas encuestadas están de acuerdo que con respecto a las intervenciones realizadas a aumentado la seguridad, si de desplazamiento nos referimos, así mismo, el 44.29 % se encuentran en total acuerdo, que la vía es útil luego de la intervención, en efecto a ello, el 64.29% está de acuerdo, que ahora el tiempo de recorrido es el adecuado, encontrándose de acuerdo el 54.29 % que el tiempo de recorrido a reducido, por lo que se puede concluir que con respecto a las intervenciones de las obras viales ejecutadas en el periodo 2020-2022 de la jurisdicción del distrito de Aguas Verdes, cumple con el objetivo de mejorar la transitabilidad, las mismas que se encuentran en buen estado y cumpliendo su objetivo de inversión.

OE2.-Analizar el proceso de ejecución de obras viales realizadas por el gobierno local del norte durante el 2023, identificando actores, presupuesto, cronograma, modalidades de ejecución.

Discusión 03, En el estudio denominado; Análisis de los procesos de contratación y ejecución de obra de la infraestructura vial, la libertad cerro colorado propuesta de modelo – Arequipa-2022, Absi (2023), se puede resumir que el objetivo de dicha investigación fue analizar el proceso de contratación de obra de infraestructura vial del barrio la Libertad, perteneciente al distrito de cerro colorado, en la que obtuvo que con respecto a la empresa contratista se estableció que contó con una eficacia de un promedio de 92% , lo cual era referente de la capacidad para el cumplimiento de los plazos y presupuesto de obra, así mismo, con respecto a correlación entre la entidad contratante y el órgano supervisor de contrataciones, reflejo inconsistencia producto de burocratismo que genero sobrecostos y sobre todo retrasos en el proceso de dicha contratación, así mismo, se reflejó que existe deficiencia por parte de la entidad ya que éste no considero vicios ocultos, que pueden generar gasto excesivo.

De igual modo, para Serrano et (2017), en su análisis sobre la contratación gubernamental con respecto a proyectos de infraestructura vial sobre caso de Valle del Cauca 2010-2015, cuya investigación realizo la evaluación de parámetros referente a los procesos de licitación de 36 proyectos viales en concordancia a la información electrónica mediante (SECOP), por lo que dicha investigación concluyó

que la normativa de la república colombiana inquiera en garantizar la transparencia en dichos procesos de contratación de obras gubernamentales, por lo que el estudio requisitos que permiten habilitar se encuentran alineados a capacidad jurídica, no obstante, se determinó que con respecto a los indicadores financieros solicitados en los pliegos es diferente en cada entidad contratante.

Por otro lado, López (2020), en la descripción general de la información de las obras de estudio realizadas en la provincia de Santa, se obtuvo que el 69% estaban dirigidas al sector vial mientras, que el 21% a infraestructura educativas, las mismas que se pudo corroborar que se optó por más de una modalidad de ejecución, el que era representado por el 86% por contrata, mientras que el 10% representaba administración directa, así mismo, el 41% se encontró en ejecución mientras que el 3% se encontraba liquidada

Analizando en detalle los resultados con respecto al presente estudio, se pueden inferir que, a diferencia del trabajo en mención, en el presente se tomó como prioridad las obras viales en el presupuesto participativo, lo cual es positivo y sobre el proceso de contratación, la modalidad de precios unitarios utilizada en el 90% para facilitar el control financiero durante la ejecución. En cuanto a la supervisión, en todas las obras viales en estudio contaron con supervisor a pesar que de acuerdo a la ley de presupuesto no era obligatorio. La experiencia de los contratistas e ingenieros residentes como es el caso, de esta tesis, se denoto solvencia técnica para ejecutar adecuadamente las obras. Si se notó un área que se debe mejorar, es la demora en la liquidación de obras, que alcanza el 40% en el presente estudio, Un diferencial importante es que en el presente no se detectaron problemas de control posterior en las obras viales, a diferencia del proyecto de inversión de la libertad.

En conclusión, el análisis realizado permite identificar algunas similitudes y diferencias relevantes entre ambos casos que pueden ser incorporadas en la discusión del estudio que se ha realizado. Se evidencia la importancia de mejorar procesos clave como presupuestario, liquidación de obras y cumplimiento de plazos de ejecución. Inter personal se discute de acuerdo a lo resultado

OE3.- Determinar la eficacia de las obras viales ejecutadas midiendo y comparando los indicadores de transitabilidad

Discusión 04, En el estudio de López (2020), se buscó determinar cómo los factores de gestión en la ejecución de obras impactan en el desarrollo de la provincia del Santa en el año 2020; estos factores de gestión se dividieron en tres categorías: presupuesto, tiempo y calidad; se analizaron un total de 29 obras ejecutadas en la provincia del Santa, El factor presupuesto mostró una influencia significativa con un nivel de significancia de 0.000 y un coeficiente de 1.221. El factor tiempo también influyó significativamente con un nivel de significancia de 0.000 y un coeficiente de 0.439; además, se encontró que el factor calidad también tiene un impacto en el desarrollo, con un nivel de significancia de 0.008 y un coeficiente de 0.238; este estudio concluye que los factores de gestión de ejecución de obras, que incluyen el presupuesto, el tiempo y la calidad, desempeñan un papel fundamental en el desarrollo de la provincia del Santa en el año 2020.

Los datos recabados en esta investigación muestran similitudes significativas con aquellos recopilados por este Tesista. Se ha delimitado el análisis a calles específicas, y durante el proceso se han obtenido coeficientes que revelan la influencia de diversos factores de gestión. Es importante destacar que se han identificado valores notoriamente similares en algunos ítems con respecto a la presente investigación. Este hallazgo subraya la consistencia y validez de los resultados, ya que ambos conjuntos de datos convergen en la apreciación de cómo ciertos factores de gestión inciden en el contexto analizado. La coincidencia en los valores refuerza la robustez de los hallazgos, consolidando la confianza en la relevancia de los factores identificados en ambas instancias de estudio. Para lo cual se han obtenido coeficientes de transitabilidad los que:

Tabla 10. Resultado de Eficacia En la Transitabilidad

EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD	TED	ED	NDNED	DA	TD
Coef. Eficacia	0.58	0.62	1.66	5.23	1.90

Si bien es cierto los coeficientes del presente estudio son nuevos, estos cuentan con el aval de los especialistas que han revisado la información post análisis.

Y en cuanto León (2020), se enfocó a determinar la influencia del diseño de la infraestructura vial en la mejora de la transitabilidad vehicular en el tramo Espital-Naranjos, Amazonas, en 2019. A partir de los resultados, concluyó que el proyecto es técnicamente viable para mejorar la transitabilidad vehicular, considerando la situación actual de la vía y el tipo de pavimento propuesto.

Al revisar las conclusiones a las que llegó este autor, se concuerda con el autor que tipo de pavimento que más acepta la población es el de pavimento rígido este dato fue obtenido de la entrevista a varios Ingenieros Civiles, que trabajan en la zona, la construcción de estas pistas, mejoran ostensiblemente la transitabilidad de las vías que hemos analizado, esto se aprecia en las encuestas realizadas, donde se realizó la pregunta: ¿Considera que la vía mejorada facilita sus desplazamientos habituales? Estos respondieron mayoritariamente con estoy de acuerdo (62.86%) y totalmente de acuerdo un (34.29%) lo que suma en percepción de satisfacción de la población 97.14%.

VI. CONCLUSIONES

- 1.- Se ha realizado una toma con Google Earth, del año 2018, En la que se observa la inexistencia del pavimento de la calle Moquegua, donde su nivel de transitabilidad en época de lluvias era 0, debido a que zona incluso se inundaba. Esta calle cuenta con 525 ml, después del análisis correspondiente se aprecia que ha existido una mejora considerable de 10,575 ml de Pavimento.
- 2.- Respecto al análisis de la dimensión Planeamiento y Programación, se encontró que todas las obras contaban con acta de haber sido priorizadas en el presupuesto participativo. Sobre el Proceso de Contratación, el 90% de las obras fueron contratadas bajo el sistema de precios unitarios y estuvieron por debajo del monto establecido en la Ley de Presupuesto para requerir un supervisor, a excepción de una obra valorizada en S/4,750,273.87 que sí contó con supervisor obligatorio. Las empresas cumplieron con los estándares de calidad, lo cual se evidencia en la amplia experiencia de los Ingenieros Residentes (más de 10 años de colegiatura) y las empresas contratistas (más de 10 obras ejecutadas). Respecto a la Supervisión y Control, el 50% de los ingenieros supervisores tenían más de 20 años de experiencia (contratados en el 2020) y el otro 50% entre 6 a 8 años de experiencia (contratados en el 2021-2022). Finalmente, sobre el Cierre y Liquidación, el 40% de obras aún no están liquidadas pese a encontrarse operativas, aunque todas cuentan con acta de recepción.
- 3.-Se encontró una Correlación Positiva Significativa (0.614) Entre La Eficacia en la Transitabilidad y la Ejecución De Obras Viales. Se ha obtenido los coeficientes de Transitabilidad, como un indicador de eficiencia: los que tuvieron un valor de 0.58 para los que respondieron totalmente en desacuerdo, 0.62 para los que estuvieron en desacuerdo, 1.66 a los imparciales, 5.53 para los que estuvieron de acuerdo y un coeficiente de 1.90 a los estuvieron totalmente de acuerdo.

VII. RECOMENDACIONES

1.- La municipalidad distrital de Aguas Verdes, debe incorporar análisis de impacto en variables socioeconómicas como empleo, valor de propiedades, actividades productivas, que permitan cuantificar beneficios indirectos de las obras viales y evaluar la sostenibilidad de las intervenciones viales en el tiempo mediante mediciones de indicadores en los años posteriores a la ejecución de las obras.

2.- La municipalidad distrital de Aguas verdes debe analizar si existen diferencias en la eficacia de obras viales según las modalidades de ejecución (administración directa, contrata) y empezar a desarrollar una propuesta de modelo de gestión óptima de proyectos viales para gobiernos locales de la región.

3.- La municipalidad distrital de Aguas Verdes debe realizar una evaluación respecto a la eficiencia de los recursos destinados para el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura vial de su jurisdicción. En ese sentido, resulta pertinente y efectuar una comparación entre los logros y resultados concretos alcanzados en términos de mejora de la transitabilidad vehicular y peatonal versus la magnitud de las inversiones y presupuestos canalizados para la ejecución de obras viales. Para que, mediante esta comparación y el cálculo de indicadores específicos, la municipalidad será capaz de determinar en qué medida se está maximizando la mejora de la eficacia vial distrital en relación con cada sol invertido proveniente del erario público. Asimismo, el análisis costo-beneficio y costo-efectividad de los distintos proyectos viales emprendidos brindará lecciones aprendidas para orientar una mayor eficiencia en futuras intervenciones.

REFERENCIAS

- Absi, H. (2023). *Análisis de los procesos de contratación y ejecución de obra de la infraestructura vial, La libertad Cerro Colorado propuesta de modelo-Arequipa-2022*. [Tesis de Pregrado, Universidad Católica de Santa María]. [Análisis de los procesos de contratación y ejecución de obra de la infraestructura vial, La Libertad Cerro Colorado propuesta de modelo-Arequipa-2022 \(ucsm.edu.pe\)](https://repositorio.ucsm.edu.pe/handle/documento/100000100069)
- Álvarez, M. (1957). Carreteras 12, octubre – diciembre de 1957: 14-15
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-49942020000100069
- Araujo, S. (2021). Análisis de la accesibilidad al sistema de transporte para personas con discapacidad. *Luminaria*, 20(1), 22-41.
- Araujo, S. (2021). Análisis de la accesibilidad al sistema de transporte para personas con discapacidad. *Luminaria*, 20(1), 22-41.
- Bayona, M. (2021). *Supervisión laboral y su influencia en la calidad del servicio-proseguridad s.a. Chiclayo-2020*. [Tesis de Pregrado, Universidad Señor de Sipán]. [Bayona Torres, Marco Eufemio.pdf \(uss.edu.pe\)](https://repositorio.usp.edu.pe/handle/documento/100000100069)
- Bedoya, R. (2023). Equidad en la movilidad: Diagnóstico de grupos vulnerables en el transporte público de Arequipa. *Sociología Contemporánea*, 7(1), 33-58.
- Bonilla, E. y Rojas, S. (2022). *La inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el bienestar de la población urbana del distrito de José Leonardo Ortiz, 2020*. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo]. [Bonilla Burga Etel Clarita y Rojas Santiago Selene Eugenia.pdf \(unprg.edu.pe\)](https://repositorio.unprg.edu.pe/handle/documento/100000100069)
- Brown, L. S. (2022). Evaluating the Impact of Roadway Improvements on User Perception: Lessons from a Longitudinal Study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(6), 542-555.
- Casas, R. (2019). Medición del nivel de servicio en corredores de transporte mediante análisis de videograbaciones. *Ingenius*, (16), 35-48.
- Castro, A. (2020). Gestión de infraestructura vial en municipalidades de Lima.

- Cárdenas, J. G. (2014). Urban Road Infrastructure and User Satisfaction: A Survey-Based Analysis. *Transport Policy*, 21, 150-158.
- Cárdenas, J. y Montenegro, S. (2021). Modelo de programación de obra aplicado a proyectos de construcción de carreteras. *Ingenius*, (20), 96-108.
- Cepal (2021). *La seguridad vial en la región de América latina y el caribe: situación actual y desafíos*. [La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe: situación actual y desafíos | CEPAL](#).
- Cerda, H. (1991). Los elementos de la investigación: como reconocerlos, diseñarlos y construirlos.
- Chávez, A. (2021). Relación entre inversión en infraestructura vial e índices de transitabilidad regional. *Economía*, 43(27), 155-171.
- Diaz, C. (2022). *Taxis colectivos ¿Por qué los usuarios prefieren este deservicio de transporte urbano en san isidro?*. [Tesis de Pregrado, Universidad católica del Perú]. [DIAZ MATSUMOTO CINTIA TAXIS COLECTIVOS POR.pdf \(pucp.edu.pe\)](#)
- Decreto Supremo N° 095 de 2022 [con fuerza de ley]. Se aprueba el plan estratégico desarrollo nacional 2050. 28 de julio, 2022. D.S. N° 095
- Del Águila, A. (2019). *Accesibilidad y confort peatonal entre las Av. Rebagliati, Av. Arenales y Calle Teodoro Cárdenas-Lima*. [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. [268996475.pdf \(core.ac.uk\)](#)
- Dorado, E. (2021). La gestión vinculada a la construcción de la carretera central en Holguín. *Redalyc*, 27(2)
- [La gestión vinculada a la construcción de la carretera central en Holguín \(redalyc.org\)](#)
- Eugenio, H., Eugenio, A. (2021). *Diseño de infraestructura vial para la transitabilidad, carretera Centro Poblado Marco Laguna y Tandalpata, distrito Bambamarca, Cajamarca-2020*. [Tesis de Pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/67653>
- Fernández, A. (2022). Medición de mejoras en la transitabilidad tras obra de

- ampliación de la Av. Javier Prado. *Ingeniería de Transporte*, 31(2), 77-92.
- Fernández, R. (2021). Índice de madurez en gestión vial para América Latina. CAF.
- Franco Naranjo, A. y Muñoz Arroyave, E. (2019). *Obras de infraestructura vial como aporte al desarrollo local. Caso: doble calzada oriente -DCO- Palmas-Tablazo* [tesis de pregrado, Universidad de Antioquia]. <https://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/16883>
- García, A. P. (2021). A Multi-Criteria Assessment of Road Infrastructure Projects: A Case Study of User Satisfaction. *International Journal of Transportation Science*, 28(3), 301-318.
- Gaviones, J. (2015). *Características del sistema vial que comunica los barrios mandana-el lindero de la parroquia pilahuín, cantón Ambato, provincial de Tungurahua y su relación con el desarrollo socio-económico de los habitantes*. [Tesis de Pregrado, Universidad Técnica de Ambato]. [Tesis 957 - Gavilanes Ramos Johanna Estefanía.pdf](#)
- Gómez, J. (2020). Impacto de la rehabilitación de la Panamericana Norte en la accidentalidad vial.
- Gonzales, M. (2022). Mitigación de impactos en la transitabilidad durante ejecución de obras viales.
- González, J. (2020). Análisis comparativo de técnicas de pavimentación asfáltica aplicadas en la construcción de carreteras. *Revista de Ingeniería de Construcción*, 35(2), 89-102.
- Gonzales, L. y Sucari, J. (2021). *Funcionamiento de obras por tramos en proyectos viales urbanos para mejorar el bienestar de la población de la ciudad de Tacna-2021*. [Tesis de Pregrado, Universidad Privada de Tacna]. [Funcionamiento de obras por tramos en proyectos viales urbanos para mejorar el bienestar de la población de la ciudad de Tacna – 2021 \(upt.edu.pe\)](#)
- Gutiérrez, P. (2023). Impacto de la ejecución de obras viales en la actividad económica local. *Economía y Sociedad*, 52(1), 77-92.
- Gutiérrez, R. M. (2017). Evaluating the Impact of Roadway Maintenance on User

- Satisfaction: A Case Study of Rural Roads. *Journal of Infrastructure Systems*, 22(2), 04016037.
- Hernández, G. (2021). Infraestructura vial y desarrollo regional en el norte del Perú. Highway Capacity Manual [HCM]. (2016). *Transportation Research Board*.
- Hurtado, V. (2019). *Propuesta para la gestión de riesgo en la obra de mejoramiento del servicio de transitabilidad vial de la prolongación calle francisco de Zela, de la ciudad de Trujillo*. [Tesis de Maestría, Universidad Privada Antenor Orrego]. [UNIVERSIDAD PRIVADA ANTENOR ORREGO \(upao.edu.pe\)](http://upao.edu.pe)
- Johnson, M. E. (2020). Assessing User Perception in Urban Road Planning. *Journal of Transportation Engineering*, 36(4), 410-422.
- LanammeUCR (2018). Criterios ambientales y socioeconómicos para priorizar inversiones en la red vial de Costa Rica. *Infraestructura vial*, 20(35) 12-19. <https://www.scielo.sa.cr/pdf/infraestructura/v20n35/2215-3705-infraestructura-20-35-12.pdf>
- Li, Q. (2015). The Role of Road Infrastructure in Shaping User Perception and Travel Behavior: A Literature Review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 15(1), 18-28.
- López, P. (2021). Medición de la eficacia de proyectos viales ejecutados en la región Loreto.
- López, A. (2020). *Factores de gestión de ejecución de obras y su influencia en el desarrollo de la provincia de santa*. [Tesis de Doctorado, Universidad Cesar Vallejo]. [López CAR-SD.pdf \(ucv.edu.pe\)](http://ucv.edu.pe)
- López, S. (2020). La calidad en la ejecución de obra en la red vial cantonal. *Boletín técnico PITRA-LanammeUCR*, 11(5),1-6. <https://acortar.link/zVIBQf>
- Martínez, F. (2020). Conceptos de movilidad y transitabilidad vial.
- Martínez, F. y Ramírez, S. (2022). Gestión de impactos sociales y ambientales en la construcción de proyectos viales. *Interciencia*, 47(5), 255-260.
- Martínez, L. y Casas, J. (2021). Movilidad y equidad: un reto para las ciudades latinoamericanas. CEPAL.

- Martínez, S. (2023). Encuestas origen-destino para evaluación de escenarios de transporte público y su impacto en la movilidad. *Economía, Sociedad y Territorio*, 62(4), 221-243.
- Martínez, R., Maldonado, C., Schönsteiner (2022). *Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género*. Cepal.
[Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género: marco de análisis e identificación de instrumentos de política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina \(cepal.org\)](#)
- Masterman, J.W.E. (2002). *Introduction to building procurement systems*. Spon Press.
- Modesto, B. (2023). *Gestión del mantenimiento vial rutinario y satisfacción del usuario en la carretera tramo molino Quinque – Huascapampa-2022*. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Hermilio Valdizán]. [Gestión del mantenimiento vial rutinario y satisfacción del usuario en la carretera tramo Molino Quinque – Huascapampa – 2022 \(unheval.edu.pe\)](#)
- Mondragón, A. (2015). *Evaluación de la transitabilidad para caminos de bajo tránsito estabilizados con aditivos proes*. [Tesis de Pregrado, Universidad de Piura]. [EVALUACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD PARA CAMINOS DE BAJO TRÁNSITO ESTABILIZADOS CON ADITIVO PROES \(udep.edu.pe\)](#)
- Monge Aparicio, A. y Garrido Márquez, C. (2020) *Impacto De La Infraestructura Vial Sobre La Educación Rural* [Tesis de Pregrado, Universidad del Pacifico, Lima, Perú]. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/2655?show=full>
- Mora, Y. (2022). *Gestión municipal vial y servicio de transporte publico urbano en usuarios de una empresa de transportes de Lima Metropolitana, 2022*. [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. [Mora GYS-SD.pdf \(ucv.edu.pe\)](#)
- MTC (2021). *Plan de implementación del sistema de gestión de activos de la red vial nacional*. [Plan de Implementación.pdf \(www.gob.pe\)](#)

- Nascimento, F., Gouveia, B., Dias, F., Ribeiro, F. y Silva, M. (2023). A method to select a road pavement structure with life cycle assessment. *ScienceDirect*, 27120 (122210) DOI10.1016. [Un método para seleccionar una estructura de pavimento de carretera con análisis de ciclo de vida - ScienceDirect](#)
- Organización Panamericana de la Salud (2020). Seguridad Vial. *Paho.org*.
[Seguridad vial - OPS/OMS | Organización Panamericana de la Salud \(paho.org\)](#)
- Paco, K. (2019). *Sistema de gestión de la calidad y el tiempo para mejorar la efectividad durante la ejecución de obras viales en zonas urbanas*. [Tesis de Maestría, Universidad Privada de Tacna]. [UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA \(upt.edu.pe\)](#)
- Palomino, M. (2022). *Incidencia del gasto público en infraestructura vial sobre el crecimiento económico de las regiones Apurímac, Cuzco y Cajamarca(2007-2019)*. [Tesis de Pregrado, Universidad de Lima]. [Formato de presentación de tesis y trabajos de investigación \(ulima.edu.pe\)](#).
- Paredes, M. (2019). *Impacto de la infraestructura de transporte terrestre de carreteras en el desarrollo del sector agropecuario del Perú 2008-2015*. [Tesis de Maestría, Universidad San Martín de Porras]. [paredes_fml.pdf \(usmp.edu.pe\)](#).
- Pardo, V. (2022). Empleo de drones y visión computacional para medición de congestión vehicular en Lima. *Digital Repository of Technology*, 9(4), 38-59.
- Pérez, A. y Gómez, L. (2019). Transitabilidad vehicular mediante redes neuronales. *Revista de Ingeniería de Transporte*, 22(3), 180-199.
- Pérez, L. A. (2013). Measuring User Satisfaction with Road Infrastructure: A Comparative Analysis of Evaluation Methods. *International Journal of Transportation*, 33(4), 465-481.
- Pérez, L. (2021). Percepción de mejoras en la transitabilidad: Encuestas a usuarios de vías rehabilitadas.

Provias (2020). *Construcción de puentes por reemplazo en las rutas nacionales PE-22, PE-1N, PE-18, tramo puente los Ángeles- puente Ricardo Palma, Ancon-Huacho – Pativilca y Huaura – Sayan – Churin – Oyón – Ambo*. PVN.

[FORMATO DE DOCUMENTOS DE PROVIAS NACIONAL \(pvn.gob.pe\)](http://pvn.gob.pe)

Quenaya, X. y Tarrillo, E. (2019). *Diseño de infraestructura vial para accesibilidad del tramo C.P.U. Capote KM 0+000 al C.P.R. Pancal km 7+000*. PICSÍ, Lambayeque 2018. [Tesis de Pregrado, Universidad Seños de Sipán].

[Quenaya Uceda Xenia Xyomara & Tarrillo Mendoza Frank Edgar.pdf](#)

Quevedo, S. (2022). *Diseño de la infraestructura vial para el mejoramiento de la transitabilidad vehicular de la troca tramo La Huaquillas-Carretera Franco, Morropón – Piura*. [Tesis de Pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/121235>

Ramos, A. (2022). Índices de medición de la transitabilidad vehicular.

Ramos, F. (2021). Análisis de riesgos en la construcción de túneles por el método drill and blast. *Revista de la Construcción*, 20(2), 141-155.

Reducing congestion and funding transportation using road pricing in Europe and Singapore. Technical Report documentation page (2020). *International technology scanning program*.

[Reducing Congestion and Funding Transportation Using Road Pricing in Europe and Singapore \(dot.gov\)](#)

Ricalde, T. (2023). *Calidad de servicio de transporte público urbano y la satisfacción de los usuarios Cusco, 2022*. [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. [Ricalde CTG-SD.pdf \(ucv.edu.pe\)](#)

Rico, M. (2017). *El principio de transparencia como luca contra la corrupción en la contratación estatal colombiana* [Tesis de Pregrado, Universidad Católica de Colombia]. [content \(ucatolica.edu.co\)](#)

Rivera, J. (2015). Importancia de una adecuada infraestructura vial. *Udep*. [“La red vial es imprescindible para el desarrollo y crecimiento de un país” » UDEP Hoy](#)

- Rodríguez, A. y Pérez, M. (2021). Equipos de maquinaria vial para el movimiento de tierras en proyectos de Infraestructura. *Ingenius*, (19), 56-68.
- Rodríguez, D. R. (2018). User Perceptions of Road Safety and the Role of Infrastructure. *Accident Analysis and Prevention*, 32(6), 749-758.
- Rojas, M., Jaimes, L., y Valencia, M. (2018). Efectividad, Eficacia Y Eficiencia En Equipos De Trabajo. *Espacios*, 39(06).
https://buscaenbuja.ujaen.es/discovery/fulldisplay/alma991001777529704994/34CBUA_UJA:VU1
- Rojas, M. (2009). *Guía de herramientas municipales para la promoción del desarrollo económico local*. Cepal.org.
[guia_herramientas_municipales_demuca.pdf \(cepal.org\)](#)
- Ruiz, F. (2020). Análisis comparativo de la velocidad promedio antes y después de la instalación de un sistema de peaje free flow. *Ingenius*, (18), 63-78.
- Ruiz, R. (2019). Limitaciones de la red vial en regiones del norte del Perú.
- Sánchez, G. (2023). Factores que afectan la productividad de cuadrillas en proyectos de rehabilitación vial. *Ingeniería Industrial*, 38(1), 87-102.
- Sánchez, J. (2020). Obras viales ejecutadas por municipalidades distritales de Piura.
- Sánchez, J. y Torres, L. (2021). Percepción de motoristas sobre transitabilidad luego de reconfiguración de intersecciones semaforizadas. *Luminária*, 18(2), 55-73.
- Smith, A. y Johnson, B. (2020). The impact of artificial intelligence on human resource development. *Advances in developing human resources. Bussinees coaching school*. [El impacto de la Inteligencia Artificial en la Gestión de Recursos Humanos \(businesscoachingschool.org\)](#)
- Smith, J. R. (2019). Perception and Satisfaction of Road Users with Urban Road Infrastructure: A Case Study. *Revista de Infraestructura Vial*, 10(2), 45-62.

- Molino-Huánuco 2020*. [Tesis de Pregrado, Universidad José Faustino Sánchez Carrión]. [VERDE VARGAS, CARLOS FREDY.pdf \(unjfsc.edu.pe\)](#)
- Vuchic, V. R. (2022). *Transportation for livable cities*. Routledge.
- Wang, Y. (2016). Perceptions of Roadway Conditions and Their Impact on Travel Behavior: A Case Study of Commuters. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(10), 1004-1017.
- Ying, Z., Xiaojun, W., Zhifeng, J. y Feng, C. (2023). Evaluación integral difusa multinivel de la carga de los recursos hídricos en la ciudad de Xuzhou, China. *MDPI. Sostenibilidad | Texto completo gratuito | Evaluación integral difusa multinivel de la capacidad de carga de los recursos hídricos en la ciudad de Xuzhou, China (mdpi.com)*
- Zamora, M. (2020). *La inversión pública y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización latina del distrito José Leonardo Ortiz durante el periodo 2014-2018*. [Tesis de Pregrado, Universidad San Martín de Porras]. [zamora_jmv.pdf \(usmp.edu.pe\)](#).
- Zegarra, M. (2023). *Propuesta de mejora de un plan de manejo ambiental basado en la aplicación de la norma iso 14001:2015 para el proyecto de mejoramiento del servicio de transitabilidad peatonal y vehicular en el aa.hh. cerrito belén del distrito de mariano melgar*. [tesis de Pregrado, Universidad Católica de Santa María]. [4G.0074.IA.pdf](#)
- Zepeda, I., Ángeles, G. y Carrillo, D. (2017). Infraestructura Portuaria y Crecimiento Económico Regional en México. *Redalyc.org*, XVII(54), 337-366.
<https://www.redalyc.org/pdf/111/11150592004.pdf>

ANEXOS

ANEXO 1. Cuestionario

CUESTIONARIO

Este cuestionario ha sido elaborado, con el fin de recopilar datos sobre la relación de la ejecución de obras viales y su eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción. El cuestionario es de forma anónima y los resultados serán tratados con confidencialidad, con solo el fin de la presente investigación.

INSTRUCCIONES:

Estimado(a), se agradece su apertura a la participación de este cuestionario, el cual tiene un objetivo netamente académico. Este cuestionario es anónimo, por favor sírvase a indicar la frecuencia de acción de su organización marcando con una equis "X", considerando la siguiente escala para cada enunciado:

DATOS GENERALES:

TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	DE ACUERDO	TOTALMENTE DE ACUERDO
1	2	3	4	5

N°	ÍTEM	1	2	3	4	5
VARIABLE 1: - EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES						
1	Considera usted positivo la ejecución de obras viales en su jurisdicción					
2	Considera correcta la planificación de las mismas					

3	Considera usted que la ejecución de las obras viales mejora la transitabilidad dentro de su jurisdicción					
4	Considera usted que se respetan los plazos de ejecución de dichas obras viales					
5	Considera usted que la ejecución de obras viales mejora la conectividad con el resto de la región y permitirá tener mejor calidad de vida de la población					
6	Está usted de acuerdo que las obras viales se están ejecutando conforme las normas técnicas					
7	Considera usted que las obras viales mejoran la calidad de vida de los pobladores					
VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD Dimension Utilidad						
8	¿Considera que la vía mejorada facilita sus desplazamientos habituales?					
9	¿Es util la vía luego de las mejoras realizadas?					
10	¿Los trabajos de mejoramiento de la vía han reducido significativamente sus tiempos de viaje?					
11	¿Las mejoras realizadas en la vía han incrementado la seguridad para desplazarse por ella?					

12	¿Cree que la vía interviene los accesos a centros educativos, de salud, laborales o comerciales desde que se ejecutaron las obras?					
VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD – Dimensión - Tiempo de viaje						
13	¿Es adecuado el tiempo, que usualmente le toma recorrer la vía de inicio a fin?					
14	Luego de las mejoras realizadas en la vía, ¿ha notado alguna reducción en sus tiempos de viaje?					
15	En promedio, ¿los minutos que le toma ahora recorrer cada kilómetro de la vía mejorada son suficientes para llegar a su destino?					
16	¿es alta la velocidad promedio que puede mantener en la vía luego de las mejoras?					
17	En hora punta, ¿ha bajado el tiempo que le toma ahora recorrer la vía de inicio a fin comparado con horas de poco tráfico?					
VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD – Dimensión - Costos de operación vehicular						
18	¿Las motos y autos son los vehículos que se utiliza mayormente para transitar por esta vía?					
19	¿Los kilómetros recorre semanalmente en esta vía son mas de 20Km?					

20	Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿ha notado alguna reducción en el consumo de combustible de su vehículo?					
21	En promedio, gasta mucho en combustible por cada kilómetro que recorre en esta vía?					
22	¿son altos los costos aparte del combustible que tiene que asumir por el uso de su vehículo en esta vía (mantenimiento, depreciación, etc)?					

VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD

– Dimensión - Accidentabilidad

23	En los últimos 12 meses, ¿ha estado involucrado en algún accidente de tránsito en esta vía?					
24	Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿considera que ha disminuido la ocurrencia de accidentes?					
25	¿Es mejor la seguridad vial de esta vía luego de las mejoras?					
26	¿ha disminuido la cantidad de accidentes fatales en esta vía en el último año?					
27	Cuando transita por esta vía, ¿hay factores que considera que representan un riesgo para la seguridad vial?					

VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD

– Dimensión - Confort de circulación

28	Desde una percepción general, ¿considera que el pavimento de la vía mejorada es más uniforme y regular?					
29	Cuando transita por esta vía, ¿siente sotonos o irregularidades en el pavimento?					
30	¿La comodidad al transitar por esta vía luego de las mejoras es optima?					
31	Cuando llueve, ¿percibe que el pavimento de la vía mejorada facilita la evacuación del agua?					
32	Como conductor, ¿siente que en la vía mejorada puede mantener una velocidad uniforme con menos aceleraciones/frenadas?					

¡Muchas gracias por su participación!

ANEXO

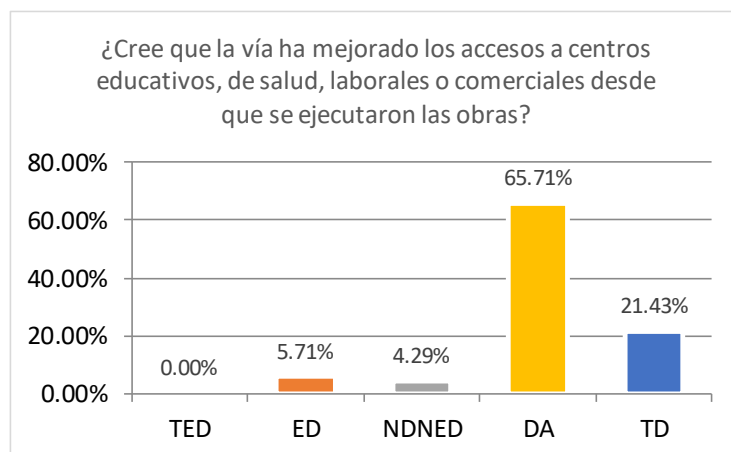
Cuadro de análisis de del estado situacional de las vías sin intervención.

Lugar de Intervención	Longitud	nivel de transitabilidad	Superficie	Señalización	Drenaje
CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES	525 ml	muy bajo	rodadura	No existe	muy bajo
REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	250	bajo	rodadura	No existe	bajo
REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	750 ml	medio	rodadura	No existe	medio
REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	450 ml	muy bajo	rodadura	No existe	muy bajo
RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	2000 ml	muy bajo	rodadura	No existe	muy bajo
MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES	1000ml	bajo	rodadura	No existe	bajo
MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS	1500ml	bajo	rodadura	No existe	bajo
MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS, CALLE LOS JARDINES, CALLE LOS LAURELES, CALLE LAS DALIAS Y CALLLES LOS ROSALES, DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	1300 ml	bajo	rodadura	No existe	bajo

MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARMILLA - TUMBES	1450 ml	medio	rodadura	No existe	medio
CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA, CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	1350 ml	medio	rodadura	No existe	medio

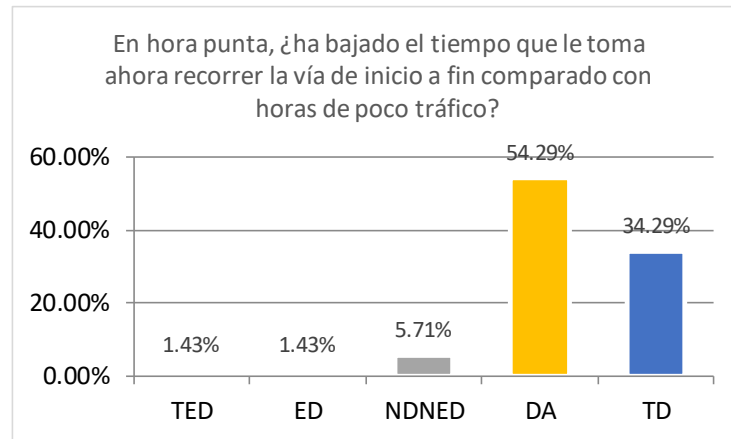
Elaboración Propia

Gráfico 01



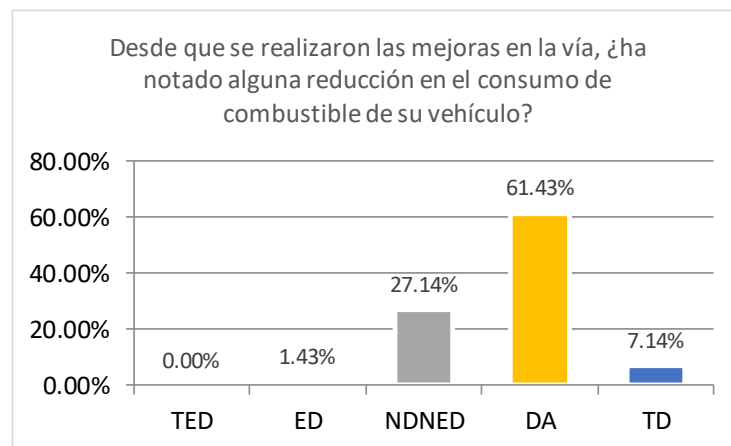
De acuerdo a los hallazgos de la Gráfica, observamos que las personas involucradas en la encuesta, ha manifestado mayoritariamente que en cuanto a la pregunta *¿Cree que la vía ha mejorado los accesos a centros educativos, de salud, laborales o comerciales desde que se ejecutaron las obras?*; está de acuerdo un 65.71% y Totalmente de acuerdo un 21.43% ósea que un **98.14%** ha experimentado una mejora en cuanto a los accesos a las entidades públicas.

Gráfico 02



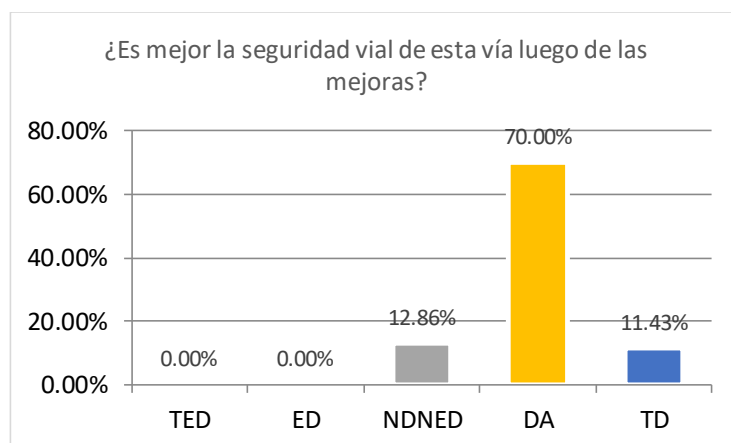
De acuerdo a los hallazgos de la Gráfica, observamos que las personas involucradas en la encuesta, ha manifestado mayoritariamente que en cuanto a la pregunta *En hora punta, ¿ha bajado el tiempo que le toma ahora recorrer la vía de inicio a fin comparado con horas de poco tráfico?* está de acuerdo un 54.29% y Totalmente de acuerdo un 34.29% ósea que un **88.58%** ha experimentado una mejora en cuanto a los tiempos de viaje.

Gráfico 03



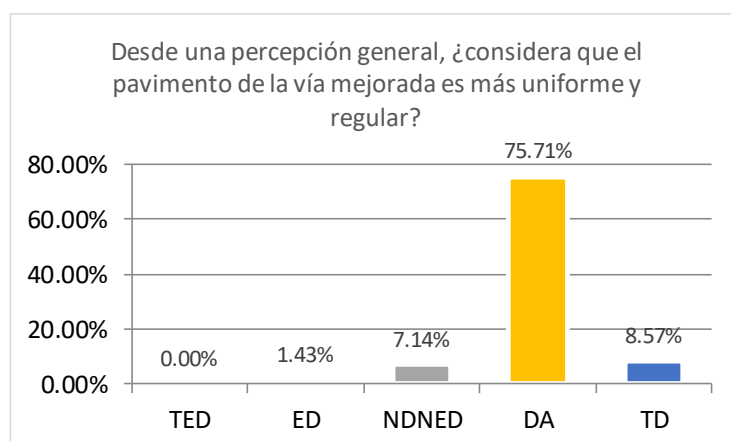
De acuerdo a los hallazgos de la Gráfica, observamos que las personas involucradas en la encuesta, ha manifestado mayoritariamente que en cuanto a la pregunta *Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿ha notado alguna reducción en el consumo de combustible de su vehículo?* está de acuerdo un 61.43% y Totalmente de acuerdo un 7.14% ósea que un **78.67%** ha experimentado una reducción en los consumos de combustible.

Gráfico 04



Se ha notado en la tabulación de datos, sobre De acuerdo a los hallazgos de la Gráfica, observamos que las personas involucradas en la encuesta, ha manifestado mayoritariamente que en cuanto a la pregunta *¿Es mejor la seguridad vial de esta vía luego de las mejoras?* está de acuerdo un 70.00% y Totalmente de acuerdo un 11.43% ósea que un **82.43%** ha experimentado una mejora en la seguridad vial, y se nota que no hay oposición alguna por lo que se tiene resultados de 0% en cuanto a este ítem.

Gráfico 05



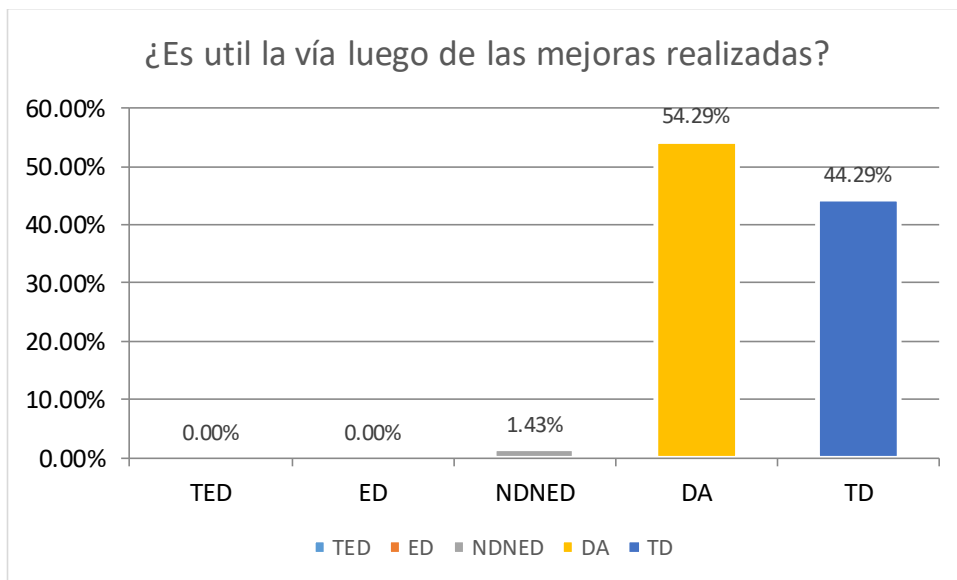
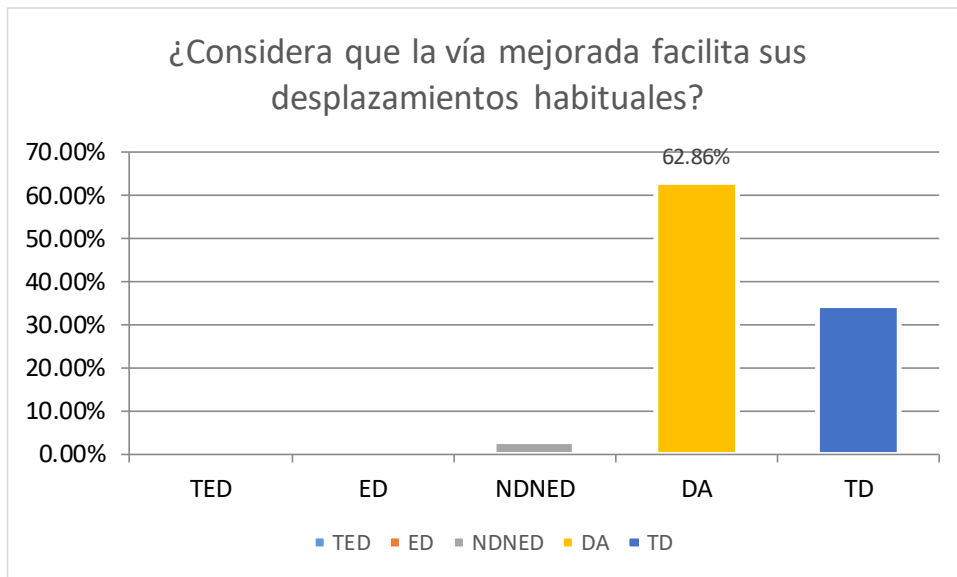
En este cuadro podemos apreciar cuando se les consulta los participantes de la encuesta, ha manifestado mayoritariamente a la pregunta *Desde una percepción general, ¿considera que el pavimento de la vía mejorada es más uniforme y regular?* Y encontramos que el 75.71% está de acuerdo y Totalmente de acuerdo un 8.57% ósea que un **84.28%** ha experimentado una mejora en en la superficie

del pavimento.

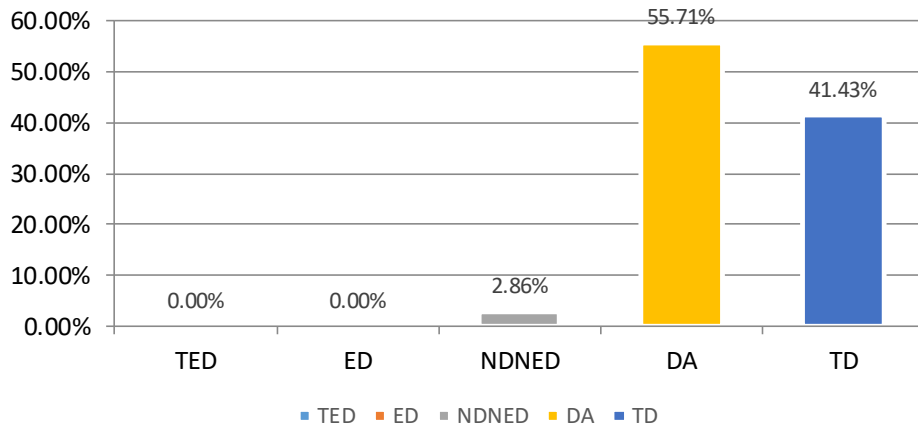
Tabla 01, Resultado consolidado de la Variable EFICACIA EN LA TRASITABILIDAD

Resumen de todas las Obras					
	TED	ED	NDNED	DA	TD
1	0.00%	0.00%	2.86%	62.86%	34.29%
2	0.00%	0.00%	1.43%	54.29%	44.29%
3	0.00%	0.00%	2.86%	55.71%	41.43%
4	0.00%	0.00%	20.00%	68.57%	11.43%
5	0.00%	5.71%	4.29%	65.71%	21.43%
Coef.	0.00%	1.14%	6.29%	61.43%	30.57%
6	0.00%	1.43%	5.71%	64.29%	25.71%
7	0.00%	0.00%	2.86%	60.00%	34.29%
8	0.00%	0.00%	4.29%	65.71%	27.14%
9	5.71%	5.71%	17.14%	62.86%	5.71%
10	1.43%	1.43%	5.71%	54.29%	34.29%
Coef.	1.43%	1.71%	7.14%	61.43%	25.43%
11	0.00%	1.43%	4.29%	47.14%	44.29%
12	0.00%	8.57%	47.14%	31.43%	10.00%
13	0.00%	1.43%	27.14%	61.43%	7.14%
14	1.43%	28.57%	40.00%	25.71%	1.43%
15	2.86%	8.57%	48.57%	27.14%	10.00%
Coef.	0.86%	9.71%	33.43%	38.57%	14.57%
16	65.71%	24.29%	0.00%	2.86%	4.29%
17	11.43%	5.71%	27.14%	51.43%	1.43%
18	0.00%	0.00%	12.86%	70.00%	11.43%
19	5.71%	8.57%	30.00%	37.14%	10.00%
20	5.71%	5.71%	12.86%	44.29%	22.86%
Coef.	17.71%	8.86%	16.57%	41.14%	10.00%
21	0.00%	1.43%	7.14%	75.71%	8.57%
22	11.43%	25.71%	20.00%	25.71%	10.00%
23	0.00%	0.00%	0.00%	78.57%	14.29%
24	27.14%	14.29%	17.14%	25.71%	8.57%
25	1.43%	0.00%	38.57%	40.00%	12.86%
Coef.	8.00%	8.29%	16.57%	49.14%	10.86%

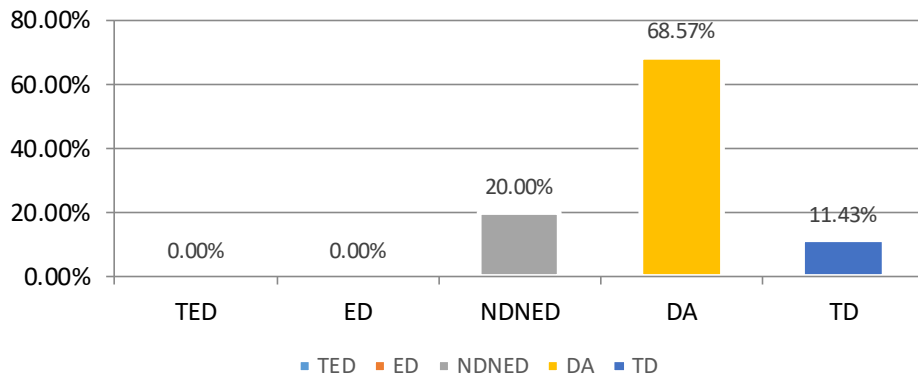
Resultados de Encuestas



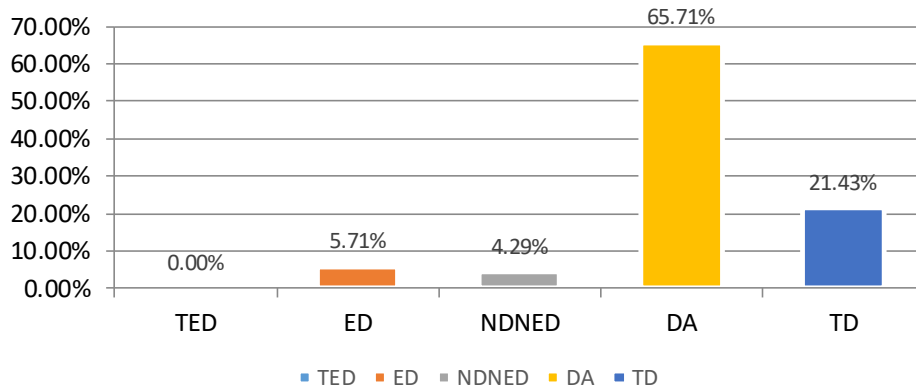
¿Los trabajos de mejoramiento de la vía han reducido significativamente sus tiempos de viaje?



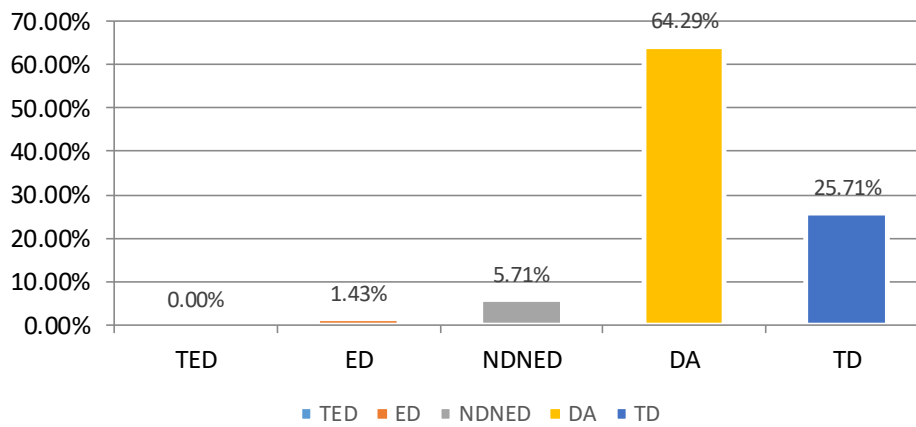
¿Las mejoras realizadas en la vía han incrementado la seguridad para desplazarse por ella?



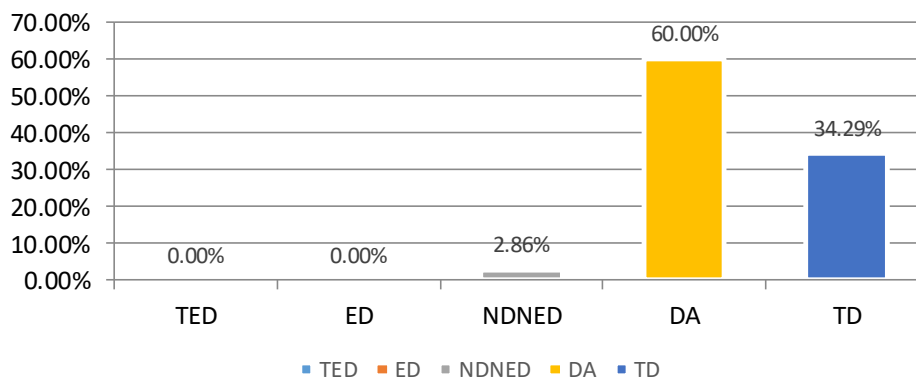
¿Cree que la vía interviene los accesos a centros educativos, de salud, laborales o comerciales desde que se ejecutaron las obras?



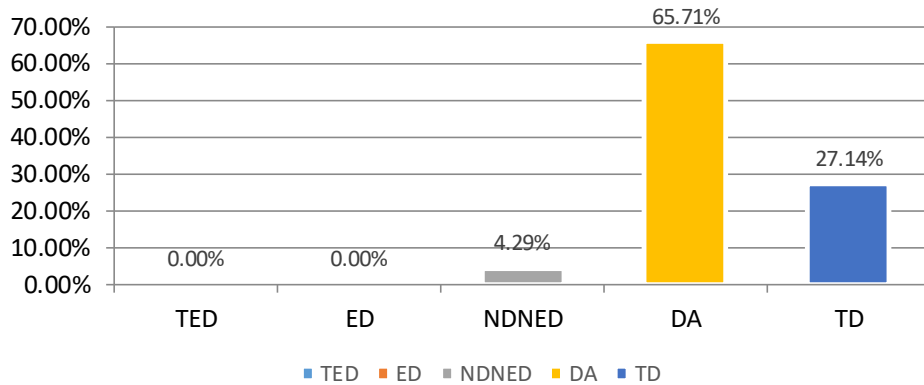
¿Es adecuado el tiempo, que usualmente le toma recorrer la vía de inicio a fin?



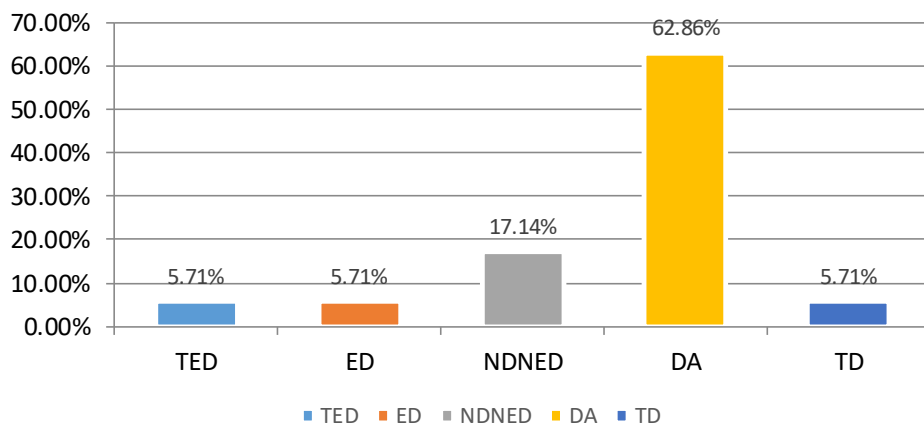
Luego de las mejoras realizadas en la vía, ¿ha notado alguna reducción en sus tiempos de viaje?



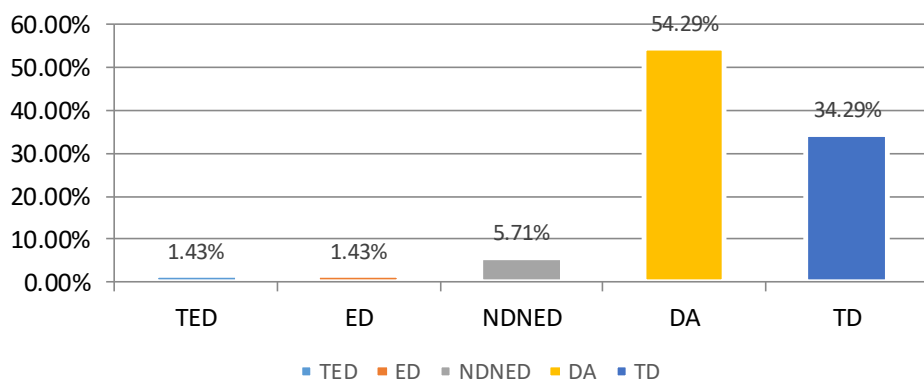
En promedio, ¿los minutos que le toma ahora recorrer cada kilómetro de la vía mejorada son suficientes para llegar a su destino?



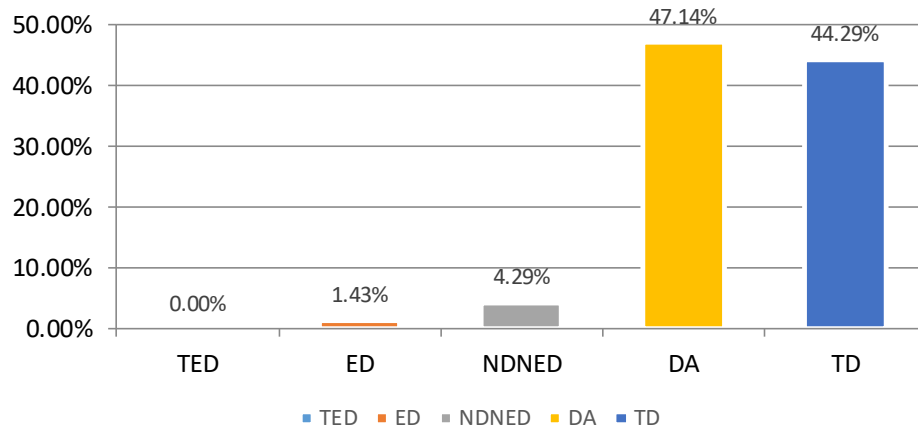
¿es alta la velocidad promedio que puede mantener en la vía luego de las mejoras?



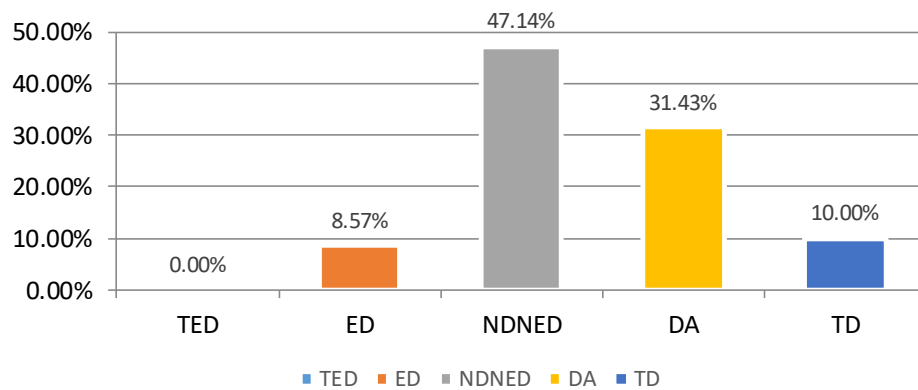
En hora punta, ¿ha bajado el tiempo que le toma ahora recorrer la vía de inicio a fin comparado con horas de poco tráfico?



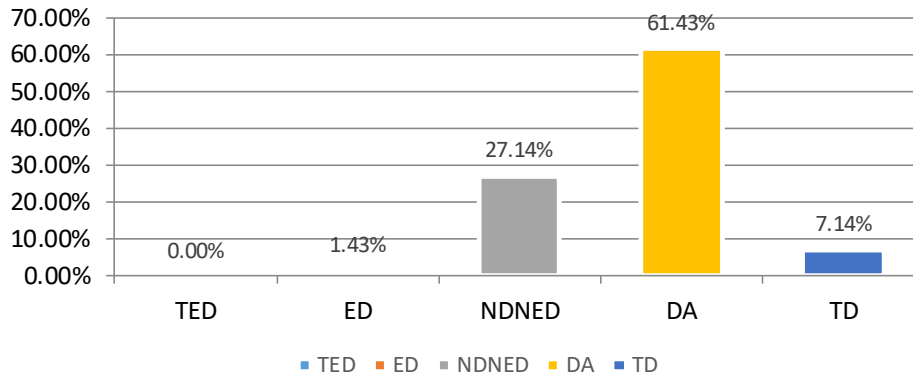
¿Las motos y autos son los vehículos que se utiliza mayormente para transitar por esta vía?



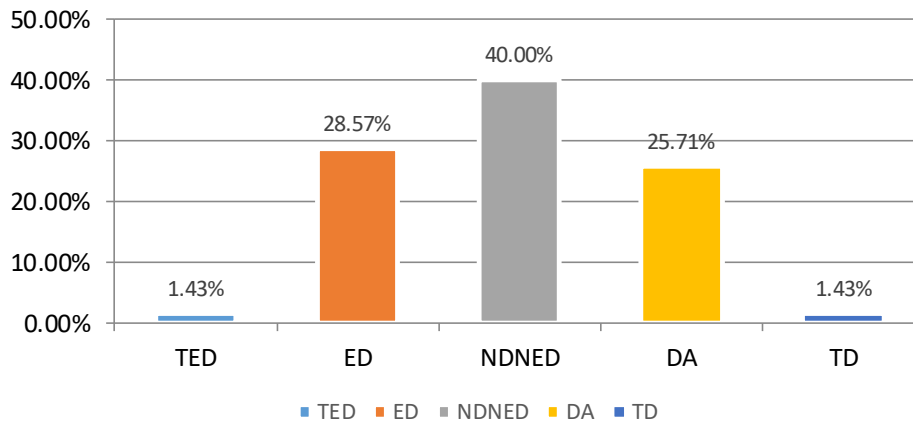
Luego de las mejoras realizadas en la vía, ¿ha notado alguna reducción en sus tiempos de viaje?



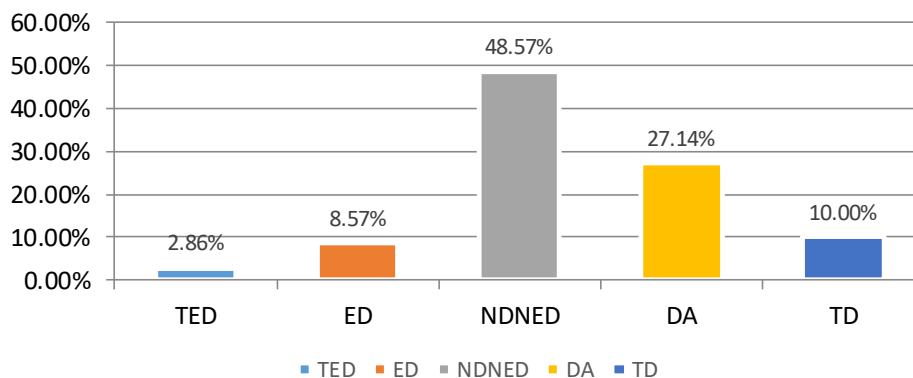
Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿ha notado alguna reducción en el consumo de combustible de su vehículo?



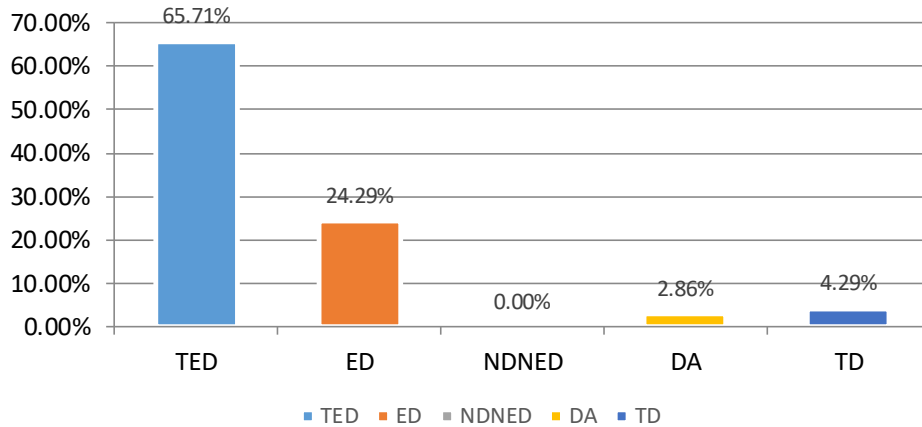
En promedio, gasta mucho en combustible por cada kilómetro que recorre en esta vía?



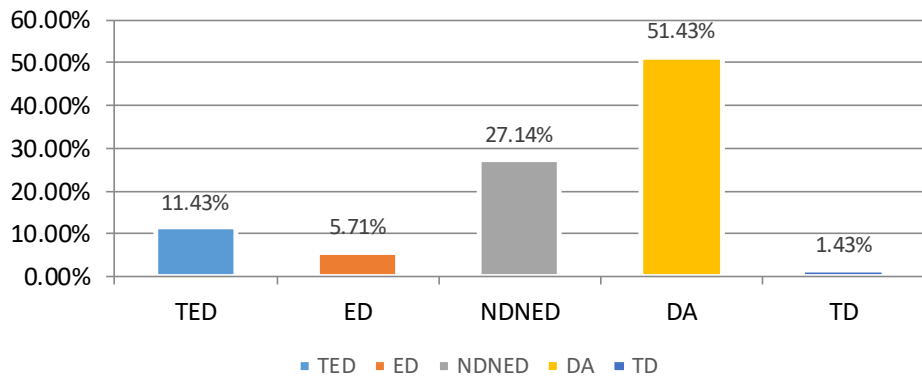
¿son altos los costos aparte del combustible que tiene que asumir por el uso de su vehículo en esta vía (mantenimiento, depreciación, etc)?



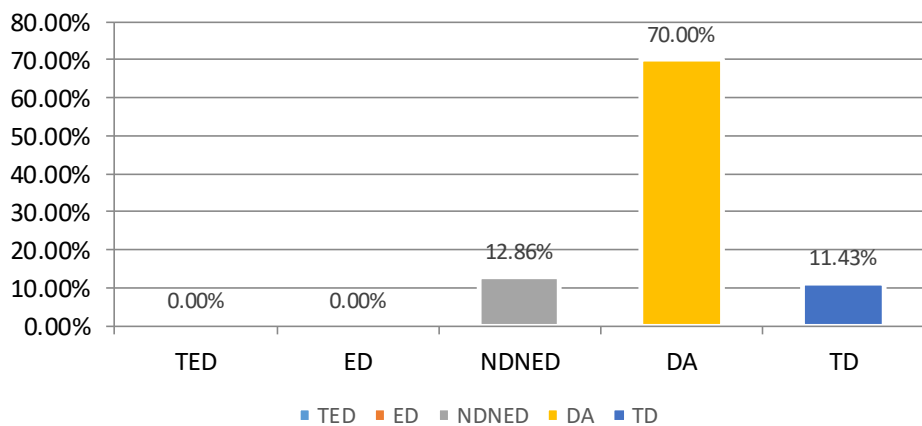
En los últimos 12 meses, ¿ha estado involucrado en algún accidente de tránsito en esta vía?



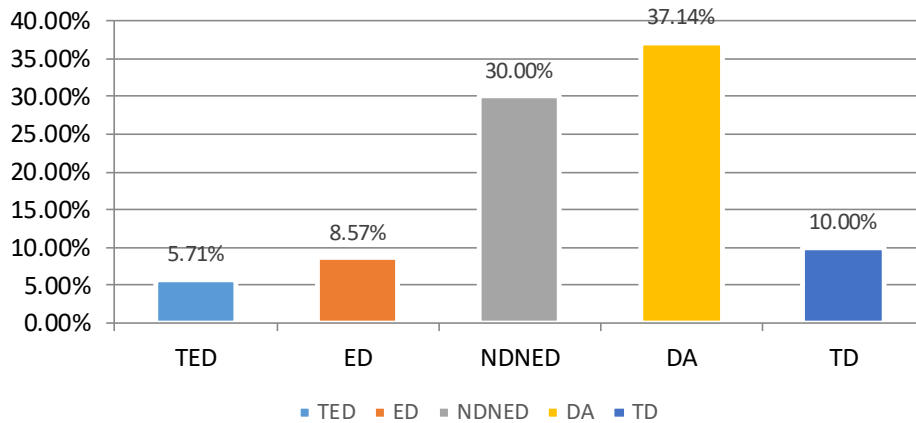
Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿considera que ha disminuido la ocurrencia de accidentes?



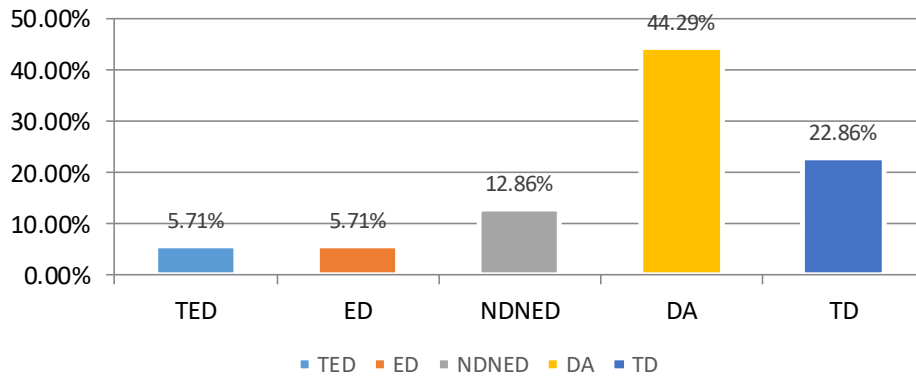
¿Es mejor la seguridad vial de esta vía luego de las mejoras?



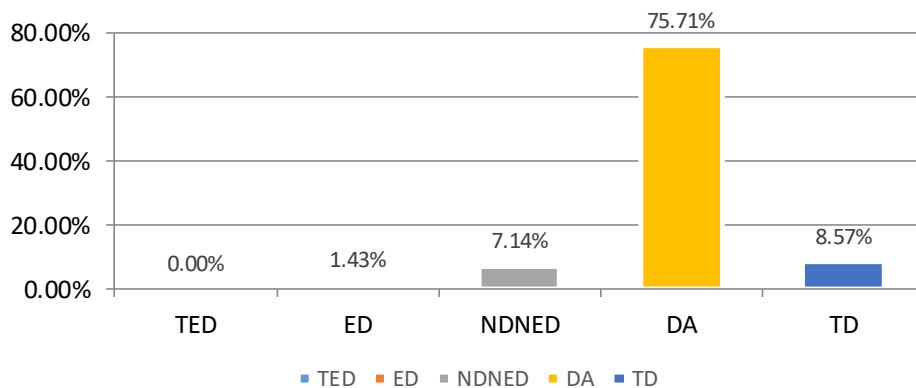
¿ha disminuido la cantidad de accidentes fatales en esta vía en el último año?



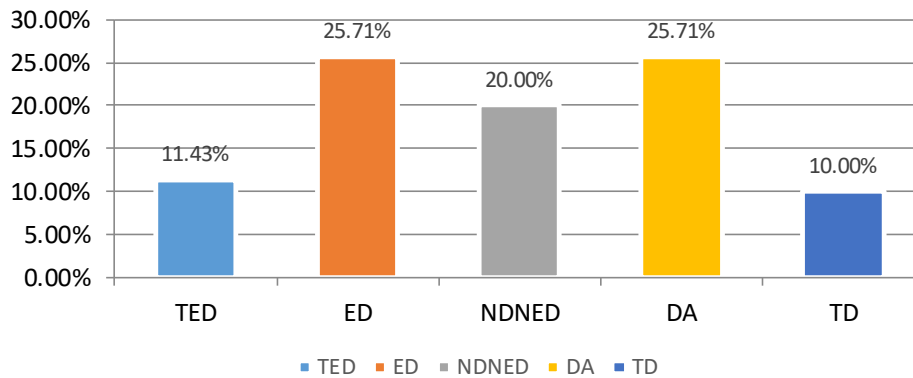
Cuando transita por esta vía, ¿hay factores que considera que representan un riesgo para la seguridad vial?



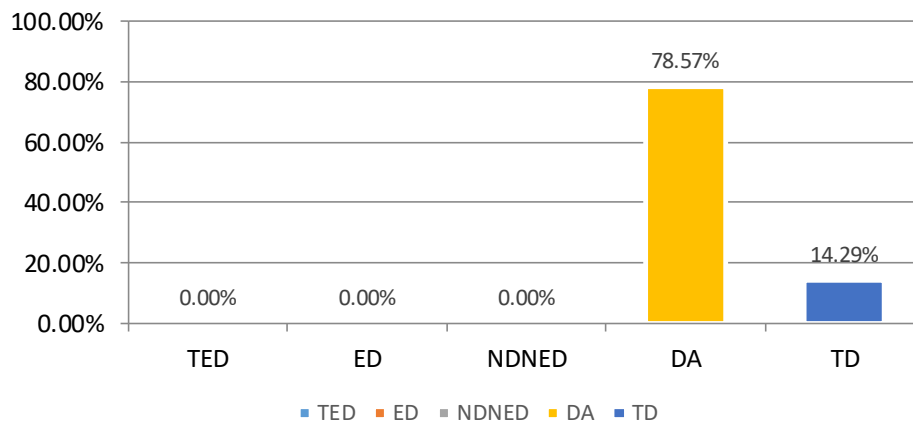
Desde una percepción general, ¿considera que el pavimento de la vía mejorada es más uniforme y regular?



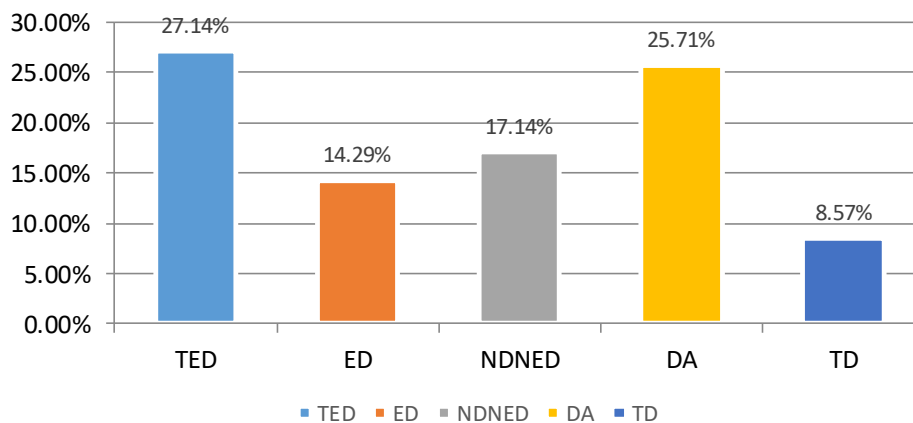
Cuando transita por esta vía, ¿siente depresiones, protuberancias o irregularidades en el pavimento?



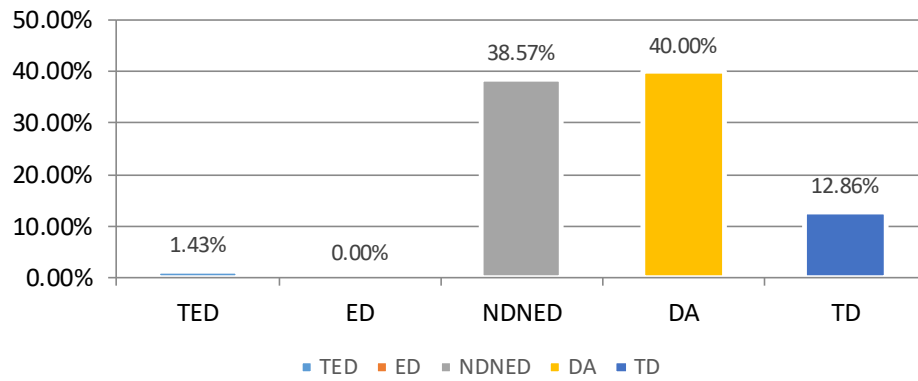
¿La comodidad al transitar por esta vía luego de las mejoras es optima?



Cuando llueve, ¿percibe que el pavimento de la vía mejorada facilita la evacuación del agua?



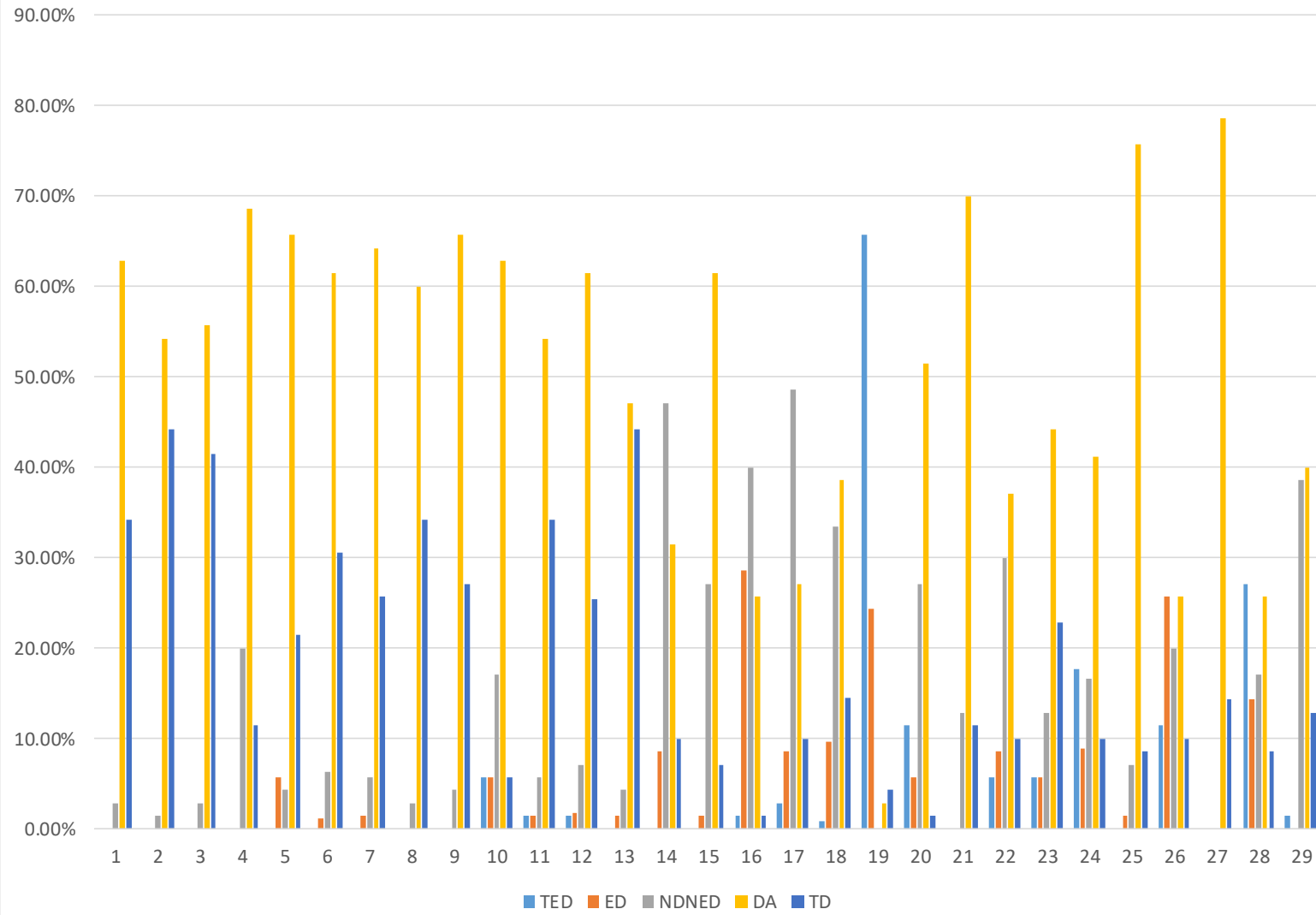
Como conductor, ¿siente que en la vía mejorada puede mantener una velocidad uniforme con menos aceleraciones/frenadas?



	TED	ED	NDNED	DA	TD		VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD
	1	2	3	4	5		
1	0.00%	0.00%	2.86%	62.86%	34.29%	¿Considera que la vía mejorada facilita sus desplazamientos habituales?	Dimensión - Utilidad
2	0.00%	0.00%	1.43%	54.29%	44.29%	¿Es útil la vía luego de las mejoras realizadas?	
3	0.00%	0.00%	2.86%	55.71%	41.43%	¿Los trabajos de mejoramiento de la vía han reducido significativamente sus tiempos de viaje?	
4	0.00%	0.00%	20.00%	68.57%	11.43%	¿Las mejoras realizadas en la vía han incrementado la seguridad para desplazarse por ella?	
5	0.00%	5.71%	4.29%	65.71%	21.43%	¿Cree que la vía interviene los accesos a centros educativos, de salud, laborales o comerciales desde que se ejecutaron las obras?	
	0.00%	1.14%	6.29%	61.43%	30.57%		
6	0.00%	1.43%	5.71%	64.29%	25.71%	¿Es adecuado el tiempo, que usualmente le toma recorrer la vía de inicio a fin?	Dimensión - Tiempo de viaje
7	0.00%	0.00%	2.86%	60.00%	34.29%	Luego de las mejoras realizadas en la vía, ¿ha notado alguna reducción en sus tiempos de viaje?	
8	0.00%	0.00%	4.29%	65.71%	27.14%	En promedio, ¿los minutos que le toma ahora recorrer cada kilómetro de la vía mejorada son suficientes para llegar a su destino?	
9	5.71%	5.71%	17.14%	62.86%	5.71%	¿es alta la velocidad promedio que puede mantener en la vía luego de las mejoras?	
10	1.43%	1.43%	5.71%	54.29%	34.29%	En hora punta, ¿ha bajado el tiempo que le toma ahora recorrer la vía de inicio a fin comparado con horas de poco tráfico?	
	1.43%	1.71%	7.14%	61.43%	25.43%		
11	0.00%	1.43%	4.29%	47.14%	44.29%	¿Las motos y autos son los vehículos que se utiliza mayormente para transitar por esta vía?	Dimensión - Costos de operación vehicular
12	0.00%	8.57%	47.14%	31.43%	10.00%	¿Los kilómetros recorre semanalmente en esta vía son más de 20Km?	
13	0.00%	1.43%	27.14%	61.43%	7.14%	Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿ha notado alguna reducción en el consumo de combustible de su vehículo?	
14	1.43%	28.57%	40.00%	25.71%	1.43%	En promedio, gasta mucho en combustible por cada kilómetro que recorre en esta vía?	
15	2.86%	8.57%	48.57%	27.14%	10.00%	¿son altos los costos aparte del combustible que tiene que asumir por el uso de su vehículo en esta vía (mantenimiento, depreciación, etc)?	
	0.86%	9.71%	33.43%	38.57%	14.57%		
16	65.71%	24.29%	0.00%	2.86%	4.29%	En los últimos 12 meses, ¿ha estado involucrado en algún accidente de tránsito en esta vía?	Dimensión - Accidentalidad
17	11.43%	5.71%	27.14%	51.43%	1.43%	Desde que se realizaron las mejoras en la vía, ¿considera que ha disminuido la ocurrencia de accidentes?	
18	0.00%	0.00%	12.86%	70.00%	11.43%	¿Es mejor la seguridad vial de esta vía luego de las mejoras?	
19	5.71%	8.57%	30.00%	37.14%	10.00%	¿ha disminuido la cantidad de accidentes fatales en esta vía en el último año?	
20	5.71%	5.71%	12.86%	44.29%	22.86%	Cuando transita por esta vía, ¿hay factores considera que representan un riesgo para la seguridad vial?	
	17.71%	8.86%	16.57%	41.14%	10.00%		

21	0.00%	1.43%	7.14%	75.71%	8.57%	Desde una percepción general, ¿considera que el pavimento de la vía mejorada es más uniforme y regular?	Dimensión - Confort de circulación
22	11.43%	25.71%	20.00%	25.71%	10.00%	Cuando transita por esta vía, ¿siente depresiones, protuberancias o irregularidades en el pavimento?	
23	0.00%	0.00%	0.00%	78.57%	14.29%	¿La comodidad al transitar por esta vía luego de las mejoras es óptima?	
24	27.14%	14.29%	17.14%	25.71%	8.57%	Cuando llueve, ¿percibe que el pavimento de la vía mejorada facilita la evacuación del agua?	
25	1.43%	0.00%	38.57%	40.00%	12.86%	Como conductor, ¿siente que en la vía mejorada puede mantener una velocidad uniforme con menos aceleraciones/frenadas?	
	8.00%	8.29%	16.57%	49.14%	10.86%		

VARIABLE 2: EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD



ANEXO 2.

MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variables De Estudio	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensión	Indicadores	Ítems	Escala De Medición
Ejecución de obras viales	Son construcciones que se realizan para permitir el desplazamiento de personas y bienes. (Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina, 2018).	Se refiere a las acciones y procesos necesarios para llevar a cabo la construcción, mantenimiento y mejora de las vías de comunicación, incluyendo carreteras, vías férreas, puentes y túneles.	Planeamiento y programación	Cumplimiento de presupuesto y plazos	Desviaciones presupuestales y cronograma	Razón
			Proceso de contratación	Modalidad de contratación	Tipo de proceso de selección	Ordinal
			Ejecución de la obra	Calidad de procesos constructivos	Calidad de materiales Productividad de maquinaria	Ordinal
			Supervisión y control	Control de especificaciones técnicas	Frecuencia de supervisión	Ordinal
			Cierre y liquidación	Liquidación dentro de plazo	Cumplimiento de plazo de liquidación	Ordinal

Eficacia en la transitabilidad	Se puede definir como la “capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera”, entiendo que algo es eficaz cuando se obtiene el resultado esperado sin importar como se logró o si habría un modo mejor de obtenerlo (Cerda, 2011)	Se refiere a la capacidad de una vía de mantener un nivel de servicio aceptable en la mayoría de las situaciones, evitando retrasos y congestiones.	Velocidad de recorrido	Velocidad promedio	Velocidad promedio antes y después	Ordinal
			Tiempo de viaje	Tiempo promedio de recorrido	Tiempo antes y después	Ordinal
			Costos de operación vehicular	Costo por km recorrido	Costo por km antes y después	Ordinal
			Accidentalidad	Tasa de accidentalidad	Tasa de accidentes antes y después	Ordinal
			Confort de circulación	Regularidad superficial	IRI antes y después	Ordinal

ANEXO 3.

MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADOR
¿Cómo se correlaciona la ejecución de obras viales con la eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte del Perú, 2023?	Correlacionar el desarrollo de la ejecución de obras viales y su nivel de eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte del Perú	La relación hay entre ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte en el 2023 es efectiva	Ejecución de obras viales	Cumplimiento de presupuesto y plazos Modalidad de contratación Calidad de procesos constructivos
PE1: ¿Cuál es el estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte antes de la ejecución de obras?	OE1: Evaluar el estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte a través de indicadores de transitabilidad.	HE1: El estado actual de la infraestructura vial en la jurisdicción del gobierno local del norte es regular en términos de transitabilidad.		Control de especificaciones técnicas Liquidación dentro de plazo
PE2: ¿Cómo es el proceso de ejecución de obras viales realizadas por el gobierno local del norte durante el 2023?	OE2: Analizar el proceso de ejecución de obras viales realizadas por el gobierno local del norte, identificando actores, presupuesto, cronograma, modalidades de ejecución.	HE2: El proceso de ejecución de obras viales por el gobierno local presenta limitaciones en cuanto a plazos y modalidades de contratación.		
PE3: ¿Cuál es la eficacia de las obras viales ejecutadas en términos de mejora de la	OE3: Determinar la eficacia de las obras viales ejecutadas midiendo y comparando	HE3: Las obras viales ejecutadas presentan una eficacia media en la	Eficacia en la transitabilidad	Percepción del usuario Tiempo promedio de

transitabilidad?

los indicadores de transitabilidad antes y después de las intervenciones. mejora de la transitabilidad de la red vial.

recorrido
Costo por km recorrido
Tasa de accidentalidad
Regularidad superficial

ANEXO 4.

Obras Analizadas (AÑOS 2022-2020-MDAV)

Nº	Fecha y Hora de Publicación	Nomenclatura	Objeto de Contratación	Descripción de Objeto	Valor Referencial / Valor Estimado
1	30/09/2020 20:03	AS-SM-4-2020- MDAV-CS-1	Obra	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES	S/ 1,320,728.00
2	30/06/2020 19:50	PEC-PROC-4- 2020-MDAV-CS- 1	Obra	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/ 131,305.62
3	30/06/2020 18:39	PEC-PROC-3- 2020-MDAV-CS- 1	Obra	REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/ 224,280.66
4	30/06/2020 18:25	PEC-PROC-2- 2020-MDAV-CS- 1	Obra	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/ 122,546.66
5	30/06/2020 18:05	PEC-PROC-1- 2020-MDAV-CS- 1	Obra	RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/ 4,750,273.87
6	18/02/2020 09:43	LP-SM-1-2020- MDAV-CS-1	Obra	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES	S/ 2,632,641.66

7	03/08/2021 18:51	AS-SM-1-2021- MDAV-CS-1	Obra	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS	S/ 1,457,414.98
8	06/09/2022 21:21	LP-SM-2-2022- MDAV-CS-1	Obra	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS , CALLE LOS JARDINES , CALLE LOS LAURELES , CALLE LAS DALIAS Y CALLLES LOS ROSALES , DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	S/ 3,386,985.81
09	29/03/2022 12:03	LP-SM-3-2022- MDAV-CS-1	Obra	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARMILLA - TUMBES	S/ 3,639,546.42
10	14/02/2022 21:20	LP-SM-1-2022- MDAV-CS-1	Obra	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA , CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	S/ 3,167,925.85

ANEXO 05

Tesis: **Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023**

Ficha de análisis de cotejo N°:

Ficha de evaluación de desempeño vial

1. Datos generales

- Nombre de la vía
- Localización
- Longitud (Km)
- Fecha de mediciones

2. Condiciones de la vía

- N° de carriles por sentido
- Ancho de carril (m)
- Señalización y demarcación
- Accesibilidad peatonal

3. Parámetros de tránsito

- Volumen vehicular (veh/h)
- Velocidad promedio (Km/h)
- Tiempo de recorrido (h)
- Composición vehicular (%)

4. Indicadores

- Densidad vehicular (veh/ Km /carril)
- Velocidad media de recorrido (km/h)
- Nivel de servicio según HCM 2010

Extraído del: Transportation Research Board – National Research Council (2010). Highway capacity Manual. Washington D.C

Ésta ficha se basa en los parámetros de Highway Capacity Manual, ampliamente utilizado para evaluar desempeño vial.

Variable: Ejecución de obras viales

Planeamiento y programación

Se ha encontrado que desde el año 2020 la municipalidad viene ejecutando obras viales las cuales se detallan a continuación. Estos datos fueron obtenidos de los presupuestos participativos que realizó la entidad en los años 2019 al 2021

N°	Periodo	Descripción de Objeto
1	2019	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES
2	2019	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.
3	2019	REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.
4	2019	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.
5	2019	RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.
6	2019	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES
7	2020	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS

8	2021	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS, CALLE LOS JARDINES, CALLE LOS LAURELES, CALLE LAS DALIAS Y CALLES LOS ROSALES, DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES
09	2021	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARMILLA - TUMBES
10	2021	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA, CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES

- **Análisis de la Dimensión Planeamiento y programación**, todas las obras contaban con acta de haber sido priorizadas en el presupuesto participativo.

Proceso de contratación

Cuyos Procesos de contratación fueron llevados a cabo por la municipalidad distrital de Aguas verdes, los cuales fueron contratados como Proceso de selección denominado **OBRA**, estos procesos son los que se muestran a continuación:

N°	Fecha y Publicación	Nomenclatura	Descripción de Objeto	Valor Referencial / Valor Estimado
1	30/09/2020	AS-SM-4-2020-MDAV-CS-1	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES, CUI 2490765	S/ 1,320,728.00
2	30/06/2020	PEC-PROC-4-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/ 131,305.62

3	30/06/2020	PEC-PROC-3-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/	224,280.66
4	30/06/2020	PEC-PROC-2-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/	122,546.66
5	30/06/2020	PEC-PROC-1-2020-MDAV-CS-1	RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	S/	4,750,273.87
6	18/02/2020	LP-SM-1-2020-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES	S/	2,632,641.66
7	03/08/2021	AS-SM-1-2021-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS	S/	1,457,414.98
8	06/09/2022	LP-SM-2-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS , CALLE LOS JARDINES , CALLE LOS LAURELES , CALLE LAS DALIAS Y CALLES LOS ROSALES , DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	S/	3,386,985.81
09	29/03/2022	LP-SM-3-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA - TUMBES	S/	3,639,546.42
10	14/02/2022	LP-SM-1-2022-MDAV-CS-1	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA , CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	S/	3,167,925.85

- **Análisis de la Dimensión Proceso de contratación**, estas fueron contratadas bajo el sistema de precios unitarios, no se ha tenido problemas ya que no se encuentran inmersas en los procesos de control posterior por

parte del órgano de control, notamos que el 90% de obras estaban debajo de la ley de presupuesto, a pesar de ello contaron con un supervisor y la única que tenía obligación de contar con un supervisor fue la de S/ 4,750,273.87. que sobrepasaba lo estipulado en la ley de presupuesto.

Ejecución de la obra

En cuanto a la ejecución de obra esta se realizó:

N°	Fecha y Publicación	Nomenclatura	Descripción de Objeto	Empresa contratista/Residente
1	30/09/2020	AS-SM-4-2020-MDAV-CS-1	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES	CONSORCIO OMEGA/DARWIN CHRISTIAN, CASTRO JIMENEZ
2	30/06/2020	PEC-PROC-4-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	CONSTRUCCIONES GENERALES DCCJ E.I.R.L/JOSE MANUEL, CALDERON PALOMINO
3	30/06/2020	PEC-PROC-3-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	CONSTRUCCIONES RCJ EIRL/EDWIN RICHARD, CASTRO JIMENEZ
4	30/06/2020	PEC-PROC-2-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	CONSTRUCCIONES GENERALES DCCJ E.I.R.L/ DARWIN CHRISTIAN, CASTRO JIMENEZ
5	30/06/2020	PEC-PROC-1-2020-MDAV-CS-1	RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	CONSTRUCCIONES RCJ EIRL /NEPTALI JAVIER, CLAVJO ANTON

6	18/02/2020	LP-SM-1-2020-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES	CONSORCIO AGUAS VERDES/MARCIAL, GIL SAUCEDO
7	03/08/2021	AS-SM-1-2021-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS	CONSORCIO AGUAS VERDES/ R & M CONTRATISTAS SAC(OSCE /INFOBRAS) /MAGOG MEDARDO, MEDINA BARRIOS
8	06/09/2022	LP-SM-2-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS , CALLE LOS JARDINES , CALLE LOS LAURELES , CALLE LAS DALIAS Y CALLES LOS ROSALES , DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS ZARUMILLA SAC / ING° FRANCO MERA ORDINOLA
09	29/03/2022	LP-SM-3-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARMILLA - TUMBES	COORPORACION ALJAR SAC/ ING. NEPTALI JAVIER CLAVIJO MONTALVO
10	14/02/2022	LP-SM-1-2022-MDAV-CS-1	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA , CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	CONSORCIO ASP AGUAS VERDES / ING. MILTON FRANCO MERA ORDINOLA

- **Análisis de la Dimensión Ejecución de la obra**, Estas obras estuvieron a cargo de empresas reconocidas en la región, y se ha cumplido con los estándares, de calidad, esto se demuestra a hacer una búsqueda en el Colegio de Ingenieros, se apreció que los Ingenieros Residentes contaban con más 10 años de colegiado, y las empresas contratistas también cuentan con curricular amplios, más de 10 obras ejecutadas, los que han sido verificados en la página del SEACE.

Supervisión y control

Las supervisiones de las obras estuvieron a cargo de las empresas siguientes, las

que se detalla:

N°	Fecha y Publicación	Nomenclatura	Descripción de Objeto	Supervisor
1	30/09/2020	AS-SM-4-2020-MDAV-CS-1	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES	CALDERON PALOMINO JOSE MANUEL (2002)
2	30/06/2020	PEC-PROC-4-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	HIDALGO ROMERO LUIS FRANCISCO (1996)
3	30/06/2020	PEC-PROC-3-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	CORDOVA LOPEZ WILMER (1997)
4	30/06/2020	PEC-PROC-2-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	RODRIGUEZ MALLQUI JORGE FERNANDO (1999)
5	30/06/2020	PEC-PROC-1-2020-MDAV-CS-1	RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	CALERO ZARATE KARLOS (2007)
6	18/02/2020	LP-SM-1-2020-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBESCALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES	HERRERA IZQUIERDO KURT JAIRK (2015)
7	03/08/2021	AS-SM-1-2021-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS	R2 STUDIO DE ARQUITECTURA S.A.C.

8	06/09/2022	LP-SM-2-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS , CALLE LOS JARDINES , CALLE LOS LAURELES , CALLE LAS DALIAS Y CALLES LOS ROSALES , DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	ING° JULIA ELIZABETH GUERRA ARRESE (2014)
09	29/03/2022	LP-SM-3-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARMILLA - TUMBES	ING. PEDRO DANIEL GARAY ARICA (2016)
10	14/02/2022	LP-SM-1-2022-MDAV-CS-1	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA , CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	ING. MIGUEL ANGEL INCIO FLORES (2016)

- **Análisis de la Dimensión Supervisión y control**, se revisó la página del colegio de ingenieros notando que el 50% de ingenieros contaban con más de 20 años, estos fueron contratados el periodo 2020 de experiencia y el otro 50% solo tenía entre 8 a 6 años de experiencia y fueron contratados el periodo 2021 -2022

Cierre y liquidación

Las obras cuentan con documentos de cierre y liquidación por parte de la municipalidad

N°	Fecha y Publicación	Nomenclatura	Descripción de Objeto	Nro de Documento de cierre
1	30/09/2020	AS-SM-4-2020-MDAV-CS-1	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO; REPARACIÓN DE VEREDA; EN EL(LA) VÍA URBANA DEL ÓVALO ENTRE CALLES MOQUEGUA, CALLE LIBERTAD EN LA LOCALIDAD AGUAS VERDES, DISTRITO DE AGUAS VERDES, PROVINCIA ZARUMILLA, DEPARTAMENTO TUMBES	RESOLUCION DE ALCALDIA N°181-2021-MDAV-ALC
2	30/06/2020	PEC-PROC-4-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE 131IRIS GRACIELA NOBLECILLA SECTOR COMPLEJO EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE	RESOLUCION DE ALCALDIA N°038-2021-MDAV-ALC

TUMBES.				
3	30/06/2020	PEC-PROC-3-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE PAVIMENTO EN EL (LA) TRAMO 1-8 PASAJE LOS LIBERTADORES DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	RESOLUCION DE ALCALDIA N°039-2021-MDAV-ALC
4	30/06/2020	PEC-PROC-2-2020-MDAV-CS-1	REPARACION DE VEREDA EN EL (LA) TRAMO PASAJE HAITI DESDE CUADRA 01 HASTA CUADRA 02 EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	RESOLUCION DE ALCALDIA N°040-2021-MDAV-ALC
5	30/06/2020	PEC-PROC-1-2020-MDAV-CS-1	RENOVACION DE CARRETERAS DE ACCESO EN EL (LA) PLAYA SUR Y GAMARRITA EN LA LOCALIDAD DE AGUAS VERDES DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA DEPARTAMENTO DE TUMBES.	NO CUENTA
6	18/02/2020	LP-SM-1-2020-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL AAHH VILLA PRIMAVERA SECTOR IV DEL DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBESCALLE PRIMAVERA - TULIPANES - GERANIOS Y LOS ROSALES	REESOLUCION DE ALCALDIA N°179-2021-MDAV-ALC
7	03/08/2021	AS-SM-1-2021-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA III ETAPA DISTRITO DE AGUAS VERDES ZARUMILLA TUMBES CALLE LAS MARGARITAS LOS CLAVELES TRAMO 1 LOS CLAVELES TRAMO 2 ROSEDAL Y LOS CEDROS	RESOLUCION N°139-2022-MDAV-ALC
8	06/09/2022	LP-SM-2-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO VIAL URBANO DEL ASENTAMIENTO HUMANO VILLA PRIMAVERA SECTOR IV: CALLES LAS AZUCENAS , CALLE LOS JARDINES , CALLE LOS LAURELES , CALLE LAS DALIAS Y CALLES LOS ROSALES , DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	NO CUENTA
09	29/03/2022	LP-SM-3-2022-MDAV-CS-1	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL Y PEATONAL EN EL AA.HH. COMPLEJO HABITACIONAL DISTRITO DE AGUAS VERDES PROVINCIA DE ZARUMILLA - TUMBES	NO CUENTA
10	14/02/2022	LP-SM-1-2022-MDAV-CS-1	CONSTRUCCION DE PAVIMENTO Y VEREDAS ASENTAMIENTO HUMANO ALBERTO FUJIMORI AV. BOGOTA , CALLE HABANA Y CALLE ASUNCION DISTRITO DE AGUAS VERDES - ZARUMILLA - TUMBES	NO CUENTA

Análisis de la Dimensión **Cierre y liquidación**, el 40% de obras aún no están

liquidadas, a pesar que ya se encuentran en operación, este si cuenta con acta de recepción

Anexo 7

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento “Encuesta de Proyecto de Investigación: Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023.”. La evaluación del instrumento 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:	Diego Orlando La Rosa Boggio	
Grado profesional:	Maestría (<input checked="" type="checkbox"/>)	Doctor ()
Área de formación académica:	Clinica ()	Social (<input checked="" type="checkbox"/>)
	Educativa ()	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Gestión Publica	
Institución donde labora:	Gobierno Regional de Lambayeque	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años (<input checked="" type="checkbox"/>)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)	Docente Universitario	

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:	Cuestionario para medir eficacia en la transitabilidad
Autora:	Torres Palacios, Diana Carolina
Procedencia:	Cuestionario Eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción,
Administración:	Directa


Mg. Diego O. La Rosa Boggio
Arquitecto.

Tiempo de aplicación:	15 min
Ámbito de aplicación:	Población Urbana de Aguas Verdes
Significación:	Nivel de Percepción de La Variable Eficacia en la transitabilidad.

4. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Variable 1	Dimensiones	Definición
Eficacia en la transitabilidad	Utilidad	Grado en que la vía satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios.
	Tiempo de viaje	Tiempo total que los vehículos tardan en transitar por la vía de principio a fin.
	Costos de operación vehicular	Gastos en que incurren los vehículos por la operación de transitar en la vía.
	Accidentalidad	Índice de siniestros de tránsito que ocurren en la vía.
	Confort de circulación	Sensación de bienestar o incomodidad que experimentan los ocupantes de un vehículo al transitar por la vía.

5. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario **Eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción**, elaborado por Torres Palacios, Diana Carolina en 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	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.


Mg. Diego O. La Rosa Boggio
Arquitecto.



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)	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	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


 Mg. Diego O. La Rosa Boggio
 Arquitecto.

Dimensiones del instrumento: Utilidad, Tiempo de viaje, Costos de operación vehicular, Accidentalidad, Confort de circulación

- Primera dimensión: Utilidad
- Objetivos de la Dimensión: Conocer la percepción de los usuarios sobre la utilidad de la vía.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción del usuario	1,2,3,4,5	4	4	4	

- Segunda dimensión: Tiempo de viaje
- Objetivos de la Dimensión: Determinar el tiempo promedio de recorrido en la vía.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción del usuario	6,7,8,9,10	4	4	4	

Tercera dimensión: Costos de operación vehicular

- Objetivos de la Dimensión: Estimar el costo por km recorrido en la vía para los vehículos.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Costo por km recorrido	11,12,13,14,15	4	4	4	

- Cuarta dimensión: Accidentalidad
- Objetivos de la Dimensión: Calcular la tasa de accidentalidad en la vía.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Tasa de accidentalidad	16,17,18,19,20	4	4	4	

- Quinta dimensión: Confort de circulación
- Objetivos de la Dimensión: Evaluar la regularidad superficial de la vía como indicador de confort

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Regularidad superficial	21,22,23,24,25	4	4	4	


 Mg. Diego O. La Rosa Boggio
 Arquitecto.

Firma del evaluador

DNI 00239747

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).

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Encuesta de Proyecto de Investigación: Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023.". La evaluación del instrumento 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:	Mg. Cpc. Gonzalo N. Silva Puell		
Grado profesional:	Maestría (x)	Doctor	()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social	(x)
	Educativa ()	Organizacional	()
Áreas de experiencia profesional:	Gestión Publica		
Institución donde labora:	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE ZARUMILLA		
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	Más de 5 años	(x)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (si corresponde)			

6. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

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

Nombre de la Prueba:	Cuestionario para medir eficacia en la transitabilidad
Autora:	Torres Palacios, Diana Carolina
Procedencia:	Cuestionario Eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción,
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	15 min
Ámbito de aplicación:	Población Urbana de Aguas Verdes


 MG. Cpc. Gonzalo N. Silva Puell
 MAT N° 15-0405

Significación:	Nivel de Percepción de La Variable Eficacia en la transitabilidad.
----------------	--

8. Soporte teórico

(describir en función al modelo teórico)

Variable 1	Dimensiones	Definición
Eficacia en la transitabilidad	Utilidad	Grado en que la vía satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios.
	Tiempo de viaje	Tiempo total que los vehículos tardan en transitar por la vía de principio a fin.
	Costos de operación vehicular	Gastos en que incurren los vehículos por la operación de transitar en la vía.
	Accidentalidad	Índice de siniestros de tránsito que ocurren en la vía.
	Confort de circulación	Sensación de bienestar o incomodidad que experimentan los ocupantes de un vehículo al transitar por la vía.

9. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario **Eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción**, elaborado por Torres Palacios, Diana Carolina en 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	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.



 M.G. CRC. Gonzalo N. Silva Puell
 MAT N° 15-0405

El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	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)	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	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

Dimensiones del instrumento: Utilidad, Tiempo de viaje, Costos de operación vehicular, Accidentalidad, Confort de circulación

- Primera dimensión: Utilidad
- Objetivos de la Dimensión: Conocer la percepción de los usuarios sobre la utilidad de la vía.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción del usuario	1,2,3,4,5	4	4	4	

- Segunda dimensión: Tiempo de viaje
- Objetivos de la Dimensión: Determinar el tiempo promedio de recorrido en la vía.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones

Percepción del usuario	6,7,8,9,10	4	4	4	
------------------------	------------	---	---	---	--

- Tercera dimensión: Costos de operación vehicular
- Objetivos de la Dimensión: Estimar el costo por km recorrido en la vía para los vehículos.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Costo por km recorrido	11,12,13,14,15	4	3	4	

- Cuarta dimensión: Accidentalidad
- Objetivos de la Dimensión: Calcular la tasa de accidentalidad en la vía.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Tasa de accidentalidad	16,17,18,19,20	4	3	4	

- Quinta dimensión: Confort de circulación
- Objetivos de la Dimensión: Evaluar la regularidad superficial de la vía como indicador de confort

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Regularidad superficial	21,22,23,24,25	4	4	4	


 MG. CRC. Gonzalo N. Silva Puell
 MAT N° 15-0405

Firma del evaluador

DNI 41983749

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).

Evaluación por juicio de expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento "Encuesta de Proyecto de Investigación: Ejecución de obras viales y eficacia en la transitabilidad en un gobierno local del norte, 2023.". La evaluación del instrumento 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:	Isella Del Socorro Pingo Nima
Grado profesional:	Maestría (x) Doctor ()
Área de formación académica:	Clinica () Social () Educativa () Organizacional (X)
Áreas de experiencia profesional:	ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN PÚBLICA
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)	

10. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

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

Nombre de la Prueba:	Cuestionario para medir eficacia en la transitabilidad
Autora:	Torres Palacios, Diana Carolina
Procedencia:	Cuestionario Eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción,
Administración:	Directa
Tiempo de aplicación:	15 min
Ámbito de aplicación:	Población Urbana de Aguas Verdes
Significación:	Nivel de Percepción de La Variable Eficacia en la transitabilidad.

12. Soporte teórico

Ms. ISELLA DEL SOCORRO PINGO NIMA
LIC. EN ADMINISTRACIÓN
CLAD, 02624

(describir en función al modelo teórico)

Variable 1	Dimensiones	Definición
Eficacia en la transitabilidad	Utilidad	Grado en que la vía satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios.
	Tiempo de viaje	Tiempo total que los vehículos tardan en transitar por la vía de principio a fin.
	Costos de operación vehicular	Gastos en que incurren los vehículos por la operación de transitar en la vía.
	Accidentalidad	Índice de siniestros de tránsito que ocurren en la vía.
	Confort de circulación	Sensación de bienestar o incomodidad que experimentan los ocupantes de un vehículo al transitar por la vía.

13. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento el cuestionario **Eficacia en la transitabilidad en el gobierno local de su jurisdicción**, elaborado por Torres Palacios, Diana Carolina en 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	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)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.


 EL SEÑAL DEL SEÑOR FRIEDERICO
 LIC. EN ADMINISTRACIÓN
 CLAD, 02624

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	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

M. ESCALA DEL REGISTRO PÚBLICO DE LA ADMINISTRACIÓN
 LIC. DEL REG. ADMINISTRACIÓN
 EL SALVADOR, C.I. 02624

Dimensiones del instrumento: Utilidad, Tiempo de viaje, Costos de operación vehicular, Accidentalidad, Confort de circulación

- Primera dimensión: Utilidad
- Objetivos de la Dimensión: Conocer la percepción de los usuarios sobre la utilidad de la vía.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción del usuario	1,2,3,4,5	4	4	4	

- Segunda dimensión: Tiempo de viaje
- Objetivos de la Dimensión: Determinar el tiempo promedio de recorrido en la vía.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Percepción del usuario	6,7,8,9,10	4	4	4	

- Tercera dimensión: Costos de operación vehicular
- Objetivos de la Dimensión: Estimar el costo por km recorrido en la vía para los vehículos.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Costo por km recorrido	11,12,13,14,15	4	3	4	

- Cuarta dimensión: Accidentalidad
- Objetivos de la Dimensión: Calcular la tasa de accidentalidad en la vía.

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Tasa de accidentalidad	16,17,18,19,20	4	3	4	

- Quinta dimensión: Confort de circulación
- Objetivos de la Dimensión: Evaluar la regularidad superficial de la vía como indicador de confort

INDICADORES	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Regularidad superficial	21,22,23,24,25	4	4	4	



M^a. ISABELLA DEL SOCORRO PINO HINA
 LIC. EN ADMINISTRACIÓN
 IC-LAD: 02624

Firma del evaluador

DNI 00372789

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.

"Año De La Unidad, La Paz Y El Desarrollo"

Aguas Verdes, 24 de octubre del 2023.

Ing. Kike Chapoñan Díoses
ALCALDE DISTRITAL DE AGUAS VERDES

ASUNTO: SOLICITO SE ME BRINDE LAS FACILIDADES PARA EL DESARROLLO DE TEMA DE INVESTIGACIÓN DE MAESTRIA EN LA MDAV.

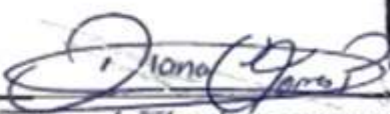
De mi mayor consideración:

Quien suscribe, Ing. Diana Carolina Torres Palacios, identificada con DNI N° 75795487, domiciliada en Prolongación Abad Puell 98 – Zarumilla, con correo electrónico: carolina_torres_p@hotmail.com, alumna del III ciclo de la **MAESTRIA EN GESTIÓN PÚBLICA** de la **UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO FILIAL - PIURA**, quien se encuentra desarrollando el Trabajo de Investigación (tesis) denominado: **EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES Y EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD EN UN GOBIERNO LOCAL DEL NORTE, 2023.**

solicito que se autorice, a quien corresponda, se me brinde las facilidades para obtener la aprobación del uso del nombre de la Entidad, LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE AGUAS VERDES, para el desarrollo del trabajo de investigación, a fin de obtener resultados que ayuden en el estudio de investigación de mi proyecto de Tesis, al finalizar estos resultados podrán ser compartidos con la municipalidad.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar mi cordial estima personal, quedando de usted.

Atentamente,


ING. DIANA CAROLINA TORRES PALACIOS
DNI N°7579548

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE AGUAS VERDES	
UNIDAD DE TRAMITE DOCUMENTARIO	
RECIBIDO	
24 OCT 2023	
N° REG. 4340	HORA 16:09
FOLIOS 01	FECHA CAP



MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE AGUAS VERDES

Ley N°24074 del 11 de Enero 1985



"AÑO DE LA UNIDAD, LA PAZ Y EL DESARROLLO"

Aguas Verdes, 02 de Noviembre del 2023

CARTA N° 02-2023/MDAV-GGM

Señorita:

ING. DIANA CAROLINA TORRES PALACIOS

DOMICILIO FISCAL: PROLONGACIÓN ABAD PUELL 98- ZARUMILLA - TUMBES

ASUNTO: AUTORIZACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE RECOJO DE INFORMACIÓN DE LA TESIS DENOMINADA: "EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES Y EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD EN UN GOBIERNO LOCAL DEL NORTE 2023".

REFERENCIA: SOLICITUD S/N DE FECHA 24 DE OCTUBRE

Me dirijo a Usted, para saludarle cordialmente y a la vez comunicarle en atención al documento de la referencia, en donde solicita facilidades para el desarrollo del tema de Maestría de Investigación denominado: "EJECUCIÓN DE OBRAS VIALES Y EFICACIA EN LA TRANSITABILIDAD EN UN GOBIERNO LOCAL DEL NORTE 2023" en nuestra entidad.

En este sentido, se cumple con notificarle la AUTORIZACIÓN a la ING. Diana Carolina Torres Palacios identificada con DNI N°75795487; alumna del III CICLO de la MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA DE LA UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FILIAL – PIURA, la ejecución del desarrollo de la Tesis de Investigación mencionada líneas arriba en la Municipalidad Distrital de Aguas Verdes.

Sin otro particular, me despido.

Atentamente,


MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE AGUAS VERDES
C.P.C. LUIS ALFONZO CERNA ATAZA
GERENTE MUNICIPAL