



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN  
PÚBLICA**

Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del  
departamento de Madre de Dios 2023

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

**AUTOR:**

Zapana Condori, Jose Miguel ([orcid.org/0009-0004-0875-1279](https://orcid.org/0009-0004-0875-1279))

**ASESORAS:**

Dra. León Marrou, Maria Elena ([orcid.org/0000-0002-5083-296X](https://orcid.org/0000-0002-5083-296X))

Dra. Sanchez Ramirez, Luz Graciela ([orcid.org/0000-0002-2308-4281](https://orcid.org/0000-0002-2308-4281))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Reforma y Modernización del Estado

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2024

## **DEDICATORIA**

A mi compañera de vida, Grisel por tener la dicha de tenerla a mi lado; quiero decirle que es y será la motivación que encuentro para enfrentar la vida con dignidad; a mi madre Antonia, por guiarme cada día de mi vida, tanto en momentos buenos como malos, cada adversidad en la vida es una enseñanza y al sentir su presencia los enfrento con seguridad; y a mi hija Alisson el mejor regalo que he recibido de Dios y porque junto a ti, toda adversidad soy capaz de vencer.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradecer en primer lugar a la Universidad Cesar Vallejo por brindándome los medios y la oportunidad de crecer profesionalmente, en segundo lugar, a la asesora Dra. María Elena León Marrou por su paciencia y enseñanza en la elaboración de esta investigación, en tercer lugar, a la asesora Dra. Luz Graciela Sánchez Ramírez por su guía durante el desarrollo de esta investigación.



**Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, LEÓN MARROU MARIA ELENA, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023", cuyo autor es ZAPANA CONDORI JOSE MIGUEL, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 20.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

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

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

LIMA, 11 de Enero del 2024

| <b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>   | <b>Firma</b>  |
|--|---|
| MARIA ELENA LEÓN MARROU<br><b>DNI:</b> 18165172<br><b>ORCID:</b> 0000-0002-5083-296X | Firmado electrónicamente<br>por: MLEON el 12-01-<br>2024 16:30:40 |

Código documento Trilce: TRI - 0730133



**ESCUELA DE POSGRADO**

**ESCUELA PROFESIONAL DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

**Declaratoria de Originalidad del Autor**

Yo, ZAPANA CONDORI JOSE MIGUEL estudiante de la ESCUELA DE POSGRADO de la escuela profesional de MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 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.

| <b>Nombres y Apellidos</b>  | <b>Firma</b>   |
|---|--|
| ZAPANA CONDORI JOSE MIGUEL<br><b>DNI:</b> 46337379<br><b>ORCID:</b> 0009-0004-0875-1279 | Firmado electrónicamente<br>por: JMZAPANA el 15-01-<br>2024 12:56:34 |

Código documento Trilce: INV - 1455868

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

|   |      |
|---|------|
| DEDICATORIA.....  | ii   |
| AGRADECIMIENTO.....                                       | iii  |
| Declaratoria de Autenticidad del Asesor.....              | iv   |
| Declaratoria de Autenticidad del Autor.....               | v    |
| ÍNDICE DE CONTENIDOS.....                                 | vi   |
| ÍNDICE DE TABLAS .....                                    | vii  |
| ÍNDICE DE FIGURAS .....                                   | viii |
| RESUMEN .....   | ix   |
| ABSTRACT .....  | x    |
| I. INTRODUCCIÓN.....                                      | 1    |
| II. MARCO TEÓRICO .....                                   | 3    |
| III. METODOLOGÍA .....                                    | 14   |
| 3.1 Tipo y diseño de investigación .....                  | 14   |
| 3.2. Variables y operacionalización:.....                 | 14   |
| 3.3 Población muestra y muestreo.....                     | 16   |
| 3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos..... | 17   |
| 3.5. Procedimientos .....                                 | 17   |
| 3.6. Método de análisis de datos.....                     | 18   |
| 3.7. Aspectos éticos .....                                | 18   |
| IV. RESULTADOS .....                                      | 19   |
| V. DISCUSIÓN .....  | 28   |
| VI. CONCLUSIONES.....                                     | 31   |
| VII. RECOMENDACIONES .....                                | 32   |
| REFERENCIAS.....  | 33   |
| ANEXOS  |      |

## ÍNDICE DE TABLAS

|   |    |
|---|----|
| <b>Tabla 1</b> Resultado de la frecuencia de los valores obtenidos respecto a las tres dimensiones de la Primera Variable Gestión Vial .....      | 19 |
| <b>Tabla 2</b> Resultado de la frecuencia de los valores obtenidos respecto a las tres dimensiones de segunda variable Desarrollo Económico ..... | 21 |
| <b>Tabla 3</b> Resultados de confiabilidad de los Instrumentos Alfa de Cronbach para cada dimensión de la Variable 1: Gestión vial.....           | 23 |
| <b>Tabla 4</b> Resultados de confiabilidad de los Instrumentos Alfa de Cronbach para cada dimensión de la Variable 2: Dimensión económica .....   | 24 |
| <b>Tabla 5</b> Prueba de Normalidad de las dimensiones de la Variable Gestión vial y Desarrollo económico .....                                   | 24 |
| <b>Tabla 6</b> Resultado de la correlación de la Variable 1 gestión vial y la variable 2 Desarrollo económico .....                               | 25 |
| <b>Tabla 7</b> Resultado de la correlación de la Dimensión 1: Infraestructura y accesibilidad (Variable2) y la Variable 1: Gestión vial.....      | 26 |
| <b>Tabla 8</b> Resultado de la correlación de la Dimensión 2: Diversificación económica.  | 26 |
| <b>Tabla 9</b> Resultado de la correlación de la Dimensión 3 Calidad y bienestar social (Variable 2) y la Variable 1: Gestión vial.....           | 27 |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Figura 1</b> Representación gráfica de la tabla 1 ..... | 19 |
| <b>Figura 2</b> Representación gráfica de la tabla 2 ..... | 21 |



## RESUMEN

El objetivo de esta tesis, es determinar la relación entre la gestión vial y el desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023. Con el fin de lograr el estudio, se empleó un enfoque cuantitativo correlacional y un diseño de investigación no experimental. Se selecciono una muestra de 30 colaboradores de las gerencias de infraestructura y desarrollo urbano, y la gerencia de planificación y presupuesto de una municipalidad distrital. Además la técnica de recolección de datos empleada fue la encuesta, mediante el instrumento de un cuestionario. Los resultados reportaron en primer lugar que existe una correlación fuerte y altamente significativa entre el desarrollo económico y gestión vial, con valor de correlación de 0.723 y con un nivel de significancia de 0,00. En segundo lugar, existe una correlación fuerte y altamente significativa entre la Infraestructura y accesibilidad y gestión vial, con valor de correlación de 0.735 y con un nivel de significancia de 0,00 . En tercer lugar, existe una correlación media pero altamente significativa entre la Diversificación económica y la Gestión vial, con valor de correlación de 0,560 y con un nivel de significancia de 0,001. Por último, existe una correlación media pero altamente significativa entre la Calidad y bienestar social y gestión vial, con valor de correlación de 0.533 y con un nivel de significancia de 0,001. Por lo tanto, se concluye que existe una correlación significativa entre la gestión vial y el desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023.

Palabras clave: Gestión vial, desarrollo, económico

## **ABSTRACT**

The objective of this thesis is to determine the relationship between road management and economic development in a district municipality, in the department of Madre de Dios 2023. A quantitative correlational approach and a research design were used to carry out the study. . nothing experimental. A sample of 30 employees is selected from the infrastructure and urban development department, and from the planning and budget management of a district municipality. Furthermore, the data collection technique used was the survey, using the instrument of a questionnaire. The results, first of all, there is a strong and highly significant trade-off between economic development and road management, with a trade-off value of 0.723 and a significance level of 0.00. Second, there is a strong and very significant trade-off between infrastructure and affordability and road management, with a trade-off value of 0.735 and a significance level of 0.00. Thirdly, there is a medium but very significant trade-off between Economic Diversification and Road Management, with a trade-off value of 0.560 and a significance level of 0.001. Finally, there is a medium but very significant evaluation between Quality and social well-being and road management, with an evaluation value of 0.533 and a significance level of 0.001. Therefore, it is concluded that there is a significant evaluation between road management and economic development in a district municipality, in the department of Madre de Dios 2023.

Keywords: Road management, development, economic

## I. INTRODUCCIÓN

A nivel internacional, la relación entre la gestión vial y el desarrollo económico municipal es fundamental para el crecimiento sostenible. Estudios como los efectuados por Barceló y Guerra (2022) revelan una correlación espacial positiva, indicando la conexión entre el apoyo gubernamental y el desarrollo local. Rivas et al. (2023) señalan desafíos en la gestión de proyectos viales y la importancia de una gestión eficiente para el desarrollo económico, además enfatizan la necesidad de políticas públicas eficientes. Colectivamente, estos hallazgos subrayan la importancia de la gestión vial eficaz respaldada por una gobernanza eficiente y políticas públicas para impulsar el desarrollo económico municipal.

A nivel nacional, en el caso específico de Perú, la municipalidad de Tambopata enfrenta desafíos notables en términos de gestión vial y desarrollo económico. Autores como Cudney y Bergesen (2018) resaltan que la infraestructura vial eficiente es fundamental para facilitar el acceso a recursos, promover el turismo y respaldar las actividades económicas locales. Sin embargo, pueden surgir obstáculos relacionados con la financiación y la coordinación de esfuerzos. Esta investigación, de Ismail et al (2021) sostienen que la deficiente gestión y mantenimiento vial es un problema que merma el crecimiento socio-económico de un país en desarrollo como Malasia, y que a su vez el sistema de transporte y la gestión vial desempeñan un rol vital para optimizar la movilidad, a su vez impulsar las actividades económicas. De lo anteriormente expuesto surge la posterior pregunta de investigación: ¿Qué relación existe entre Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023? Y problemas específicos. **1)** ¿Qué relación existe entre la gestión vial y la infraestructura y accesibilidad en una municipalidad distrital 2023?. **2)** ¿Qué relación existe entre la gestión vial y la Diversificación económica en una municipalidad distrital 2023?. **3)** ¿Qué relación existe entre la gestión vial y la Calidad y bienestar social en una municipalidad distrital 2023?.

Así mismo esta investigación está justificada en primer lugar desde el enfoque social, en la gestión vial y el desarrollo económico como pilares esenciales para mejorar la

calidad de vida local. En segundo lugar, la justificación teórica se basa en aportar a la reflexión teórica de la correlación entre la gestión vial y el desarrollo económico. En tercer lugar, la justificación metodológica la presente investigación se centra en la utilización del enfoque cuantitativo, y esta se desarrollará siguiendo los procedimientos establecidos en la literatura investigativa, presentando una alta confiabilidad de los procedimientos, evidencias, equipos.

La eficiencia en la infraestructura vial no solo facilita el acceso a servicios fundamentales, sino que también promueve la integración social y la participación ciudadana en actividades culturales. El estudio busca identificar prácticas efectivas para mejorar la movilidad, contribuyendo así al bienestar social y fortaleciendo la cohesión comunitaria. Desde el enfoque económico la gestión eficiente de la infraestructura vial es esencial para impulsar el desarrollo económico local, ya que facilita la movilización de bienes y servicios, estimula el comercio y fortalece las actividades empresariales.

Además de atraer inversiones al conectar con mercados más amplios, el progreso de las vías de comunicación impulsa el turismo, generando empleo y aumentando los ingresos locales., así mismo la presente investigación tiene como **objetivo general** determinar la relación entre gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital 2023 y como objetivos específicos **1)** Determinar la relación que existe entre la gestión vial y la infraestructura y accesibilidad en una municipalidad distrital 2023. **2)** Determinar la relación que existe entre la gestión vial y la Diversificación económica en una municipalidad distrital 2023. **3)** Determinar la relación que existe entre la gestión vial y la Calidad y bienestar social en una municipalidad distrital 2023; Como hipótesis se enuncia: **H1** Existe una relación significativa entre Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital 2023 y **H2** No existe una relación significativa entre Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital 2023.

## II. MARCO TEÓRICO

A nivel internacional, Banerjee et al (2020) en su investigación Acceso a Infraestructura vial y Desarrollo Económico en China que tuvo como objetivo examinar la conexión entre la disponibilidad de infraestructura vial y el desarrollo económico en China, centrándose especialmente en la movilidad de los elementos que influyen en este proceso. La investigación se caracteriza como un análisis de caso con un enfoque cuantitativo. Se adopta un diseño exploratorio-descriptivo, siendo no experimental. La recopilación de data se llevó a cabo mediante la utilización de un cuestionario, administrado a través de una encuesta dirigida a 145 residentes. Los resultados de la investigación reportan los efectos del acceso a la infraestructura vial en el crecimiento económico de China durante las dos décadas siguientes a su apertura a las reformas comerciales y de mercado, período de rápido crecimiento económico. Se descubre que las áreas cercanas a las redes históricas de transporte muestran niveles más altos de PIB per cápita, mayor desigualdad de ingresos, más empresas y mayores ganancias promedio. Aunque estas disparidades son moderadas en magnitud, no encontramos evidencia significativa. En ese sentido Hasan et al (2022) en su tema de investigación Una metodología para la planificación y priorización de caminos rurales en Bangladesh. "tuvo como propósito examinar y diseñar un enfoque metodológico para la planificación y priorización de carreteras en áreas rurales de Bangladesh, teniendo en cuenta la relevancia de la infraestructura vial en el progreso socioeconómico de las comunidades rurales. El estudio se caracteriza por tener un enfoque cuantitativo y descriptivo. Es un diseño no experimental. La recolección de datos se realizó a través de un cuestionario. El plan se compone de dos elementos clave: primero, la creación de una red central en colaboración con las partes locales involucradas; segundo, la clasificación de carreteras mediante el Análisis Costo-Beneficio (CBA) y el Análisis Multicriterio (MCA). Este enfoque se experimenta en un distrito, y se crea un software web para facilitar su aplicación práctica por parte del Departamento de Ingeniería del Gobierno Local (LGED). los resultados del estudio mostraron que la ciudadanía requiere activamente la mejora de los caminos rurales en Bangladesh. Además, señala que los sectores políticos no envían los suficientes recursos de participación para favorecer estos intereses. Además, Zhou et al (2021) realizaron un estudio "¿Puede la

construcción de caminos rurales promover el desarrollo sostenible de la agricultura regional en China?" que tuvo como objetivo determinar si la construcción de carreteras rurales tiene una repercusión positiva en el desarrollo sostenible de la agricultura regional en China, considerando aspectos económicos, ambientales y sociales. La metodología empleada fue mixta, combinando enfoques cuantitativos y cualitativos. La recolección de datos se realizó a través de encuestas a agricultores locales y entrevistas con expertos en desarrollo sostenible. Se aplicaron análisis estadísticos y técnicas cualitativas para analizar los datos y comprender percepciones y experiencias. La población objetivo abarcó agricultores locales y expertos en desarrollo sostenible en áreas rurales chinas, con una muestra de 500 agricultores seleccionados aleatoriamente y 20 expertos con experiencia en desarrollo sostenible y construcción de carreteras. Los resultados obtenidos mencionan que la construcción de carreteras no siempre promueve el desarrollo económico local y puede imponer restricciones a los objetivos ambientales del desarrollo sostenible en zonas rurales, especialmente al uso racional de la tierra. En su análisis sobre la repercusión de la infraestructura vial en el desarrollo regional en South Labuhanbatu Regency, Sumatra del Norte, Indonesia, Tanjung et al. (2023) evaluaron aspectos como el crecimiento económico, el Índice de Desarrollo Humano y la ventaja competitiva regional. Utilizando el Índice de Infraestructura Vial (RPI) y los Estándares Mínimos de Servicio (MSS), se concluyó que hasta 2017, el RPI fue medio. El gasto gubernamental en subsectores viales influyó positivamente en el PIB per cápita. Aunque la accesibilidad cumplió con el MSS, la movilidad no lo hizo, y la tasa de accidentes fue baja. La construcción de la infraestructura vial mostró una relación positiva con el crecimiento económico. En otro estudio, Rokicki et al. (2020) analizaron la accesibilidad en el marco regional CGE, destacando diferencias notables entre regiones con inversiones privadas y públicas en infraestructura vial en Polonia, donde las inversiones privadas tuvieron un impacto significativo en el PIB y el empleo, mientras que las inversiones públicas tuvieron un impacto despreciable.

A nivel nacional, Alva et al (2023) realizaron una Evaluación del efecto del costo de inversión pública en instalaciones en el desarrollo económico del Perú: Un Examen a Nivel Regional, 2001-2019. Basándonos en la data suministrada por el INEI, se lleva

a cabo una apreciación econométrica de panel de datos balanceado con el objetivo de determinar la relación causal y la repercusión pasajera de las variables investigadas. Los resultados logrados revelan que la inversión pública en infraestructura, abarcando áreas como energía, transporte y obras de equipamiento, está correlacionada con el desarrollo económico y el aumento del producto bruto interno (PBI), generando impactos favorables en cadena. Es crucial acrecentar los instrumentos analíticos y el entendimiento del papel de la inversión en instalaciones públicas en el desarrollo económico regional. En conclusión, tanto a nivel gubernamental central como regional, es necesario impulsar políticas públicas que mejoren la infraestructura, fomentando un dinamismo económico que contribuya a la competitividad regional a mediano plazo. El estudio titulado "Procesos de gestión de los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: un caso del gobierno regional de San Martín - Perú," realizado por Enriquez y Dávila (2021), tiene como objetivo central examinar los procedimientos de gestión de proyectos de inversión en infraestructura vial, con un enfoque específico en el Gobierno Regional de San Martín, Perú. Mediante de una metodología descriptiva y cualitativa mediante revisión sistemática, el estudio resalta que las inversiones en infraestructura vial tienen una repercusión positiva en el desarrollo económico, aunque enfrentan vulnerabilidades asociadas a decisiones políticas. La sostenibilidad en la infraestructura vial se logra al equilibrar las oportunidades económicas, medioambientales y sociales. Los proyectos de inversión y la gestión de valor indagan la cooperación de diversos grupos de interés para avalar el éxito. Se subraya la influencia positiva de la inversión en infraestructura vial en el desarrollo económico regional, mejorando la eficiencia y competitividad. La gestión basada en procesos se presenta como un elemento clave para la alineación estratégica y la consecución de eficiencia y sostenibilidad. A pesar de ciertos avances, se identifican brechas en la implementación de proyectos de infraestructura y procesos organizativos, resaltando la necesidad de compromiso por parte de todos los grupos de interés. El estudio de Coronado et al (2020) se centra en evaluar los impactos medioambientales derivados de la construcción de la vía Iquitos-Saramirza en la región Loreto, Perú. Utilizando dos escenarios, el estudio cuantifica la deforestación y las emisiones de CO<sub>2</sub>, destacando que la construcción de la vía resultaría en la pérdida

sustancial de vegetación, bosques y un aumento significativo de emisiones. Se propone la consideración de alternativas de transporte, como una flota fluvial mejorada y aerotaxis, como medidas más sostenibles y en línea con los acuerdos internacionales de reducción de emisiones de gases como dióxido de carbono y otros. La inversión no empleada en la carretera, podría destinarse a la modernización de la flota fluvial, servicios de aerotaxis y la aplicación de acciones de conservación y manejo sostenible de los recursos naturales en la zona del río Tigre. El estudio de Soto et al (2021) se centra en evaluar los impactos sociales y económicos derivados de la construcción del Corredor Vial Cañete en Perú. La investigación empleó encuestas, entrevistas y revisión bibliográfica, con una muestra de 20 comunidades a lo largo del corredor. Los resultados indican que la infraestructura ha generado impactos positivos, como mejor acceso a la educación, servicios de salud mejorados, mayor fluidez económica y nuevas oportunidades de empleo. En conclusión, se destaca que la fabricación de vías, como el Corredor Vial Cañete, tiene repercusión significativa en la población beneficiaria, incrementado la calidad de vida y colaborando al desarrollo económico y social del país y por ultimo) aborda la "Distopía del Desarrollo Vial", se menciona que Barrientos (2012) tal como menciona Peralta (2023) aborda la "Distopía del Desarrollo Vial", basándose en una investigación previa sobre la carretera Interoceánica, destaca el potencial para el ingreso de productos agrícolas del sur peruano al mercado brasileño. Además, Barrientos sugiere una cooperación entre el Estado y los privados, para abordar los desafíos de los pequeños agricultores y promover la convergencia de la política arancelaria y fitosanitaria entre Perú y Brasil para fortalecer el intercambio comercial.

De la primera variable, Ortiz et al., (2018) exponen que la gestión vial en el sector público se refiere a la planificación, organización, coordinación y control de las actividades relacionadas con la infraestructura vial y el transporte en el ámbito gubernamental. (Castro et al., 2020) indican que esta gestión involucra la implementación de planes para el desarrollo, políticas, mantenimiento y mejora de la red vial, con el fin de garantizar la conectividad, seguridad y eficiencia del sistema de transporte terrestre esta misma referencia señalan que la gestión vial también abarca



la designación de recursos, la supervisión de proyectos de construcción y mantenimiento de carreteras, así como la evaluación de la calidad y la repercusión de las inversiones en carreteras, mientras tanto (Duarte & Martínez, 2019). Concluyen que La eficaz gestión vial en el estado requiere la aplicación de enfoques de gestión por resultados, de calidad, por objetivos, procesos y estratégica, con el propósito de garantizar el acceso a bienes y servicios públicos de calidad para cubrir las necesidades básicas de los pobladores, Además, (Criado et al., 2020) resaltan que la aplicación de sistemas de gestión de calidad en el estado se ha convertido en un aspecto relevante para asegurar la transparencia y eficiencia en la ejecución de proyectos viales. Igualmente (Vásquez & Gazco, n.d.) expresan que la innovación también ejerce un rol crucial en la gestión vial, ya que la aplicación de laboratorios de innovación y metodologías experimentales puede contribuir al desarrollo de nuevas soluciones y prácticas para la gestión eficiente de la red vial. La gestión vial en el estado también está estrechamente relacionada con la planificación estratégica de recursos humanos, ya que la capacitación y el desarrollo del talento humano son fundamentales para garantizar la efectividad en la ejecución de proyectos viales, Además, de acuerdo a lo investigado por (Román et al., 2020) el compromiso social en el sector público juega un factor valioso en la gestión vial, debido a que la transparencia y rendición de cuentas son factores decisivos para una gestión vial responsable y sostenible.

En relación con las teorías de la primera variable, la gestión de proyectos juega un papel crucial en la planificación, control y ejecución de proyectos de infraestructura vial dentro del sector público. La aplicación de principios y metodologías en gestión de proyectos es vital para garantizar la aplicación exitosa de proyectos de infraestructura vial, incluido el mantenimiento, construcción y la operación de carreteras (Herrera et al, 2022). Por ejemplo, el estudio de Vahdatmanesh & Firouzi (2018) destaca el uso de derivados financieros para la gestión del riesgo de costos en proyectos de construcción de ferrocarriles, enfatizando el aspecto financiero de la gestión de proyectos en el desarrollo de infraestructura. Además, el trabajo de Ait-Lamallam et al. (2021) analiza la extensión del Estándar IFC para permitir la gestión de la operación y

el mantenimiento de carreteras a través de Open BIM, mostrando la integración del modelado y la gestión de los datos en proyectos de infraestructura vial. Adzmi & Hassan (2018) presenta un marco teórico de las variables decisivas de triunfo en la gestión de proyectos de tecnología de la información durante la planificación del proyecto, destacando la importancia de una planificación eficaz para respaldar el éxito del proyecto. Igualmente el estudio de Chunchi & Quishpe (2022) analiza el diseño de una Oficina de Gestión de Proyectos para una empresa manufacturera, demostrando la aplicación de estos conceptos, en el contexto de proyectos de infraestructura vial. Así mismo el trabajo de Rivas et al. (2023) propone un enfoque metodológico para la gestión de proyectos viales en la región sur de Ecuador, proporcionando información sobre el desarrollo de metodologías de gestión de proyectos adaptadas a proyectos de carreteras. La planificación estratégica y la priorización de proyectos viales son fundamentales para una gestión eficiente. La falta de una metodología adecuada puede ocasionar retrasos y sobrecostos, desvinculándose de los aspectos técnicos y económicos (Rivas et al., 2023). La gestión de proyectos implica la integración sistemática de áreas como planificación, organización, dirección, control y calidad, convirtiéndola en una actividad integral (Chunchi & Quishpe, 2022). Para alinear la gestión de proyectos con la estrategia empresarial, las organizaciones pueden emplear métodos de mediación estratégica mediante la gestión de cartera de proyectos, según propone Mintzberg (Silva et al., 2021). Además, la incorporación de prácticas Lean, Design Thinking y Agile puede mejorar la consecución de objetivos estratégicos y el valor del proyecto dentro de las organizaciones (Bareño, 2020)

La eficiencia en la operación y mantenimiento es esencial en la gestión vial. La ampliación del estándar IFC para gestionar la operación y el mantenimiento de carreteras a través de Open BIM es una solución potencial, aunque su aplicación actual en infraestructuras viales es limitada (Ait-Lamallam et al., 2021). La escasez de conjuntos de datos de imágenes completos de la infraestructura a lo largo de las carreteras desde vehículos aéreos no tripulados dificulta el desarrollo de modelos de detección de infraestructura, destacando la necesidad de datos más completos en esta área (Jiang et al., 2023). Un sistema de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) para el mantenimiento de caminos de ripio puede abordar los requisitos de

información y funcionalidad necesarios para procesos de mantenimiento eficientes (Kans et al., 2022). Finalmente, el reconocimiento automático de carreteras utilizando tecnología láser montada en vehículos puede contribuir a una gestión eficiente de los activos viales, asegurando que las carreteras locales sigan siendo aptas para su propósito y mantengan su valor mediante mantenimiento periódico (Li et al., 2020).

La colaboración institucional y colaboración comunitaria son fundamentales en la gestión vial eficaz. La expansión de áreas urbanas a lo largo de carreteras periurbanas ha demostrado contribuir a la deforestación y al crecimiento urbano futuro (Moschella, 2023). Mejorar la apreciación de la repercusión ambiental de las infraestructuras viarias es crucial, especialmente en áreas periurbanas, para lograr una gestión sostenible del territorio.

En el ámbito educativo, la evaluación continua de directores escolares mediante de indicadores de desempeño es esencial para medir competencias y el cumplimiento de roles (Guizado, 2022). Las dimensiones de la gestión educativa incluyen liderazgo, niveles de planificación estratégica, características del clima institucional y evaluación de gestión, que son indicadores clave de desempeño y funciones escolares (Cárdenas-Tapia et al., 2022). En el ámbito gubernamental, se han desarrollado indicadores para valorar el desempeño de instituciones estatales, centrándose en resultados y procesos de gestión pública (Hernández-Bonivento et al., 2022). Un estudio sobre gestión de procesos e indicadores de desempeño en un municipio de distrito público puso al descubierto una relación significativa entre la gestión de procesos y los indicadores de desempeño, destacando la eficacia de las acciones en la gestión de procesos para acatar con los indicadores de desempeño (Carranza et al., 2022).

En relación con las teorías de la segunda variable, el desarrollo endógeno, en el contexto del crecimiento económico local, el turismo comunitario y el rol de las microfinanzas en el decrecimiento de la pobreza, ha sido abordado por varios estudios que destacan diversas perspectivas.

En su análisis sobre la relación entre el microcrédito y la pobreza en el desarrollo

endógeno local, Buelvas et al. (2020) subrayan la importancia de las microfinanzas para estimular el desarrollo y combatir la pobreza en poblaciones específicas. Por otro lado, esta investigación explora los desafíos y oportunidades del turismo rural comunitario, resaltando la contribución de recursos intocables como el capital humano y el conocimiento al desarrollo económico local. Meyer y Micheletti (2021) ofrecen una perspectiva teórica y práctica del desarrollo local endógeno en la era de la globalización, enriqueciendo el discurso sobre la interacción entre desarrollo local y globalización. En el ámbito del desarrollo sostenible, Vega et al. (2022) examinan el papel de los alojamientos privados, destacando su contribución al desarrollo local sostenible y enfatizando la significancia de la participación de los privados en el crecimiento endógeno. Franco (2022) profundiza en las políticas públicas que afectan el desarrollo de productos turísticos comunitarios, proporcionando información valiosa sobre los marcos políticos que respaldan el desarrollo endógeno en el sector turístico. En resumen, el desarrollo endógeno implica un enfoque integral que abarca microfinanzas, turismo comunitario, participación de los privados y marcos políticos. La comprensión de la interacción de estos factores es esencial para fomentar un desarrollo sostenible e inclusivo a nivel local.

La teoría de la base económica es esencial en la economía regional, destacando la interdependencia entre las actividades económicas locales y la demanda externa. Según Herrera (2021), esta teoría sugiere que las regiones deben diversificar sus actividades económicas para lograr desarrollo sostenible y resistencia a crisis externas. En la teoría del desarrollo económico local (DEL) busca mejorar la capacidad financiera de áreas locales, con el objetivo final de acrecentar la calidad de vida de los residentes (Vásquez & Dávila, 2022). La evolución de las teorías del desarrollo, desde enfoques clásicos de crecimiento económico hasta paradigmas más holísticos que incorporan dimensiones sociales y ambientales, refleja la naturaleza dinámica de estos conceptos (Manent & Rodríguez, 2023). La integración de consideraciones sociales y ambientales en las teorías del desarrollo económico resalta la naturaleza multidimensional del desarrollo sostenible. Sin embargo, desafíos como las fallas de gobernanza pueden obstaculizar el desarrollo económico local, subrayando la

importancia de estructuras de gobernanza efectivas para respaldar el crecimiento local (Montero y Gómez, 2020). Adicionalmente, la complejidad de las teorías económicas a menudo requiere formulaciones matemáticas para representar las relaciones económicas, enfatizando los aspectos técnicos y cuantitativos del análisis económico (Rosa, 2022).

La teoría de agrupaciones económicas es crucial en la economía y el desarrollo económico regional, destacando la concentración espacial de empresas, proveedores e instituciones interrelacionadas en campos específicos. Según Kuberska & Mackiewicz (2022), las políticas de clústeres y el desarrollo liderado por clústeres desempeñan un papel significativo en el estímulo del desarrollo económico y la innovación. Se ha investigado la aglomeración y distribución espacial de sectores económicos, como el comercio electrónico, para comprender la dinámica de los clústeres y su impacto en el desarrollo regional (Yong, 2022). Además, Wu et al. (2021) resaltan el papel de los clústeres industriales en el desarrollo inclusivo, especialmente en el decrecimiento de la pobreza y el incremento de la capacidad de las empresas locales. El modelo de desarrollo de una aldea como una aldea innovadora con una perspectiva de salud basada en la sabiduría local enfatiza la importancia de aprovechar los grupos locales y la sabiduría local para avances económicos y relacionados con la salud (Herí et al., 2023). Además, la utilización de la ingeniería genómica en la mejora de cultivos y la agricultura del futuro se vincula al concepto de agrupaciones económicas, especialmente en el contexto de la innovación agrícola y la interconexión de empresas agrícolas e instituciones de investigación (Gao, 2021).

La infraestructura y la accesibilidad son elementos primordiales para el desarrollo económico y la sostenibilidad. Un estudio realizado por Nenavath (2023) en India revela que la inversión en infraestructura de transporte no solo tiene un impacto directo, sino también indirecto en el desarrollo económico, destacando la importancia de una infraestructura sólida para impulsar el crecimiento económico.

Otro análisis, realizado por Wu et al. (2021), se centra en el papel del transporte ferroviario en el crecimiento económico sostenible, resaltando sus efectos en el

consumo y el desarrollo económico sostenible. La comprensión de la dinámica de la infraestructura de transporte es esencial para la formulación de políticas informadas y el desarrollo de infraestructura. En un contexto diferente, Santos et al. (2022) exploran el desarrollo del agroturismo-economía creativa en el marco del sistema de innovación de las aldeas. Al adaptar la teoría de sistemas innovadores nacionales y el cambio tecnológico endógeno, el estudio proporciona información valiosa sobre el desarrollo de la economía creativa del agroturismo, resaltando la interconexión de la infraestructura, la innovación y el desarrollo económico en el ámbito del agroturismo. La diversificación económica es esencial para el desarrollo sostenible, abarcando la expansión de actividades económicas y mercados. La investigación de Ferraz et al. (2021) destaca la conexión entre la complejidad económica, la diversificación y la política industrial, acentuando la importancia de la diversificación para el crecimiento económico sostenible. En las zonas rurales, Imang (2020) resalta el papel crucial de la diversificación económica para promover el crecimiento económico, analizando patrones y determinantes del cambio en la economía rural. Joló et al. (2022) proporcionan información sobre los impulsores de la diversificación económica en países ricos en recursos, destacando el desarrollo financiero como variable clave en este proceso.

La investigación de Narava (2021) explora la relación entre la diversificación económica y las emisiones de CO<sub>2</sub>, destacando la naturaleza transformadora de este proceso para lograr un crecimiento sostenible. Además, Ilcola et al. (2020) enfatizan la importancia de la diversificación de cultivos para respaldar el desarrollo de sistemas agroalimentarios sostenibles, subrayando su papel en la promoción de prácticas agrícolas sostenibles.

La calidad de vida y el bienestar social son conceptos complejos influenciados por diversos factores. Un estudio de Bilan et al. (2020) examina el impacto de la distribución del ingreso en el bienestar social y económico, destacando la importancia de un reparto equitativo para el bienestar en Estados miembros de la UE y Ucrania. Este análisis subraya la relación clave entre distribución del ingreso y el bienestar

social. El estudio de Hu & Zhang (2022) sobre la resiliencia de clusters diversificados destaca la importancia de la diversidad, flexibilidad y capital social en estos grupos, contribuyendo así al bienestar y la resiliencia de las comunidades rurales. Además, la investigación de Liu et al. (2023) sobre la interacción de grupos de industrias culturales y creativas con la resiliencia económica regional destaca el papel vital de estas industrias en el aumento de la resiliencia económica.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

##### 3.1.1 Tipo de investigación:

La investigación es de tipo “aplicada” debido a que se aborda un problema concreto y práctico: la interrelación entre la gestión vial y el desarrollo económico en una municipalidad distrital; La meta fundamental es ofrecer información práctica y utilizable que contribuya mejorar la gestión vial y estimular el desarrollo económico en el mencionado lugar. Álvarez- Risco (2020).

##### 3.1.2 Diseño de investigación:

En la presente investigación se aplicó un diseño Cuantitativo no experimental correlacional.

Se caracterizó por no intervenir ni manipular las variables estudiadas para obtener resultados prácticos; siendo un diseño “no experimental”, además de corte transeccional, por lo tanto la data fue recolectada en un lapso de tiempo determinado (Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C., 2018).

**El enfoque cuantitativo** permite recopilar datos numéricos para medir la fuerza y dirección de la relación entre estas variables.

**La correlación cuantitativa** porque se centró en analizar la relación entre dos variables, en este caso, la gestión vial y el desarrollo económico; y proporcionará una comprensión más precisa y objetiva de cómo la eficiencia en la gestión vial se relaciona con el desarrollo económico en una municipalidad distrital brindando así datos cuantificables para respaldar conclusiones sólidas. Guillen Valle et al (2020).

#### 3.2. Variables y operacionalización:

##### 3.2.1. Primera Variable: Gestión vial

##### Definición conceptual:

Incluye una serie de acciones técnicas tomadas para la gestión de recursos



para contribuir a la conservación de las vías y asegurar su estado óptimo para que el transporte público pueda realizarse de forma segura y económica (Moreno, 2018).

**Definición operacional:**

La variable gestión vial se mide el grado de relación por sus 3 dimensiones: Planificación Estratégica y Priorización de Proyectos, Coordinación Interinstitucional y Colaboración Comunitaria y Operación y Mantenimiento Eficiente en relación al desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023, se aplicó un Cuestionario a los trabajadores de la municipalidad, este estuvo conformado por 15 preguntas, 5 preguntas por cada dimensión

**Indicadores:**

| Dimensiones  | Indicadores       |
|--|-------------------|
| Planificación Estratégica y Priorización de Proyectos    | Ítem del 1 al 5   |
| Coordinación Interinstitucional Colaboración Comunitaria | Ítem del 6 al 10  |
| Operación y Mantenimiento Eficiente                      | Ítem del 11 al 15 |

**Escala de medición**

Escala de Likert de 5 puntos

**3.2.2. Segunda variable: Desarrollo económico**

**Definición conceptual:**

Un proceso de cambio social y económico intencional con el objetivo final de igualar las oportunidades sociales, políticas y económicas (Angulo, 2018).

**Definición operacional**

La variable desarrollo económico se mide el grado de relación por sus 3 dimensiones: Infraestructura y accesibilidad, Diversificación económica y Calidad y bienestar social en relación a la variable gestión vial de un distrito de Madre de Dios 2023, se aplicó un cuestionario a los trabajadores de la municipalidad, este estuvo conformado por 15 preguntas, 5 preguntas por cada dimensión

## Indicadores

| Dimensiones                     | Indicadores       |
|---------------------------------|-------------------|
| Infraestructura y accesibilidad | Ítem del 16 al 20 |
| Diversificación económica       | Ítem del 21 al 25 |
| Calidad y bienestar social      | Ítem del 26 al 30 |

## Escala de Medición

Escala de Likert de 5 puntos

### 3.3 Población muestra y muestreo

**3.3.1 Población:** Según Sánchez et al. (2018) es el grupo de todos los elementos que tienen características comunes, es todo un conjunto de elementos como individuos, objetos o eventos, que tienen ciertas características o criterios en común; y que pueden distinguirse en un área de interés a estudiar, quedando vinculados en la hipótesis de investigación. Para este caso está constituida por 30 trabajadores de una municipalidad distrital que laboran en las gerencias de infraestructura y desarrollo urbano, y la gerencia de planificación y presupuesto.

#### • Criterios de inclusión

Trabajadores que laboren en la municipalidad distrital en las siguientes áreas:

- Gerencia de Infraestructura y Desarrollo Urbano Rural.
- Gerencia de Planificación y Presupuesto.

#### • Criterios de exclusión

Se excluyen a todas las personas que no cumplen con los criterios de inclusión

**3.3.2 Muestra:** Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018) es un fragmento determinante que representa la población, con características similares y permite generalizar datos; siendo el fragmento extraído integrado por los 30 trabajadores de la municipalidad.

**3.3.3 Muestreo:** Se empleo un planteamiento no probabilístico, según lo indicado por Sánchez et al. (2018) son una serie de operaciones realizadas para examinar

la distribución de características en particular en una población; esto se constituye en que la elección no se realizó sobre la base de una muestra aleatoria representativa, sino a discernimiento del investigador, y se consideró a los trabajadores que laboran en las gerencias de infraestructura y desarrollo urbano, y la gerencia de planificación y presupuesto.

**3.3.4 Unidad de análisis:** Hernández R. & Mendoza C. (2018) indica que la unidad de análisis se centra en los individuos o elementos específicos que componen la población y muestra del estudio, y su escogencia se basa en el contexto y características específicas. Siendo la Unidad de análisis un trabajador de la municipalidad distrital.

### **3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### **3.4.1. Técnica de recolección de datos**

En la presente investigación se aplicó una encuesta con preguntas cerradas Según Collado (2021) define la encuesta como un método de investigación que implica la recopilación de información mediante un conjunto predefinido de preguntas, las cuales son dirigidas a una muestra representativa de una población o universo.

#### **3.4.2. Instrumento de recolección de datos**

Cárdenas (2020) describe el cuestionario como una herramienta de investigación social que implica la utilización de un conjunto predefinido de preguntas. Estas preguntas son administradas a una muestra representativa de una población o universo, con el propósito de recopilar información acerca de las opiniones, creencias, valores, actitudes o comportamientos de los individuos. En la presente investigación se aplicó un cuestionario con 5 preguntas por cada dimensión

### **3.5. Procedimientos**

Primero se identificaron las variables en estudio, así como sus dimensiones, posteriormente se elaboró un Cuestionario con 5 preguntas por cada dimensión

que nos permita medir el grado de relación de la Gestión vial con el desarrollo económico en un distrito de Madre de Dios 2023, como escala de medición se aplicó la escala de Likert de 5 puntos, El cuestionario se aplicó a los trabajadores de una municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, previamente se solicitó el consentimiento informado de los participantes y de las autoridades de la municipalidad

### **3.6. Método de análisis de datos**

Los datos obtenidos de las encuestas fueron tabulados y procesados en un Software Spss versión 25, se aplicó una estadística descriptiva e inferencial para medir el grado de relación entre las variables

### **3.7. Aspectos éticos**

#### **3.7.1. Consentimiento Informado:**

Garantizar la obtención del consentimiento informado de todos los participantes previo a su involucramiento en la investigación. Suministrar información precisa acerca de los propósitos, métodos, posibles riesgos y beneficios, así como la opción de retirarse en cualquier fase del estudio.

#### **3.7.2. Beneficio y No Maleficencia:**

Garantizar que la investigación tenga la capacidad de aportar beneficios a la comunidad o la sociedad en su conjunto. Prevenir cualquier perjuicio innecesario a los participantes y reducir al mínimo los riesgos involucrados en la medida de lo posible.

#### **3.7.3. Integridad en la Investigación:**

Preservar la integridad a lo largo de todas las fases de la investigación, eludiendo la manipulación de datos, la falsificación y el plagio. Observar los estándares éticos y las normas académicas de manera rigurosa.

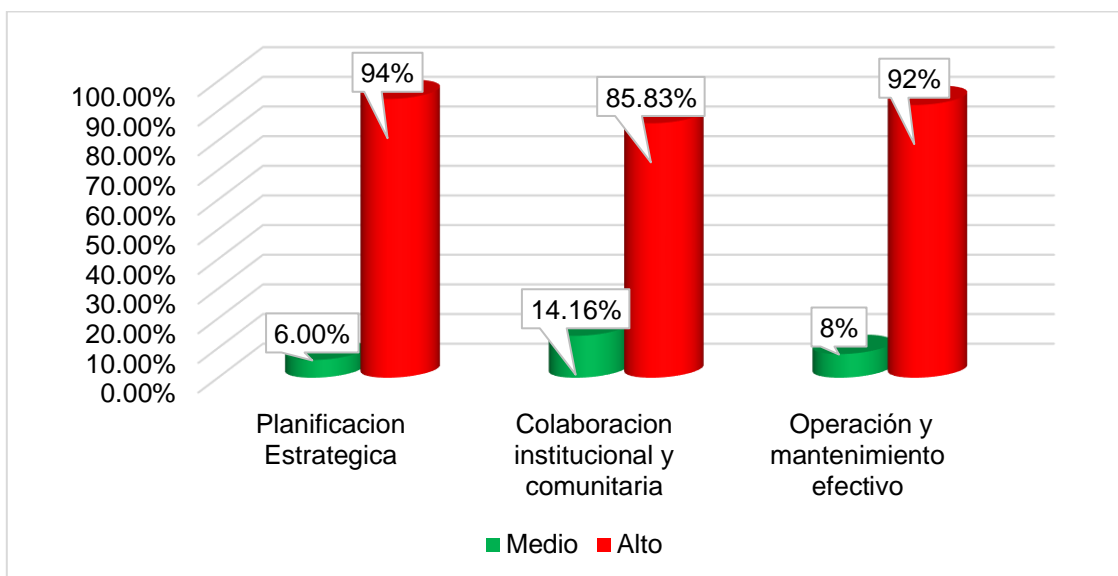
#### IV. RESULTADOS

A continuación, se presentan los resultados de la estadística descriptiva de la Variable gestión Vial y sus tres Dimensiones: Planificación Estratégica, Colaboración institucional y comunitaria y por último la dimensión Calidad y bienestar social

**Tabla 1** Resultado de la frecuencia de los valores obtenidos respecto a las tres dimensiones de la Primera **Variable Gestión Vial**

| Frecuencia   | Planificación estratégica |      | Colaboración institucional y comunitaria |        | Operación y mantenimiento |      |
|--------------|---------------------------|------|--|--------|---------------------------|------|
|              | f                         | %    | f  | %      | f                         | %    |
| <b>Bajo</b>  | 0                         | 0    | 0  | 0%     | 0                         | 0%   |
| <b>Medio</b> | 9                         | 6%   | 17                                       | 14,16% | 12                        | 8%   |
| <b>Alto</b>  | 141                       | 94%  | 103                                      | 85,83% | 138                       | 92%  |
| <b>Total</b> | 150                       | 100% | 120                                      | 100%   | 150                       | 100% |

**Figura 1** Representación gráfica de la tabla 1



### **En relación a la Dimensión Planificación estratégica**

El hecho de que el 94% de los colaboradores perciba un nivel alto en la planificación estratégica indica una fuerte aceptación y satisfacción con la forma en que se aborda esta dimensión en la gestión vial. Aunque la mayoría percibe un alto nivel, es crucial investigar más a fondo por qué el 6% lo considera de nivel medio. Puede ser útil realizar análisis cualitativos o entrevistas adicionales para comprender las razones detrás de esta percepción menos positiva.

**En relación a la Dimensión colaboración institucional y comunitaria** 85% de los colaboradores perciba un alto nivel de colaboración institucional y comunitaria es positivo. Indica un fuerte respaldo y participación en actividades conjuntas tanto a nivel interno como con la comunidad. La alta percepción de colaboración institucional y comunitaria sugiere un entorno propicio para el desarrollo económico. Puedes explorar cómo esta colaboración impacta directamente en iniciativas que impulsan el crecimiento económico en la municipalidad. 14.16% que lo considera en un nivel medio señala que hay espacio para mejorar. Podría ser útil explorar más a fondo las razones detrás de esta percepción para identificar posibles áreas de fortalecimiento.

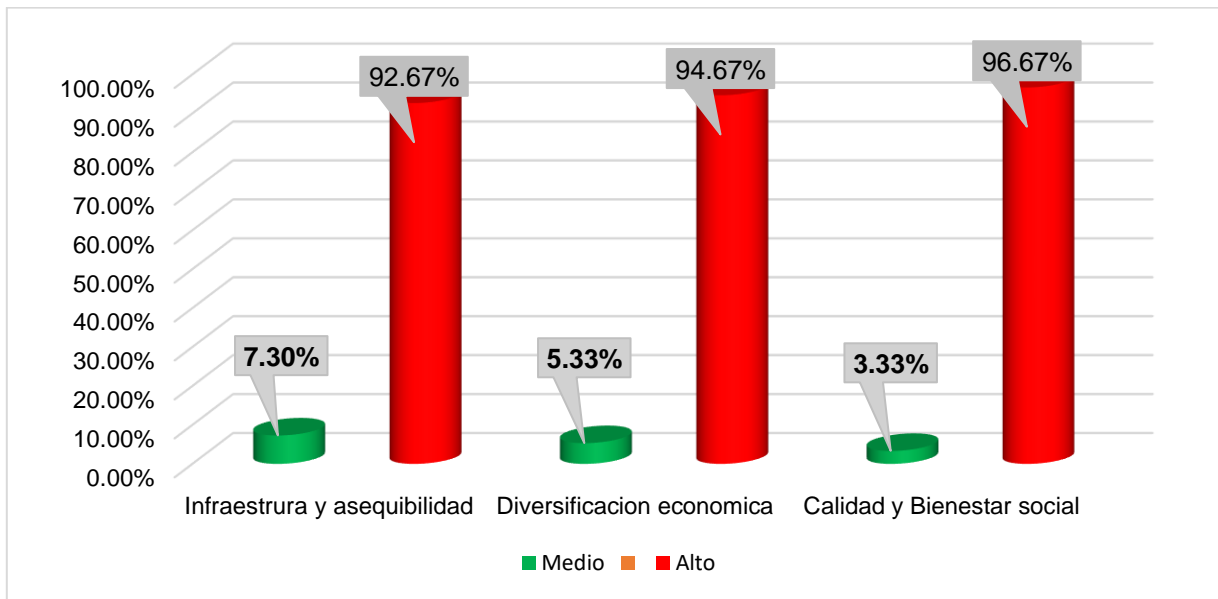
### **En relación a la Dimensión Operación y mantenimiento**

El 92% de los encuestados muestra una alta satisfacción con la eficacia en la operación y mantenimiento de la gestión vial por parte de la Municipalidad. Esto indica que la mayoría está contenta con la capacidad de mantener las vías en buen estado y asegurar su funcionamiento adecuado. En detalle, los colaboradores resaltan aspectos positivos como la capacidad de respuesta rápida a los daños en las vías, la implementación de un programa de mantenimiento preventivo y la garantía de la seguridad vial. Aunque un 8% considera que la operación y mantenimiento son de nivel medio, señalando áreas de mejora, en general, los resultados sugieren una contribución positiva al desarrollo económico del distrito, ya que unas vías en buen estado facilitan el transporte y reducen costos logísticos, aumentando la productividad. Es esencial seguir trabajando para mejorar aspectos susceptibles de mejora.

**Tabla 2** Resultado de la frecuencia de los valores obtenidos respecto a las tres dimensiones de segunda variable **Desarrollo Económico**

| Frecuencia   | Infraestructura y accesibilidad |             | Diversificación económica |             | Calidad y Bienestar social |             |
|--------------|---------------------------------|-------------|---------------------------|-------------|----------------------------|-------------|
|              | F                               | %           | F                         | %           | F                          | %           |
| <b>Bajo</b>  | 0                               | 0%          | 0                         | 0%          | 0                          | 0           |
| <b>Medio</b> | 11                              | 7.3%        | 8                         | 5,33%       | 5                          | 3.33%       |
| <b>Alto</b>  | 139                             | 92.67%      | 142                       | 94,67%      | 145                        | 96,67%      |
| <b>Total</b> | <b>150</b>                      | <b>100%</b> | <b>150</b>                | <b>100%</b> | <b>150</b>                 | <b>100%</b> |

**Figura 2** Representación gráfica de la tabla 2



### **En relación a la Dimensión Infraestructura y accesibilidad**

El 92.7% de los encuestados consideran que la infraestructura vial y su accesibilidad son altas. Esto significa que la mayoría de los colaboradores están satisfechos con la calidad de la infraestructura vial, su disponibilidad y sus precios. En particular, los colaboradores destacan los siguientes aspectos positivos de la infraestructura y accesibilidad vial: La calidad de la construcción de las vías. La disponibilidad de vías en todo el territorio del distrito. Los precios asequibles de los servicios de transporte. Por otro lado, El 7.33% de los encuestados consideran que la infraestructura vial y su accesibilidad son medias. Esto significa que una pequeña parte de los colaboradores considera que hay margen de mejora en estos aspectos. Estos resultados son muy positivos, ya que indican que la gestión vial de una Municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, está contribuyendo al desarrollo económico del distrito. Las vías de calidad y asequibles facilitan el transporte de mercancías y personas, lo que contribuye a la mengua de los costos logísticos y al aumento de la productividad.

### **En relación a la Dimensión Diversificación económica**

El 94.7% de los encuestados consideran que la diversificación económica es alta. pues la gestión vial contribuye a ello, En particular, los colaboradores destacan los siguientes aspectos positivos de la diversificación económica: La promoción de inversión extranjera y nacional en el distrito. El apoyo a las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYME). El fomento de oportunidades de empleo y desarrollo económico en zonas rurales. Por otro lado el 5.33% de los encuestados consideran que la diversificación económica es media. En términos generales estos resultados son muy positivos, La diversificación económica es importante para el desarrollo económico, ya que reduce la dependencia de una sola actividad económica y hace que la economía sea más resiliente a los factores externos.



## En relación a la Dimensión Calidad y bienestar social

El 96.67% de los encuestados consideran que la calidad y el bienestar social son altos. Esto significa que la mayoría de los colaboradores están satisfechos con el impacto de la gestión vial de la Municipalidad en el bienestar de la población. En particular, los colaboradores destacan los siguientes aspectos positivos de la gestión vial en términos de calidad y bienestar social: La reducción de los accidentes de tránsito. La mejora de la seguridad vial, la accesibilidad de las vías, incluso para personas con discapacidad. Por otro lado, el 3.33% de los encuestados consideran que la calidad y el bienestar social son medios. Estos resultados son muy positivos, ya que indican que la gestión vial una Municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, está contribuyendo al desarrollo económico del distrito. El bienestar social es un factor importante para el desarrollo económico, ya que contribuye a la productividad de la población y a la atracción de inversiones.

## Resultados de la estadística Inferencial

**Tabla 3** Resultados de confiabilidad de los Instrumentos Alfa de Cronbach para cada dimensión de la Variable 1: Gestión vial

| VARIABLE GESTIÓN VIAL                    |                  |                 |
|--|------------------|-----------------|
| Dimensión                                | Alfa de Cronbach | Nº de elementos |
| Planificación estratégica                | 0,681            | 5               |
| colaboración institucional y comunitaria | 0,724            | 5               |
| Operación y mantenimiento                | 0,875            | 5               |

Los valores de alfa de Cronbach cerca de 1 indican que los ítems de una escala están altamente correlacionados entre sí. En la tabla 3 se reportan los resultados de alfa de Cronbach para tres dimensiones de la variable gestión vial, los cuales en promedio

están cercanos a 1, se interpreta que la escala es confiable, es decir, que mide de manera consistente un mismo constructo o dimensión.

**Tabla 4** Resultados de confiabilidad de los Instrumentos Alfa de Cronbach para cada dimensión de la Variable 2: Dimensión económica

| VARIABLE DESARROLLO ECONÓMICO   |                  |                 |
|---------------------------------|------------------|-----------------|
| Dimensión                       | Alfa de Cronbach | Nº de elementos |
| Infraestructura y accesibilidad | 0,881            | 5               |
| Diversificación económica       | 0,924            | 5               |
| Calidad y bienestar social      | 0,855            | 5               |

En la tabla 4 se reportan los resultados de alfa de Cronbach para tres dimensiones de la variable gestión vial, los cuales en promedio están cercanos a 1, se interpreta que la escala es confiable, es decir, que mide de manera consistente un mismo constructo o dimensión.

**Tabla 5** Prueba de Normalidad de las dimensiones de la Variable Gestión vial y Desarrollo económico

|              | Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup> |    |      | Shapiro-Wilk |    |      |
|--------------|---------------------------------|----|------|--------------|----|------|
|              | Estadístico                     | gl | Sig. | Estadístico  | gl | Sig. |
| <b>TD1V2</b> | ,279                            | 30 | ,000 | ,804         | 30 | ,000 |
| <b>TD2V2</b> | ,205                            | 30 | ,002 | ,940         | 30 | ,093 |
| <b>TD3V2</b> | ,282                            | 30 | ,000 | ,890         | 30 | ,005 |
| <b>TV 2</b>  | ,179                            | 30 | ,015 | ,912         | 30 | ,017 |
| <b>TV 1</b>  | ,202                            | 30 | ,003 | ,937         | 30 | ,078 |

**a. Corrección de significación de Lilliefors**

## Leyenda

|       |   |
|-------|---|
| TD1V2 | Total, de la variable Desarrollo económico Infraestructura y accesibilidad      |
| TD2V2 | Total, de la variable Desarrollo económico Dimensión: Diversificación económica |
| TD3V2 | Total, de la variable Desarrollo económico Dimensión                            |
| TV2   | Total, de la variable 2   |
| TV1   | Total, de la variable 1   |

Si el número de muestras es menor que 50, se trabajó con el estadístico de Shapiro Wilk, como el valor del Sig. de este estadístico es  $\geq 0,05$  lo que indica que se tiene una distribución paramétrica las pruebas de correlación se realizaron utilizando el estadístico de Rho de Pearson.

## Resultado de las correlaciones

**Tabla 6** Resultado de la correlación de la Variable 1 gestión vial y la variable 2 Desarrollo económico

|                             |                        | Desarrollo Económico | Gestión Vial |
|-----------------------------|------------------------|----------------------|--------------|
| <b>Desarrollo Económico</b> | Correlación de Pearson | 1                    | ,723**       |
|                             | Sig. (bilateral)       |                      | ,000         |
|                             | N                      | 30                   | 30           |
| <b>Gestión vial</b>         | Correlación de Pearson | ,723**               | 1            |
|                             | Sig. (bilateral)       | ,000                 |              |
|                             | N                      | 30                   | 30           |

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

En la tabla 6 se muestran los resultados de la correlación entre las dos variables: Desarrollo económico y gestión vial, se aplicó el estadístico Rho de Pearson por tratarse de una distribución normal, el valor de la correlación igual 0.723 y con un nivel de significancia de 0,00 se evidencia que entre las dos variables existe una correlación fuerte y altamente significativa.

**Tabla 7** Resultado de la correlación de la Dimensión 1: Infraestructura y accesibilidad (Variable2) y la Variable 1: Gestión vial

|  |                        | Infraestructura y accesibilidad | Gestión Vial |
|--|------------------------|---------------------------------|--------------|
| <b>Infraestructura y accesibilidad</b> | Correlación de Pearson | 1                               | ,735**       |
|  | Sig. (bilateral)       |                                 | ,000         |
|  | N                      | 30                              | 30           |
| <b>Gestión Vial</b>                    | Correlación de Pearson | ,735**                          | 1            |
|  | Sig. (bilateral)       | ,000                            |              |
|  | N                      | 30                              | 30           |

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

En la tabla 7 se muestran los resultados de la correlación entre las dos variables: Infraestructura y accesibilidad y gestión vial, se aplicó el estadístico Rho de Pearson por tratarse de una distribución normal, el valor de la correlación igual 0.735 y con un nivel de significancia de 0,00 se evidencia que entre las dos variables existe una correlación fuerte y altamente significativa.

**Tabla 8** Resultado de la correlación de la Dimensión 2: Diversificación económica (Variable 2) y la Variable 1: Gestión vial

|                                  |                        | Gestión vial | Diversificación económica |
|----------------------------------|------------------------|--------------|---------------------------|
| <b>Gestión Vial</b>              | Correlación de Pearson | 1            | ,560**                    |
|                                  | Sig. (bilateral)       |              | ,001                      |
|                                  | N                      | 30           | 30                        |
| <b>Diversificación económica</b> | Correlación de Pearson | ,560**       | 1                         |
|                                  | Sig. (bilateral)       | ,001         |                           |
|                                  | N                      | 30           | 30                        |

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

En la tabla 8 se muestran los resultados de la correlación la Dimensión 2: Diversificación económica (Variable 2) y la Variable 1: Gestión vial, el valor de la correlación igual 0,560 y con un nivel de significancia de 0,001 se evidencia una correlación media pero altamente significativa

**Tabla 9** Resultado de la correlación de la Dimensión 3 Calidad y bienestar social (Variable 2) y la Variable 1: Gestión vial

|                                   |                        | Gestión vial | Calidad y bienestar social |
|-----------------------------------|------------------------|--------------|----------------------------|
| <b>Gestión vial</b>               | Correlación de Pearson | 1            | ,533**                     |
|                                   | Sig. (bilateral)       |              | ,002                       |
|                                   | N                      | 30           | 30                         |
| <b>Calidad y bienestar social</b> | Correlación de Pearson | ,533**       | 1                          |
|                                   | Sig. (bilateral)       | ,002         |                            |
|                                   | N                      | 30           | 30                         |

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

En la tabla 9 se muestran los resultados de la correlación *la Dimensión 3: Calidad y bienestar social (Variable 2 ) y la Variable 1: Gestión vial*, el valor de la correlación igual 0,533 y con un nivel de significancia de 0,001 se evidencia una correlación media pero altamente significativa

## V. DISCUSIÓN

**En relación al Objetivo General** En la tabla 6 se indican los resultados de la correlación entre dos variables: Desarrollo económico y gestión vial, se aplicó el estadístico Rho de Pearson por tratarse de una distribución normal, el valor de la correlación igual 0.723 y con un nivel de significancia de 0,00 se evidencia que entre las dos variables existe una correlación fuerte y altamente significativa, Para fomentar el desarrollo socioeconómico de una nación, resulta crucial tomar en cuenta la infraestructura vial, la cual proporciona acceso a mercados, empleos y recursos (Akpan y Morimoto 2022). A nivel global, la infraestructura vial es reconocida como un activo clave para las economías y los gobiernos Kanuganti et al (2017), La gestión de estos activos es esencial, y se requiere llevar a cabo un análisis costo-beneficio de las marcas económicas basado en una toma de decisiones eficaz y eficiente. Este proceso implica considerar diversos factores externos, como el impacto del cambio climático, los costos ambientales, los beneficios sociales y los atractivos turísticos Verde Venturo (2022) en su investigación resalta la relevancia fundamental de la infraestructura vial en la estimulación del desarrollo competitivo del distrito. Se hace hincapié en la imperiosa necesidad de contar con redes de transporte eficientemente conectadas para facilitar el crecimiento económico, territorial y social.

**Con relación al Objetivo específico 1: resultados de la correlación gestión vial y la Infraestructura y accesibilidad** los cuales se muestran en la Tabla 7 el valor de la correlación igual 0,735 y con un nivel de significancia de 0,00 se evidencia una correlación fuerte y altamente significativa.

Para comprender la relación entre la gestión e infraestructura vial y la accesibilidad en un gobierno local, es esencial considerar el impacto de la inversión en infraestructura vial en el crecimiento económico (López & Muriel, 2018). Adicionalmente, la gestión de proyectos de infraestructura vial en gobiernos regionales juega un papel crucial en el análisis de los procesos y su impacto en el gobierno local (Enríquez & Dávila, 2021) . Por lo que el uso de asociaciones público-privadas (APP) como herramienta para la gobernanza colaborativa en el desarrollo de infraestructura es importante, ya que

puede afectar la renegociación y la inversión adicional en proyectos de infraestructura

**En relación al Objetivo específico 2 resultados de la correlación Gestión vial y Diversificación económica** los cuales se muestran en la Tabla 8 el valor de la correlación igual 0,560 y con un nivel de significancia de 0,001 se evidencia una correlación media pero altamente significativa. Gestionar eficazmente la red vial de un gobierno local puede tener un impacto significativo en la diversificación económica. La diversificación de los ingresos del gobierno local puede influir en la estabilidad de los ingresos (Yan, 2011). En el mismo contexto la mejora de las carreteras rurales puede afectar las estructuras del mercado regional y las actividades económicas individuales (Idei & Kato, 2018), Por lo tanto, la gestión vial adecuada puede contribuir a la diversificación económica al facilitar el acceso a los mercados y fomentar el crecimiento económico en áreas rurales. Así mismo, la gestión vial también puede influir en la seguridad vial, lo que a su vez afecta la actividad económica. El estudio realizado por (Han & Lee, 2020) descubrió que muchos gobiernos locales necesitan establecer una organización responsable de la seguridad vial, lo que destaca la importancia de la gestión vial en la seguridad y como consecuencia, en la actividad económica, por otro lado la infraestructura vial también puede mediar en la relación entre los atributos de los interesados y los daños por inundaciones, lo que destaca la importancia de la gestión vial en la mitigación de desastres naturales y, por ende, en la sostenibilidad económica (Mojtahedi & OO, 2021) En resumen, la gestión vial efectiva puede impactar la diversificación económica de un gobierno local al influir en la estabilidad de los ingresos, las estructuras del mercado regional, la seguridad vial y la mitigación de desastres naturales.

**En relación al Objetivo específico Los resultados de la correlación Calidad y Bienestar social y Gestión vial** los cuales se muestran en la tabla 9 el valor de la correlación igual 0,533 y con un nivel de significancia de 0,001 se evidencia una correlación media pero altamente significativa Según lo reportado por (Melo et al., 2020) que el impacto de la gestión vial en la calidad y el bienestar social de un gobierno local en Perú, aborda diversos aspectos cruciales. La eficacia de la gestión vial influye directamente en la accesibilidad y conectividad de las comunidades, relacionándose

positivamente en el bienestar social y la calidad de vida. Una gestión vial eficiente facilita el acceso a servicios esenciales, como atención médica y educación, mejorando así el bienestar general de la población

En base a ello, las medidas de seguridad vial y la calidad de la infraestructura desempeñan un papel esencial en la reducción de accidentes y muertes, contribuyendo al bienestar físico y psicológico de la comunidad (Torres et al., 2020; Eneh et al., 2022; Čabarkapa, 2020). Por otro lado, las prácticas eficientes contribuyen a la preservación del medio ambiente, crucial para la salud y bienestar general de la comunidad (Siri et al., 2020). La gobernanza y el marco regulatorio que rodean la gestión vial tienen implicaciones sociales, donde la descentralización y la gobernanza local influyen en la asignación de recursos y servicios, afectando el bienestar social (Odewale, 2020).

En resumen, el impacto de la gestión vial abarca aspectos económicos, ambientales, de seguridad y de gobernanza, siendo esencial para el bienestar social general de la comunidad.



## **VI. CONCLUSIONES**

**OG1** Para determinar la correlación entre las dos variables: Desarrollo económico y gestión vial, se aplicó el estadístico Rho de Pearson, por tratarse de una distribución normal, el valor de la correlación igual fue de 0.723 y con un nivel de significancia de 0,00 , se evidencia que entre las dos variables existe una correlación fuerte y altamente significativa.

**OE1** La correlación de la gestión vial y la Infraestructura y accesibilidad, el estadístico de Rho de Pearson reporta una correlación de 0,735 con un nivel de significancia de 0,00 lo que se traduce que esta relación es fuerte y altamente significativa. Esto significa que una mejor gestión vial está asociada con una mejor infraestructura vial y accesibilidad de los servicios de transporte.

**OE2** La correlación entre la gestión vial y diversificación económica reportó un valor de 0,560 lo cual indica que existe una correlación moderada entre las dos variables. Esto significa que una mejora de la gestión vial puede esperarse que se traduzca en una mejora de la diversificación económica del distrito, pero no de manera lineal.

**OE3** La relación de la gestión vial y Calidad y bienestar social, el coeficiente de correlación de Pearson reportó un valor de 0,533 lo cual indica que existe una correlación moderada entre las dos variables. Esto significa que una mejora de la gestión vial puede esperarse que se traduzca en una mejora de la calidad de vida y bienestar social de la población, pero no de proporcional

## **VII. RECOMENDACIONES**

**ROE1** Según los resultados de la investigación, se recomienda que en dicha Municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, se continúe trabajando para mejorar la gestión vial. En particular, se podrían implementar las siguientes acciones: Priorizar la construcción y mantenimiento de vías en buen estado, especialmente en zonas rurales. Promover el transporte público asequible y eficiente. Desarrollar programas de educación vial para mejorar la seguridad de los usuarios de las vías. Estas acciones contribuirían a mejorar la infraestructura vial y accesibilidad de los servicios de transporte en una Municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, lo que a su vez contribuiría al desarrollo económico del distrito.

**ROE2** Según los resultados de la investigación, se recomienda que la Municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, realice las siguientes acciones para mejorar la Diversificación económica: Promover la inversión extranjera y nacional en la región, especialmente en actividades económicas no tradicionales. Apoyar a las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYME) en su desarrollo y expansión. Facilitar el acceso a la información y los mercados para las empresas del distrito.

**ROE3** Según los resultados de la investigación, se recomienda que la Municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios, continúe trabajando para mejorar la gestión vial. En particular, se podrían implementar las siguientes acciones: Mejorar la infraestructura vial, incluyendo la construcción y mantenimiento de vías en buen estado, la accesibilidad de las vías para personas con discapacidad y la implementación de medidas de seguridad vial. Promover el transporte público asequible y eficiente. Desarrollar programas de educación vial para mejorar la seguridad de los usuarios de las vías.

## REFERENCIAS

- Adzmi, R. M. and Hassan, Z. (2018). A theoretical framework of critical success factors on information technology project management during project planning. *International Journal of Engineering & Technology*, 7(4.35), 650. <https://doi.org/10.14419/ijet.v7i4.35.23078>
- Ait-Lamallam, S., Yaagoubi, R., Sebari, I., & Doukari, O. (2021). Extending the ifc standard to enable road operation and maintenance management through openbim. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 10(8), 496. <https://doi.org/10.3390/ijgi10080496>
- Akpan, U., & Morimoto, R. (2022). An application of Multi-Attribute Utility Theory (MAUT) to the prioritization of rural roads to improve rural accessibility in Nigeria. *Socio-Economic Planning Sciences*, 82, 101256. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0038012122000349>
- Alva, A. R. C., Sanga, E. J. A., Arellano, E. A. C., & Salazar, I. Y. V. (2023). Impacto del gasto de inversión pública en infraestructura en el crecimiento económico Peruano: un análisis a nivel regional, 2001-2019. *Transdisciplinary Human Educación*, 6(11), 1-21. <https://doi.org/10.55364/the.vol6.iss11.157>
- Álvarez Risco, A. (2020). Clasificación de las investigaciones. Universidad de Lima, Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas, Carrera de Negocios Internacionales. <https://hdl.handle.net/20.500.12724/10818>
- Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. *Journal of Development Economics*, 145, 102442. <https://doi.org/10.1016/J.JDEVECO.2020.102442>
- Barceló, J. G. A. and Guerra, R. E. M. (2022). Informalidad, crecimiento y desarrollo económico en la frontera Colombo-Venezolana: el caso del departamento de Arauca. *Cuadernos De Economía*, 41(87), 699-722.

<https://doi.org/10.15446/cuad.econ.v41n87.92446>

Bareño, E. O. A. (2020). Integración de lean, design thinking y agile en la gestión de proyectos. SIGNOS - Investigación en Sistemas De Gestión, 12(2).

<https://doi.org/10.15332/24631140.5942>

Bejarano, M. A. G. and Cobeña, J. A. V. (2017). La importancia de la asociatividad para el desarrollo. INNOVA Research Journal, 1(11), 105-119.

Bilan, Y., Mishchuk, H., Samoliuk, N., Yurchyk, H. Impact of Income Distribution on Social and Economic Well-Being of the State (2020) Sustainability (Switzerland), 12 (1), ART. NO. 0429. <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/1/429>

Buelvas, D., Buelvas, L.& Hernández, R. (2020). Microcrédito y pobreza: su relación con el desarrollo endógeno local. Económicas Cuc, 41(2), 237-252.

<https://doi.org/10.17981/econcuc.41.2.2020.econ.5>

Cárdenas-Tapia, M. J., Callinapa-Lupaca, E. A., Canaza-Turpo, C. F., Cateriano, A., Cayllahua, J., & Calsin, A. (2022). Gestión educativa: dimensiones, factores y desafíos para la transformación de la escuela. Revista Revoluciones, 4(9), 102-134. <https://doi.org/10.35622/j.rr.2022.09.008>

Carranza, A., Álamo, M, González, M. & Quiñones, E. (2022). Gestión por procesos y los indicadores de desempeño en la entidad pública distrital de bambas, 2022. Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, 6(5), 4291-4308.

[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v6i5.3395](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i5.3395)

Castro M., Guevara C., Jimenez A. (2020). A methodological framework to incorporate psychophysiological indicators into transportation modeling, Transportation Research Part C: Emerging Technologies, Volume 118, 2020.

<https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/177807>

Chunchi, E. X. S. and Quishpe, G. P. T. (2022). Diseño de oficina de gestión de proyectos (pmo) para empresa manufacturera en cuenca-ecuador. Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, 7(33), e210966.

<https://doi.org/10.46652/rqn.v7i33.966>

Coronado, E. N. H., Torres, A. M., Torres, D. D. C., Cardoso, N. D., Brañas, M. M., Torres, S. R., ... & Montoya, M. (2020). Impacto de la construcción de la carretera Iquitos-Saramiriza sobre los bosques y turberas del río tigre, Loreto, Perú. Folia Amazónica, 29(1), 65-87. <https://doi.org/10.24841/fa.v28i2.493>

Criado, J., Valle-Cruz, D., Sandoval A., Ruvalcaba E. (2020). Assessing the public policy-cycle framework in the age of artificial intelligence: From agenda-setting to policy evaluation. Government Information Quarterly.

Dei, R. y Kato, H. (2018). Cambios en las actividades económicas individuales y las estructuras del mercado regional causados por las mejoras de los caminos rurales en Camboya. Registro de investigación del transporte: Revista de la Junta de Investigación del Transporte, 2672(3), 26-36.

<https://doi.org/10.1177/0361198118783863>

Guillen Valle, O. R., Sánchez Camargo, M. R., & Begazo De Bedoya, L. H. (2020). Duarte, J. P. C. and Martínez, W. E. C. (2019). Sistema de gestión de calidad en el sector público. una revisión literaria. Podium, 36, 35-54.

<https://doi.org/10.31095/podium.2019.36.3>

Enríquez, J. M. L. and Dávila, K. S. (2021). Procesos de gestión de los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: un caso del gobierno regional de San Martín - Perú. Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, 5(4), 6296-6334.

[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v5i4.772](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i4.772)

Ferraz, D., Falguera, F. P. S., Mariano, E. B., & Hartmann, D. (2021). Linking Economic Complexity, Diversification, and Industrial Policy with Sustainable Development: A Structured Literature Review. *Sustainability*, 13(3), 1265. MDPI AG. Retrieved from <http://dx.doi.org/10.3390/su13031265>

Franco, A. (2022). Políticas públicas que determinan el desarrollo del producto de turismo comunitario. *Gestionar: Revista de empresa y gobierno*, 2(4), 43-54. <https://doi.org/10.35622/j.rg.2022.04.004>

Gao, C. (2021). Genome engineering for crop improvement and future agriculture. *Cell*, 184(6), 1621-1635. <https://doi.org/10.1016/j.cell.2021.01.005>

Pasos para elaborar una tesis de tipo correlacional. Recuperado de:

[http://cliic.org/2020/Taller-Normas-APA-2020/libro-elaborar-tesis-tipocorrelacional-octubre-19\\_c.pdf](http://cliic.org/2020/Taller-Normas-APA-2020/libro-elaborar-tesis-tipocorrelacional-octubre-19_c.pdf)

Guizado, M. A. L. O. (2022). Influencia de la evaluación del desempeño directivo y su efectividad en la gestión pública de la educación escolar. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(5), 874-892. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v6i5.3148](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v6i5.3148)

Han, SY y Lee, H. (2020). Comparación de los sistemas de gestión de seguridad vial de los gobiernos locales mediante indicadores. *Registro de investigación del transporte: Revista de la Junta de Investigación del Transporte*, 2674(12), 435-446. <https://doi.org/10.1177/0361198120960145>

Hasan, M. M. U., Quium, A. S. M. A., Rahman, M., Khatun, F., Akther, M. S., Haque, A., & Shubho, T. H. (2022). A methodology for planning and prioritisation of rural roads in Bangladesh. *Sustainability*, 14(4), 2337. <https://doi.org/10.3390/su14042337>

- Heri, M., Ariana, P. A., & Aryawan, K. Y. (2023). Development model of batur tengah village as an innovative village with a health perspective based on local wisdom. *Journal of Scientific Health*, 7-13. <https://doi.org/10.56943/jsh.v2i1.226>
- Hernández-Bonivento, J., Cossani, C. V., & Moller, F. (2022). Gestión pública subnacional y desarrollo territorial: análisis de los gobiernos departamentales de Colombia. *Revista Venezolana de gerencia*, 27(100), 1345-1361. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.27.100.4>
- Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). Metodología de la investigación. Las cuantitativa, cualitativa y mixta, Ciudad de México, México: Editorial Mc rutas Graw Hill Education, Año de edición: 2018, ISBN: 978-1-4562-6096-5, 714 p. [http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales\\_de\\_consulta/Drogas\\_de\\_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf)
- Herrera, J. and Sarmiento, Y. (2022). Propuesta de modelo de gestión de proyectos de infraestructura vial para la gobernación de Boyacá. (Tesis de Maestría). Universidad Externado de Colombia. <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/9424e76e-9c5f-4474-9bea-55e562c74c73/content>
- Herrera, M. G. T. (2021). Reconfiguración espacial de la ciudad de manzanillo, méxico: en una economía globalizada, 1980 a 2010. *Cuadernos De Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 30(2), 418-440. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v30n2.88761>
- Hu, Z., & Zhang, Q. F. (2022). The Resilience of Diversified Clusters: Reconfiguring Commodity Networks in Rural China during the COVID-19 Pandemic. *Land*, 11(3). <https://doi.org/10.3390/land11030404>
- Idei, R. and Kato, H. (2018). Cambios en las actividades económicas individuales y las estructuras del mercado regional causados por las mejoras de los caminos

rurales en Camboya. *Journal of the Transportation Research Board*, 2672(3), 26-36. <https://doi.org/10.1177/0361198118783863>

Ismail, A., Razelan, I. S. M., Yusof, L. M., Zulkiple, A., & Masri, K. A. (2021). An Overview of Pavement Maintenance Management Strategies in Malaysia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 682(1), 1–10. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/682/1/012042>

Jiang, X., Chen, Q., Wang, C., Wang, F., Zhao, Y., Hou, Y., ... & Shi, G. (2023). A model for infrastructure detection along highways based on remote sensing images from uavs. *Sensors*, 23(8), 3847. <https://doi.org/10.3390/s23083847>

Kans, M., Campos, J., & Håkansson, L. (2022). An ict system for gravel road maintenance – information and functionality requirements. *Lecture Notes in Mechanical Engineering*, 53-64. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-93639-6\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-030-93639-6_5)

Kanuganti, S., Dutta, B., Sarkar, A. K., & Singh, A. P. (2017). Development of a need-based approach for rural road network planning. *Transportation in developing economies*, 3, 1-11.

Kuberska, D. and Maćkiewicz, M. (2022). Cluster policy in poland—failures and opportunities. *Sustainability*, 14(3), 1262. <https://doi.org/10.3390/su14031262>

Lara-Nuñez, T. d. L. and Dávila-Toro, L. A. (2023). La dicotomía de la gestión pública-privada y las transformaciones en la administración pública. *Economía y Negocios*, 14(1), 84-99. <https://doi.org/10.29019/eyn.v14i1.1094>



Li, W., Burrow, M., Metje, N., & Ghataora, G. S. (2020). Automatic road survey by using vehicle mounted laser for road asset management. *IEEE Access*, 8, 94643-94653.

<https://doi.org/10.1109/access.2020.2994470>

Liu, Q., Liu, J. (2023). Regional resilience evaluation methods and influencing factors from perspective of natural disasters. (2023) *China Safety Science Journal*, 33 (5), pp. 174-181.

<http://www.cssj.com.cn/EN/10.16265/j.cnki.issn1003-3033.2023.05.1892>

López, M. D. R. and Muriel, A. F. R. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). *Revista Ingenierías Universidad De Medellín*, 17(32), 109-128. <https://doi.org/10.22395/rium.v17n32a6>

Manent, M. B. and Rodríguez†, J. M. M. (2023). El paisaje sostenible, una visión desde la geocología. *Revista Iberoamericana Ambiente & Sustentabilidad*, 6, e290. <https://doi.org/10.46380/rias.vol6.e290>

Matus-López, M., Pozo, D. C., Cid, C., & Romero, W. V. (2018). Evaluación del espacio fiscal para salud en Bolivia. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 42.

<https://doi.org/10.26633/rpsp.2018.4>

Meyer, R. G. and Micheletti, S. (2021). El desarrollo local endógeno en tiempos de globalización: aproximaciones teóricas y desafíos prácticos. *Revista Cuhso*, 31(2), 354-381.

<https://doi.org/10.7770/cuhso-v31n2-art2209>

Mojtahedi, M. y Oo, B. (2021). Las condiciones de la infraestructura construida median la relación entre los atributos de las partes interesadas y los daños por inundaciones: un estudio de caso empírico. *Sostenibilidad*, 13(17), 9739.

<https://doi.org/10.3390/su13179739>

Montero, S. and Gomez, N. (2020). Asociatividad, liderazgo inclusivo y desarrollo económico local. el grupo de artesanos independientes de mompox. *Bitácora*

Urbano Territorial, 30(1), 193-204.  
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n1.62160>

Moschella, P. (2023). Pérdida de bosques amazónicos por expansión urbana en el Perú. *Revista Kawsaypacha: Sociedad y Medio Ambiente*, (12).  
<https://doi.org/10.18800/kawsaypacha.202302.a007>

Nenavath, S. (2023), "Does transportation infrastructure impact economic growth in India?", *Journal of Facilities Management*, Vol. 21 No. 1, pp. 1-15.  
<https://doi.org/10.1108/JFM-03-2021-0032>

Odewale, A. (2020). Local government and road infrastructure delivery: nigerian experience. *Thejournalish Social and Government*, 2(1), 178-189.  
<https://doi.org/10.55314/tsg.v2i1.92>

Ortiz, C. H., Restrepo, D. M. J., & Cruz, G. N. (2018). El impacto de la infraestructura en el crecimiento económico Colombiano: un enfoque smithiano. *Lecturas De Economía*, (90), 97-126. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n90a04>

Peralta, L. E. P. (2023). Distopía del desarrollo vial. *Global Studies*.  
<https://doi.org/10.14361/9783839460306>

Polack, A., Chaparro, C., & Silva, S. (2019). Las asociaciones público-privadas como instrumento de gobernanza colaborativa. *Reflexión Política*, 21(43), 165-177.  
<https://doi.org/10.29375/01240781.3730>

Quito-Tello, P., Arichávala-Zúñiga, A., Pauta-Pesantez, R., Córdova-Serrano, M. E., Abad-Fernández-de-Córdova, A., Gavilanez, L., ... & Torres-Barzallo, M. E. (2023). Memorias del congreso internacional estudiantil ética, universidad y sociedad.. <https://doi.org/10.33324/ceuzuay.239>

Rivas, A. G. O., Vásquez, C. A. F., & Quiroz, P. T. V. (2023). Propuesta metodológica de gestión de proyectos viales para la zona austral del Ecuador. *Conciencia Digital*, 6(1.3), 73-96. <https://doi.org/10.33262/concienciadigital.v6i1.3.2519>

- Rokicki, B., Haddad, E. A., Horridge, M., & Stępnia, M. (2020). Accesibilidad en el marco regional CGE: los efectos de las grandes inversiones en infraestructura de transporte en Polonia." *Transportation*, 48(2), 747-772. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10076-w>
- Román, Z. P. M., Carrión, E. V. P., & Ramón, E. X. G. (2020). Responsabilidad social en el sector público del Ecuador. *Responsabilidad Social Empresarial: Prácticas Y Perspectivas de la gestión organizacional en el contexto ecuatoriano*, 31-50. <https://doi.org/10.48190/9789942241405.2>
- Rosa, S. S. d. (2022). Evidência da curva de kuznets ambiental no Brasil. *Revista Estudo & Debate*, 29(3). <https://doi.org/10.22410/issn.1983-036x.v29i3a2022.3147>
- Sánchez, H., Reyes, C., & Mejía, K. (2018). *Manual de términos en Investigación científica, tecnológica y humanística (Primera ed.)*. Universidad Ricardo Palma. Obte de <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/13350/n/libro-manual-determinos-eninvestigacion.pdf>
- Santoso, S., Widyanty, W., Nurhidajat, R., Marfatah, M., Mahmud, G., Fahlevi, M., Aljuaid, M., Zhghenti, T., Shahid, D. (2022). System dynamics modeling for developing an agrotourism-creative economy in the framework of the village innovation system. *Frontiers in Environmental Science*. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2022.962235/full>
- Silva, H. F. C., Montes-Guerra, M. I., & Díez-Silva, H. M. (2021). Balancead scorecard: estrategia para la medición del desempeño en la dirección de proyectos. *Revista Venezolana De Gerencia*, 26(96), 1269-1288. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.26.96.17>

Soto Sulca, R. W., Muñoz Rojas, J. K., & Cáceres Quispe, Y. N. (2021). Impacto social y económico del Corredor Vial Cañete – Perú. *TecnoHumanismo*, 1(4), 16–36.

<https://doi.org/10.53673/th.v1i4.12>

Tanjung, R. H., Purwoko, A., & Lubis, R. A. (2023). The impact of road infrastructure on regional development in South Labuhanbatu Regency, North Sumatra province, Indonesia. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 1188(1), 012022.

<https://doi.org/10.1088/1755-1315/1188/1/012022>

Vahdatmanesh, M. and Firouzi, A. (2018). Price risk management in bot railroad construction projects using financial derivatives. *Journal of Financial Management of Property and Construction*, 23(3), 349-362.

<https://doi.org/10.1108/jfmpc-04-2018-0021>

Vásquez, A. C. and Dávila, K. S. (2022). Una mirada al desarrollo económico local con enfoque al crecimiento socioeconómico. *CPAH Science Journal of Health*, 4(2), 1-34. <https://doi.org/10.56238/cpahjournalv4n2-013>

Vega, A. G., Jorge, T. S., García, M. I. R., & Valero, B. J. (2022). El rol de los alojamientos privado en el desarrollo local sostenible: caso ciudad de Matanzas. *Explorador Digital*, 6(3), 110-133.

<https://doi.org/10.33262/exploradordigital.v6i3.2217>

Verde Venturo, J. (2022). La infraestructura vial y el desarrollo competitivo de la provincia de Coronel Portillo, Ucayali. *Sciéndo*, 25(2), 125-131.

<https://doi.org/10.17268/sciendo.2022.016>

Villegas, A. (2021). Laboratorios de innovación en economías emergentes: fundamentos básicos para el sector público. *Saber Servir Revista de la escuela nacional de administración pública*, (5), 139-151.

<https://doi.org/10.54774/ss.2021.05.08>

Wu, J., Liu, X., Ruan, J., Qi, X., Wang, C., & Fan, D. (2021). Space power in inclusive development: industrial clusters and rural anti-poverty. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(20), 10943. <https://doi.org/10.3390/ijerph182010943>

Yong, F. (2022). Agglomeration and spatial distribution of e-commerce sector in china: a case study of jiangsu province. *Wireless Communications and Mobile Computing*, 2022, 1-9. <https://doi.org/10.1155/2022/7284213>

Zhou, Z., Duan, J., Li, W., & Geng, S. (2021). "¿Puede la construcción de caminos rurales promover el desarrollo sostenible de la agricultura regional en China?" *Sustainability*, 13(19), 10882. <https://doi.org/10.3390/su131910882>

## **ANEXOS**

## Anexo 1 Matriz de operacionalización de las variables

| VARIABLE                    | DEFINICIÓN CONCEPTUAL  | DEFINICIÓN OPERACIONAL   | DIMENSIÓN   | INDICADORES                                       | ESCALA DE MEDICIÓN |
|-----------------------------|--|--|---|---|--------------------|
| <b>GESTIÓN VIAL</b>         | Incluye una serie de acciones técnicas tomadas para la gestión de recursos para contribuir a la conservación de las vías y asegurar su estado óptimo para que el transporte público pueda realizarse de forma segura y económica (Moreno, 2018). | -  | Planificación Estratégica y Priorización de Proyectos<br><br>Colaboración Institucional y Colaboración Comunitaria<br><br>Operación y Mantenimiento Eficiente | Ítem 1-5<br><br>Ítem 5- 10<br><br>Ítem 11- 15     | Escala Likert      |
| <b>DESARROLLO ECONÓMICO</b> | Un proceso de cambio social y económico intencional con el objetivo final de igualar las oportunidades sociales, políticas y económicas (Angulo, 2018).  | La variable desarrollo económico se mide por sus 3 dimensiones teniendo en cuenta sus indicadores se aplicará como técnica la encuesta y como instrumento de recolección de datos un cuestionario. | Infraestructura y accesibilidad<br><br>Diversificación económica<br><br>Calidad y bienestar social  | Ítem 16-20<br><br>Ítem 21- 25<br><br>Ítem 26 - 30 | Escala Likert      |

Fuente: Elaboración propia

## Anexo 2: Instrumento de recolección de datos

### Cuestionario para evaluar la Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023

Agradecemos tu participación en esta encuesta, la cual tiene como objetivo evaluar la eficiencia en la asignación de recursos en nuestra oficina del Ministerio de Salud. Tu opinión es esencial para identificar áreas de mejora y optimizar la gestión de la inversión pública.

#### \*\*Instrucciones

- Por favor, lee cada pregunta cuidadosamente y selecciona la opción que mejor refleje tu opinión o experiencia.
- Utiliza la escala de Likert proporcionada para expresar tu nivel de acuerdo o desacuerdo.

Edad .....

Genero.....

Especialidad.....

Área de trabajo.....

Tiempo de trabajo .....

#### Escala de Likert

| 1                        | 2             | 3                              | 4          | 5                     |
|--------------------------|---------------|--------------------------------|------------|-----------------------|
| Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |

#### VARIABLE GESTIÓN VIAL

|                                  |  | 1                        | 2             | 3                              | 4          | 5                     |
|----------------------------------|--|--------------------------|---------------|--------------------------------|------------|-----------------------|
| <b>Í<br/>T<br/>E<br/>M<br/>S</b> | <b>PREGUNTAS</b>   | Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
|                                  | <b>DIMENSIÓN: PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS</b>  |                          |               |                                |            |                       |
| 1                                | ¿Cómo evalúa la efectividad de la planificación estratégica actual en el desarrollo de proyectos viales en la municipalidad distrital? |                          |               |                                |            |                       |
| 2                                | ¿Considera que la planificación estratégica actual es lo suficientemente flexible para adaptarse a                                     |                          |               |                                |            |                       |



|                                      |   |                          |               |                                |            |                       |
|--------------------------------------|---|--------------------------|---------------|--------------------------------|------------|-----------------------|
|                                      | cambios inesperados en la ejecución de proyectos viales?  |                          |               |                                |            |                       |
| 3                                    | Considera que los empleados municipales se deben involucrar en el proceso de planificación de proyectos viales en el distrito?  |                          |               |                                |            |                       |
| 4                                    | ¿Es importante la coordinación entre diferentes departamentos municipales en la implementación de la planificación estratégica para proyectos viales?   |                          |               |                                |            |                       |
| 5                                    | ¿Se implementan regularmente mejoras basadas en lecciones aprendidas de proyectos anteriores en la planificación estratégica de nuevas iniciativas viales?  |                          |               |                                |            |                       |
|                                      | <b>DIMENSIÓN COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COLABORACIÓN COMUNITARIA:</b>  | <b>1</b>                 | <b>2</b>      | <b>3</b>                       | <b>4</b>   | <b>5</b>              |
|                                      | <b>Preguntas</b>  | Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 6                                    | ¿En qué medida percibe que existe una coordinación efectiva entre la municipalidad y otras instituciones gubernamentales en la planificación y ejecución de proyectos viales en el distrito?                |                          |               |                                |            |                       |
| 7                                    | ¿Hasta qué punto la municipalidad fomenta la participación activa de la comunidad en la definición de prioridades y decisiones relacionadas con proyectos viales en el distrito?                            |                          |               |                                |            |                       |
| 8                                    | ¿Cómo calificaría la efectividad de la comunicación entre la municipalidad y otras instituciones en el intercambio de información relevante para la gestión vial?   |                          |               |                                |            |                       |
| 9                                    | ¿En qué medida se colabora de manera efectiva entre la municipalidad y la comunidad local durante la implementación de proyectos viales, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de la población? |                          |               |                                |            |                       |
| 10                                   |   |                          |               |                                |            |                       |
|                                      | <b>DIMENSIÓN OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EFICIENTE</b>  | <b>1</b>                 | <b>2</b>      | <b>3</b>                       | <b>4</b>   | <b>5</b>              |
|                                      | <b>Preguntas</b>  | Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 11                                   | ¿Cómo calificaría la eficiencia en las operaciones diarias relacionadas con el mantenimiento y funcionamiento de las infraestructuras viales en el distrito?  |                          |               |                                |            |                       |
| 12                                   | ¿En qué medida se sigue y ejecuta el programa de mantenimiento preventivo para garantizar la durabilidad y eficacia de las vías en el distrito?   |                          |               |                                |            |                       |
| 13                                   | ¿Cómo evaluaría la capacidad de respuesta y eficiencia ante incidentes y emergencias en las vías, como reparaciones rápidas o gestión de eventos inesperados?   |                          |               |                                |            |                       |
| 14                                   | ¿Hasta qué punto se emplean tecnologías modernas para mejorar la eficiencia en la operación y mantenimiento de las vías en el distrito?   |                          |               |                                |            |                       |
| 15                                   | ¿Cómo percibe la capacitación y desarrollo del personal encargado de la operación y mantenimiento vial, en términos de mejorar la eficiencia en sus funciones?  |                          |               |                                |            |                       |
| <b>VARIABLE DESARROLLO ECONÓMICO</b> |   |                          |               |                                |            |                       |
|                                      | <b>DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA Y ACCESIBILIDAD</b>  | <b>1</b>                 | <b>2</b>      | <b>3</b>                       | <b>4</b>   | <b>5</b>              |
|                                      | <b>PREGUNTAS</b>  | Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 16                                   | ¿Cómo evalúa la calidad de las infraestructuras viales actuales en el distrito en términos de su impacto en el desarrollo económico local?  |                          |               |                                |            |                       |

|   |  |                          |               |                                |            |                       |
|---|--|--------------------------|---------------|--------------------------------|------------|-----------------------|
| 17  | ¿En qué medida cree que la infraestructura vial existente facilita el comercio local y contribuye al crecimiento económico de los negocios en el distrito?   |                          |               |                                |            |                       |
| 18  | ¿Considera que las infraestructuras viales proporcionan acceso adecuado a las zonas de producción y actividades económicas clave en el distrito?   |                          |               |                                |            |                       |
| 19  | ¿Cree que la implementación de mejoras en la infraestructura vial tiene un impacto positivo en el desarrollo económico local y en la calidad de vida de la comunidad?  |                          |               |                                |            |                       |
| 20  | ¿Hasta qué punto la calidad de las infraestructuras viales del distrito se percibe como un factor importante para atraer inversiones y promover el desarrollo económico?   |                          |               |                                |            |                       |
| <b>DIMENSIÓN DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA</b>  |  | <b>1</b>                 | <b>2</b>      | <b>3</b>                       | <b>4</b>   | <b>5</b>              |
|   | Preguntas  | Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 21  | ¿En qué medida perciben los trabajadores de la municipalidad la importancia de diversificar la economía local para fortalecer la resiliencia y el desarrollo sostenible?   |                          |               |                                |            |                       |
| 22  | ¿Creen los trabajadores municipales que se están implementando esfuerzos adecuados para promover y apoyar iniciativas de diversificación económica en el distrito?   |                          |               |                                |            |                       |
| 23  | ¿Existe, desde la perspectiva de los trabajadores municipales, una colaboración efectiva entre los diferentes sectores económicos para fomentar la diversificación y complementariedad de actividades?               |                          |               |                                |            |                       |
| 24  | ¿Se percibe que hay programas de capacitación y desarrollo de habilidades dirigidos a la comunidad para fomentar la diversificación económica en el distrito?  |                          |               |                                |            |                       |
| 25  | ¿Cómo evalúan los trabajadores municipales el éxito de los esfuerzos de diversificación económica en términos de generación de empleo, crecimiento de nuevos sectores y aumento de la actividad económica local?     |                          |               |                                |            |                       |
| <b>DIMENSION CALIDAD Y BIENESTAR SOCIAL</b> |  | <b>1</b>                 | <b>2</b>      | <b>3</b>                       | <b>4</b>   | <b>5</b>              |
|   | Preguntas  | Totalmente en desacuerdo | En Desacuerdo | Ni de acuerdo ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 26  | ¿Cómo perciben los trabajadores municipales la calidad de vida actual de los residentes del distrito de en relación con las condiciones económicas y sociales?   |                          |               |                                |            |                       |
| 27  | ¿Consideran los trabajadores municipales que la infraestructura vial actual garantiza un acceso adecuado a servicios básicos como salud, educación y otros aspectos fundamentales para el bienestar de la comunidad? |                          |               |                                |            |                       |
| 28  | ¿En qué medida la infraestructura vial actual contribuye a la seguridad ciudadana y al bienestar de la comunidad, desde la perspectiva de los trabajadores municipales?  |                          |               |                                |            |                       |
| 29  | ¿Creen los trabajadores municipales que existen suficientes espacios recreativos y culturales en el distrito para promover el bienestar y la calidad de vida de la población?  |                          |               |                                |            |                       |
| 30  | ¿Se percibe que la infraestructura vial facilita el acceso de la comunidad a oportunidades de desarrollo personal y profesional, contribuyendo así al bienestar general de los residentes?                           |                          |               |                                |            |                       |

## Anexo 3

### Consentimiento informado

Título de la investigación: **“Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023”** Investigador (a) (es): **Zapana Condori, Jose Miguel**

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada: “Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023”

“Cuyo objetivo es: Determinar la relación que existe entre la Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023” Esta investigación es desarrollada por un estudiante de posgrado del programa académico de maestría en gestión pública de la universidad César Vallejo. Aprobado por la autoridad correspondiente de la universidad

Impacto del problema de la investigación: Desde una perspectiva social, La investigación sobre gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023, se justifica por su impacto directo en la calidad de vida. La infraestructura vial eficiente mejora la movilidad, promueve la conectividad entre comunidades y reduce la brecha entre áreas urbanas y rurales, fomentando la inclusión social. Económicamente, facilita el transporte de bienes, impulsa el turismo, atrae inversiones y estimula la creación de empleo local y empresas. En un contexto de desarrollo del distrito, esta investigación busca analizar cómo las decisiones en gestión vial pueden influir en el crecimiento económico, proporcionando datos clave para decisiones informadas y estrategias efectivas.

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente: Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023.

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada:
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 15 minutos y se realizará en el ambiente de las oficinas de la municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios 2023.

Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas

**Participación voluntaria (principio de autonomía):**

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

**Riesgo (principio de No maleficencia):**

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

**Beneficios (principio de beneficencia):**

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

**Confidencialidad (principio de justicia):**

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

**Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el Investigador (a) **Zapana Condori, José Miguel** email: josezapanacondori2023@gmail.com y Docente asesor: **León Marrou María Elena**, email: mleon @ucv.edu.pe

**Consentimiento**

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

Nombre y apellidos: .....

Fecha y hora: .....

## Anexo 4: Matriz de evaluación de Por juicio de expertos

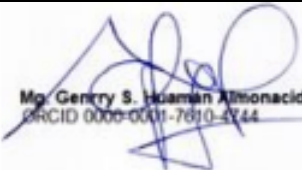
Evaluación por juicio de expertos 1

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento Cuestionario para medir el grado de relación de la Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023.

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éstos sean utilizados eficientemente para mejorar la calidad de vida de los pobladores de un distrito . Agradecemos su valiosa colaboración.

### DATOS GENERALES DEL JUEZ 1

|   |                                      |     |                |       |
|---|--------------------------------------|-----|----------------|-------|
| Apellidos y nombre                            | Huaman Almonacid, Genrry Smith       |     |                |       |
| Grado profesional                             | Maestría                             | (X) |                |       |
|   | Doctor                               | ( ) |                |       |
| Área de formación académica                   | clínica                              | ( ) | Educativa      | ( X ) |
|   | Social                               | ( ) | Organizacional | ( )   |
|   | Transportes                          | ( ) | Gubernamental  | ( )   |
| Áreas de experiencia profesional:             | Gestión Publica                      |     |                |       |
| Institución donde Labora                      | Provias Descentralizado              |     |                |       |
| Tiempo de experiencia profesional en el área: | de 2 a 4 años ( ) Mas de 5 años( X ) |     |                |       |

  
Mg. Genrry S. Huaman Almonacid  
ORCID 0000-0001-7690-4744

Presentación de instrucciones para el juez 1:

A continuación, a usted le presento el cuestionario elaborado por José Miguel Zapana Condori.  
en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda

| CATEGORÍA | CALIFICACIÓN                 | INDICADOR           |
|-----------|------------------------------|---------------------|
| CLARIDAD  | 1. No cumple con el criterio | El ítem no es claro |

|  |   |  |
|--|---|--|
| El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas                 | 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  |
| <b>COHERENCIA</b><br>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.   |
|  | 1., Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)                  | El ítem tiene una relación tangencial /lejana 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  |
| <b>RELEVANCIA</b><br>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   |

|                              |
|------------------------------|
| 1. No cumple con el criterio |
| 2. Bajo Nivel                |
| 3. Moderado nivel            |
| 4. Alto nivel                |

| MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO      |            |  |          |                     |
|--|------------|--|----------|---------------------|
| <b>NOMBRE DEL INSTRUMENTO</b>            |            | Cuestionario para medir el grado de relación de la Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023 |          |                     |
| <b>OBJETIVO</b>                          |            | Determinar la relación que existe entre la Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023         |          |                     |
| <b>DIRIGIDO A</b>                        |            | Personal que labora en la Municipalidad en una municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios 2023              |          |                     |
| <b>APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR</b> |            | Huaman Almonacid, Genrry Smith   |          |                     |
| <b>GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR</b>     |            | Magister   |          |                     |
| <b>VALORACIÓN</b>                        |            |  |          |                     |
| Totalmente inadecuado                    | inadecuado | Regular  | Adecuado | Totalmente adecuado |
|  |            |  |          | X                   |

## VARIABLE: GESTION VIAL

### DIMENSIÓN PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

| Indicadores  | Ítem  | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|--|---|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Planificación de la gestión de gasto de la inversión pública | ¿Cómo evalúa la efectividad de la planificación estratégica actual en el desarrollo de proyectos viales en el distrito?                                     | 4        | 4          | 3          |                                   |
|  | ¿Considera que la planificación estratégica actual es lo suficientemente flexible para adaptarse a cambios inesperados en la ejecución de proyectos viales? | 4        | 3          | 4          |                                   |
|  | ¿Considera que los empleados municipales se deben involucrar en el proceso de planificación de proyectos viales en el distrito?                             | 4        | 4          | 4          |                                   |
| Participación y colaboración                                 | ¿Es importante la coordinación entre diferentes departamentos municipales en la implementación de la planificación estratégica para proyectos viales?       | 3        | 4          | 4          |                                   |
|  | ¿Se implementan regularmente mejoras basadas en lecciones aprendidas de proyectos anteriores en la planificación estratégica de nuevas iniciativas viales?  | 3        | 4          | 4          |                                   |

### DIMENSIÓN COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COLABORACIÓN COMUNITARIA

| Indicadores                     | Ítem  | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|---------------------------------|---|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Coordinación Interinstitucional | ¿En qué medida percibe que existe una coordinación efectiva entre la municipalidad y otras instituciones gubernamentales en la planificación y ejecución de proyectos viales en el distrito?                | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                                 | ¿Hasta qué punto la municipalidad fomenta la participación de la comunidad en la definición de prioridades y decisiones relacionadas con proyectos viales en el distrito?                                   | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                                 | ¿Cómo calificaría la efectividad de la comunicación entre la municipalidad y otras instituciones en el intercambio de información relevante para la gestión vial?   | 4        | 3          | 4          |                                   |
| Participación y colaboración    | ¿En qué medida se colabora de manera efectiva entre la municipalidad y la comunidad local durante la implementación de proyectos viales, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de la población? | 3        | 4          | 4          |                                   |

#### DIMENSIÓN OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EFICIENTE

| Indicadores                   | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-------------------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Eficiencia en las operaciones | ¿Cómo calificaría la eficiencia en las operaciones diarias relacionadas con el mantenimiento y funcionamiento de las infraestructuras viales en el distrito?   | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                               | ¿Cómo evaluaría la capacidad de respuesta y eficiencia ante incidentes y emergencias en las vías, como reparaciones rápidas o gestión de eventos inesperados?  | 4        | 3          | 4          |                                   |
| Mantenimiento eficiente       | ¿En qué medida se sigue y ejecuta el programa de mantenimiento preventivo para garantizar la durabilidad y eficacia de las vías en el distrito?                | 4        | 3          | 4          |                                   |
|                               | ¿Hasta qué punto se emplean tecnologías modernas para mejorar la eficiencia en la operación y mantenimiento de las vías en el distrito?                        | 4        | 4          | 4          |                                   |
| Capacitación del personal     | ¿Cómo percibe la capacitación y desarrollo del personal encargado de la operación y mantenimiento vial, en términos de mejorar la eficiencia en sus funciones? | 3        | 4          | 4          |                                   |

#### VARIABLE DESARROLLO ECONÓMICO

#### DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA Y ACCESIBILIDAD

| Indicadores     | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-----------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Infraestructura | ¿Cómo evalúa la calidad de las infraestructuras viales actuales en el distrito en términos de su impacto en el desarrollo económico local?                               | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Accesibilidad   | ¿En qué medida cree que la infraestructura vial existente facilita el comercio local y contribuye al crecimiento económico de los negocios en el distrito?               | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                 | ¿Considera que las infraestructuras viales proporcionan acceso adecuado a las zonas de producción y actividades económicas clave en el distrito?                         | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                 | ¿Cree que la implementación de mejoras en la infraestructura vial tiene un impacto positivo en el desarrollo económico local y en la calidad de vida de la comunidad?    | 4        | 3          | 4          |                                   |
|                 | ¿Hasta qué punto la calidad de las infraestructuras viales del distrito se percibe como un factor importante para atraer inversiones y promover el desarrollo económico? | 3        | 4          | 4          |                                   |



**DIMENSIÓN DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA**

| Indicadores                                | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|--|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| <b>Diversificación</b>                     | ¿En qué medida perciben los trabajadores de la municipalidad la importancia de diversificar la economía local para fortalecer la resiliencia y el desarrollo sostenible?   | 3        | 4          | 4          |                                   |
|  | ¿Creen los trabajadores municipales que se están implementando esfuerzos adecuados para promover y apoyar iniciativas de diversificación económica en el distrito?   | 4        | 3          | 4          |                                   |
|  | ¿Existe, desde la perspectiva de los trabajadores municipales, una colaboración efectiva entre los diferentes sectores económicos para fomentar la diversificación y complementariedad de actividades?           | 4        | 3          | 4          |                                   |
| <b>Capacitación y desarrollo económico</b> | ¿Se percibe que hay programas de capacitación y desarrollo de habilidades dirigidos a la comunidad para fomentar la diversificación económica en el distrito?  | 3        | 4          | 4          |                                   |
|  | ¿Cómo evalúan los trabajadores municipales el éxito de los esfuerzos de diversificación económica en términos de generación de empleo, crecimiento de nuevos sectores y aumento de la actividad económica local? | 3        | 4          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN CALIDAD Y BIENESTAR SOCIAL**

| Indicadores             | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-------------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| <b>Bienestar social</b> | ¿Cómo perciben los trabajadores municipales la calidad de vida actual de los residentes del distrito de en relación con las condiciones económicas y sociales?   | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                         | ¿Se percibe que la infraestructura vial facilita el acceso de la comunidad a oportunidades de desarrollo personal y profesional, contribuyendo así al bienestar general de los residentes?                           | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                         | ¿Consideran los trabajadores municipales que la infraestructura vial actual garantiza un acceso adecuado a servicios básicos como salud, educación y otros aspectos fundamentales para el bienestar de la comunidad? | 4        | 4          | 4          |                                   |
| <b>Calidad</b>          | ¿Creen los trabajadores municipales que existen suficientes espacios recreativos y culturales en el distrito para promover el bienestar y la calidad de vida de la población?  | 3        | 4          | 3          |                                   |

Mg. Genrry S. Huaman Almonacid  
 ORCID 0000-0001-7810-4744



## Evaluación por juicio de expertos 2

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento Cuestionario para medir el grado de relación de la Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023.

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éstos sean utilizados eficientemente para mejorar la calidad de vida de los pobladores de un distrito . Agradecemos su valiosa colaboración.

### DATOS GENERALES DEL JUEZ 2

|   |  |       |                |       |
|---|--|-------|----------------|-------|
| Apellidos y nombre                            | Chacacanta Estrada, Richard Martin     |       |                |       |
| Grado profesional                             | Titulado                               | ( X ) |                |       |
|   | Maestría                               | ( )   |                |       |
|   | Doctor                                 | ( )   |                |       |
| Área de formación académica                   | clínica                                | ( )   | Educativa      | ( )   |
|   | Social                                 | ( )   | Organizacional | ( )   |
|   | Transportes                            | ( )   | Gubernamental  | ( X ) |
| Áreas de experiencia profesional:             | Gestión Publica                        |       |                |       |
| Institución donde Labora                      | Municipalidad Distrital de las Piedras |       |                |       |
| Tiempo de experiencia profesional en el área: | de 2 a 4 años ( ) Mas de 5 años( X )   |       |                |       |



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LAS PIEDRAS  
Lic. Adm. RICHARD MARTIN CHACACANTA ESTRADA  
ALCALDE

Presentación de instrucciones para el juez 2:

A continuación, a usted le presento el cuestionario elaborado por José Miguel Zapana Condori.  
en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda

| CATEGORÍA | CALIFICACIÓN                 | INDICADOR           |
|-----------|------------------------------|---------------------|
| CLARIDAD  | 1. No cumple con el criterio | El ítem no es claro |

|  |   |  |
|--|---|--|
| El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas                 | 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  |
| <b>COHERENCIA</b><br>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.   |
|  | 1,. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)                  | El ítem tiene una relación tangencial /lejana 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  |
| <b>RELEVANCIA</b><br>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   |

|                              |
|------------------------------|
| 1. No cumple con el criterio |
| 2. Bajo Nivel                |
| 3. Moderado nivel            |
| 4. Alto nivel                |

| MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO      |            |  |          |                     |
|--|------------|--|----------|---------------------|
| <b>NOMBRE DEL INSTRUMENTO</b>            |            | Cuestionario para medir el grado de relación de la Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023 |          |                     |
| <b>OBJETIVO</b>                          |            | Determinar la relación que existe entre la Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023         |          |                     |
| <b>DIRIGIDO A</b>                        |            | Personal que labora en la Municipalidad en una municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios 2023              |          |                     |
| <b>APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR</b> |            | Chacacanta Estrada, Richard Martin   |          |                     |
| <b>GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR</b>     |            | Licenciado en administración   |          |                     |
| <b>VALORACIÓN</b>                        |            |  |          |                     |
| Totalmente inadecuado                    | inadecuado | Regular  | Adecuado | Totalmente adecuado |
|  |            |  |          | X                   |

**VARIABLE: GESTION VIAL**

**DIMENSIÓN PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA**

| Indicadores  | Ítem  | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|--|---|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Planificación de la gestión de gasto de la inversión pública | ¿Cómo evalúa la efectividad de la planificación estratégica actual en el desarrollo de proyectos viales en el distrito?                                     | 4        | 4          | 4          |                                   |
|  | ¿Considera que la planificación estratégica actual es lo suficientemente flexible para adaptarse a cambios inesperados en la ejecución de proyectos viales? | 4        | 3          | 4          |                                   |
|  | ¿Considera que los empleados municipales se deben involucrar en el proceso de planificación de proyectos viales en el distrito?                             | 4        | 4          | 4          |                                   |
| Participación y colaboración                                 | ¿Es importante la coordinación entre diferentes departamentos municipales en la implementación de la planificación estratégica para proyectos viales?       | 4        | 3          | 4          |                                   |
|  | ¿Se implementan regularmente mejoras basadas en lecciones aprendidas de proyectos anteriores en la planificación estratégica de nuevas iniciativas viales?  | 4        | 3          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COLABORACIÓN COMUNITARIA**

| Indicadores                     | Ítem  | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|---------------------------------|---|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Coordinación Interinstitucional | ¿En qué medida percibe que existe una coordinación efectiva entre la municipalidad y otras instituciones gubernamentales en la planificación y ejecución de proyectos viales en el distrito?                | 4        | 3          | 4          |                                   |
|                                 | ¿Hasta qué punto la municipalidad fomenta la participación de la comunidad en la definición de prioridades y decisiones relacionadas con proyectos viales en el distrito?                                   | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                                 | ¿Cómo calificaría la efectividad de la comunicación entre la municipalidad y otras instituciones en el intercambio de información relevante para la gestión vial?   | 4        | 3          | 4          |                                   |
| Participación y colaboración    | ¿En qué medida se colabora de manera efectiva entre la municipalidad y la comunidad local durante la implementación de proyectos viales, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de la población? | 4        | 4          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EFICIENTE**

| Indicadores                   | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-------------------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Eficiencia en las operaciones | ¿Cómo calificaría la eficiencia en las operaciones diarias relacionadas con el mantenimiento y funcionamiento de las infraestructuras viales en el distrito?   | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                               | ¿Cómo evaluaría la capacidad de respuesta y eficiencia ante incidentes y emergencias en las vías, como reparaciones rápidas o gestión de eventos inesperados?  | 4        | 3          | 4          |                                   |
| Mantenimiento eficiente       | ¿En qué medida se sigue y ejecuta el programa de mantenimiento preventivo para garantizar la durabilidad y eficacia de las vías en el distrito?                | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                               | ¿Hasta qué punto se emplean tecnologías modernas para mejorar la eficiencia en la operación y mantenimiento de las vías en el distrito?                        | 4        | 3          | 4          |                                   |
| Capacitación del personal     | ¿Cómo percibe la capacitación y desarrollo del personal encargado de la operación y mantenimiento vial, en términos de mejorar la eficiencia en sus funciones? | 4        | 4          | 4          |                                   |

**VARIABLE DESARROLLO ECONÓMICO**
**DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA Y ACCESIBILIDAD**

| Indicadores     | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-----------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Infraestructura | ¿Cómo evalúa la calidad de las infraestructuras viales actuales en el distrito en términos de su impacto en el desarrollo económico local?                               | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Accesibilidad   | ¿En qué medida cree que la infraestructura vial existente facilita el comercio local y contribuye al crecimiento económico de los negocios en el distrito?               | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                 | ¿Considera que las infraestructuras viales proporcionan acceso adecuado a las zonas de producción y actividades económicas clave en el distrito?                         | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                 | ¿Cree que la implementación de mejoras en la infraestructura vial tiene un impacto positivo en el desarrollo económico local y en la calidad de vida de la comunidad?    | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                 | ¿Hasta qué punto la calidad de las infraestructuras viales del distrito se percibe como un factor importante para atraer inversiones y promover el desarrollo económico? | 3        | 4          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA**

| Indicadores                         | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-------------------------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Diversificación                     | ¿En qué medida perciben los trabajadores de la municipalidad la importancia de diversificar la economía local para fortalecer la resiliencia y el desarrollo sostenible?   | 4        | 3          | 4          |                                   |
|                                     | ¿Creen los trabajadores municipales que se están implementando esfuerzos adecuados para promover y apoyar iniciativas de diversificación económica en el distrito?   | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                                     | ¿Existe, desde la perspectiva de los trabajadores municipales, una colaboración efectiva entre los diferentes sectores económicos para fomentar la diversificación y complementariedad de actividades?           | 4        | 4          | 4          |                                   |
| Capacitación y desarrollo económico | ¿Se percibe que hay programas de capacitación y desarrollo de habilidades dirigidos a la comunidad para fomentar la diversificación económica en el distrito?  | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                                     | ¿Cómo evalúan los trabajadores municipales el éxito de los esfuerzos de diversificación económica en términos de generación de empleo, crecimiento de nuevos sectores y aumento de la actividad económica local? | 4        | 4          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN CALIDAD Y BIENESTAR SOCIAL**

| Indicadores      | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Bienestar social | ¿Cómo perciben los trabajadores municipales la calidad de vida actual de los residentes del distrito de en relación con las condiciones económicas y sociales?   | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                  | ¿Se percibe que la infraestructura vial facilita el acceso de la comunidad a oportunidades de desarrollo personal y profesional, contribuyendo así al bienestar general de los residentes?                           | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                  | ¿Consideran los trabajadores municipales que la infraestructura vial actual garantiza un acceso adecuado a servicios básicos como salud, educación y otros aspectos fundamentales para el bienestar de la comunidad? | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Calidad          | ¿Creen los trabajadores municipales que existen suficientes espacios recreativos y culturales en el distrito para promover el bienestar y la calidad de vida de la población?  | 4        | 4          | 4          |                                   |


 MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LAS PIEDRAS  
  
 Lic. Adm. RICHARD MARTIN CHACACANTA ESTRADA  
 ALCALDE

### Evaluación por juicio de expertos 3

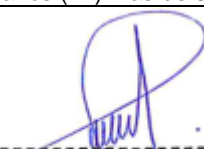
Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento

Cuestionario para medir el grado de relación de la Gestión vial y desarrollo económico en una municipalidad distrital, del departamento de Madre de Dios 2023.

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éstos sean utilizados eficientemente para mejorar la calidad de vida de los pobladores de un distrito . Agradecemos su valiosa colaboración.

#### DATOS GENERALES DEL JUEZ 3

|   |                                      |       |                |     |
|---|--------------------------------------|-------|----------------|-----|
| Apellidos y nombre                            | Chacacanta Estrada, Ernesto          |       |                |     |
| Grado profesional                             | Titulado                             | (X)   |                |     |
|   | Maestría                             | ( )   |                |     |
|   | Doctor                               | ( )   |                |     |
| Área de formación académica                   | clínica                              | ( )   | Educativa      | ( ) |
|   | Social                               | ( )   | Organizacional | ( ) |
|   | Transportes                          | ( X ) | Gubernamental  | ( ) |
| Áreas de experiencia profesional:             | Gestión Publica                      |       |                |     |
| Institución donde Labora                      | Provias Descentralizado              |       |                |     |
| Tiempo de experiencia profesional en el área: | de 2 a 4 años ( ) Mas de 5 años( X ) |       |                |     |



Ing. Ernesto Chacacanta Estrada  
ANALISTA EN MONITOREO Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS  
UNIDAD ZONAL MADRE DE DIOS  
PROVIAS DESCENTRALIZADO

Presentación de instrucciones para el juez 3:

A continuación a usted le presento el cuestionario elaborado por José Miguel Zapana Condori. en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda

| CATEGORÍA | CALIFICACIÓN                 | INDICADOR           |
|-----------|------------------------------|---------------------|
| CLARIDAD  | 1. No cumple con el criterio | El ítem no es claro |

|  |   |  |
|--|---|--|
| El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas                 | 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  |
| <b>COHERENCIA</b><br>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.   |
|  | 1., Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)                  | El ítem tiene una relación tangencial /lejana 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  |
| <b>RELEVANCIA</b><br>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   |

|                              |
|------------------------------|
| 1. No cumple con el criterio |
| 2. Bajo Nivel                |
| 3. Moderado nivel            |
| 4. Alto nivel                |

| MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO      |            |  |          |                     |
|--|------------|--|----------|---------------------|
| <b>NOMBRE DEL INSTRUMENTO</b>            |            | Cuestionario para medir el grado de relación de la Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023 |          |                     |
| <b>OBJETIVO</b>                          |            | Determinar la relación que existe entre la Gestión vial y desarrollo económico de una municipalidad distrital 2023         |          |                     |
| <b>DIRIGIDO A</b>                        |            | Personal que labora en la Municipalidad en una municipalidad distrital del departamento de Madre de Dios 2023              |          |                     |
| <b>APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR</b> |            | Chacacanta Estrada, Ernesto  |          |                     |
| <b>GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR</b>     |            | Ingeniero Civil  |          |                     |
| <b>VALORACIÓN</b>                        |            |  |          |                     |
| Totalmente inadecuado                    | inadecuado | Regular  | Adecuado | Totalmente adecuado |
|  |            |  |          | X                   |



## VARIABLE: GESTION VIAL

### DIMENSIÓN PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

| Indicadores  | Ítem  | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|--|---|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Planificación de la gestión de gasto de la inversión pública | ¿Cómo evalúa la efectividad de la planificación estratégica actual en el desarrollo de proyectos viales en el distrito?                                     | 4        | 3          | 3          |                                   |
|  | ¿Considera que la planificación estratégica actual es lo suficientemente flexible para adaptarse a cambios inesperados en la ejecución de proyectos viales? | 3        | 3          | 3          |                                   |
|  | ¿Considera que los empleados municipales se deben involucrar en el proceso de planificación de proyectos viales en el distrito?                             | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Participación y colaboración                                 | ¿Es importante la coordinación entre diferentes departamentos municipales en la implementación de la planificación estratégica para proyectos viales?       | 3        | 3          | 4          |                                   |
|  | ¿Se implementan regularmente mejoras basadas en lecciones aprendidas de proyectos anteriores en la planificación estratégica de nuevas iniciativas viales?  | 3        | 3          | 4          |                                   |

### DIMENSIÓN COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COLABORACIÓN COMUNITARIA

| Indicadores                     | Ítem  | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|---------------------------------|---|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Coordinación Interinstitucional | ¿En qué medida percibe que existe una coordinación efectiva entre la municipalidad y otras instituciones gubernamentales en la planificación y ejecución de proyectos viales en el distrito?                | 3        | 4          | 4          |                                   |
|                                 | ¿Hasta qué punto la municipalidad fomenta la participación de la comunidad en la definición de prioridades y decisiones relacionadas con proyectos viales en el distrito?                                   | 4        | 3          | 4          |                                   |
|                                 | ¿Cómo calificaría la efectividad de la comunicación entre la municipalidad y otras instituciones en el intercambio de información relevante para la gestión vial?   | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Participación y colaboración    | ¿En qué medida se colabora de manera efectiva entre la municipalidad y la comunidad local durante la implementación de proyectos viales, teniendo en cuenta las necesidades y expectativas de la población? | 3        | 4          | 3          |                                   |

#### DIMENSIÓN OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EFICIENTE

| Indicadores                   | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-------------------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Eficiencia en las operaciones | ¿Cómo calificaría la eficiencia en las operaciones diarias relacionadas con el mantenimiento y funcionamiento de las infraestructuras viales en el distrito?   | 4        | 3          | 3          |                                   |
|                               | ¿Cómo evaluaría la capacidad de respuesta y eficiencia ante incidentes y emergencias en las vías, como reparaciones rápidas o gestión de eventos inesperados?  | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Mantenimiento eficiente       | ¿En qué medida se sigue y ejecuta el programa de mantenimiento preventivo para garantizar la durabilidad y eficacia de las vías en el distrito?                | 3        | 4          | 3          |                                   |
|                               | ¿Hasta qué punto se emplean tecnologías modernas para mejorar la eficiencia en la operación y mantenimiento de las vías en el distrito?                        | 3        | 4          | 4          |                                   |
| Capacitación del personal     | ¿Cómo percibe la capacitación y desarrollo del personal encargado de la operación y mantenimiento vial, en términos de mejorar la eficiencia en sus funciones? | 3        | 3          | 4          |                                   |

#### VARIABLE DESARROLLO ECONÓMICO

#### DIMENSIÓN INFRAESTRUCTURA Y ACCESIBILIDAD

| Indicadores     | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-----------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Infraestructura | ¿Cómo evalúa la calidad de las infraestructuras viales actuales en el distrito en términos de su impacto en el desarrollo económico local?                               | 4        | 4          | 4          |                                   |
| Accesibilidad   | ¿En qué medida cree que la infraestructura vial existente facilita el comercio local y contribuye al crecimiento económico de los negocios en el distrito?               | 3        | 3          | 4          |                                   |
|                 | ¿Considera que las infraestructuras viales proporcionan acceso adecuado a las zonas de producción y actividades económicas clave en el distrito?                         | 3        | 3          | 4          |                                   |
|                 | ¿Cree que la implementación de mejoras en la infraestructura vial tiene un impacto positivo en el desarrollo económico local y en la calidad de vida de la comunidad?    | 4        | 3          | 3          |                                   |
|                 | ¿Hasta qué punto la calidad de las infraestructuras viales del distrito se percibe como un factor importante para atraer inversiones y promover el desarrollo económico? | 3        | 3          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA**

| Indicadores                         | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|-------------------------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Diversificación                     | ¿En qué medida perciben los trabajadores de la municipalidad la importancia de diversificar la economía local para fortalecer la resiliencia y el desarrollo sostenible?   | 3        | 4          | 3          |                                   |
|                                     | ¿Creen los trabajadores municipales que se están implementando esfuerzos adecuados para promover y apoyar iniciativas de diversificación económica en el distrito?   | 3        | 3          | 4          |                                   |
|                                     | ¿Existe, desde la perspectiva de los trabajadores municipales, una colaboración efectiva entre los diferentes sectores económicos para fomentar la diversificación y complementariedad de actividades?           | 3        | 4          | 3          |                                   |
| Capacitación y desarrollo económico | ¿Se percibe que hay programas de capacitación y desarrollo de habilidades dirigidos a la comunidad para fomentar la diversificación económica en el distrito?  | 4        | 4          | 4          |                                   |
|                                     | ¿Cómo evalúan los trabajadores municipales el éxito de los esfuerzos de diversificación económica en términos de generación de empleo, crecimiento de nuevos sectores y aumento de la actividad económica local? | 4        | 4          | 4          |                                   |

**DIMENSIÓN CALIDAD Y BIENESTAR SOCIAL**

| Indicadores      | Ítem   | Claridad | Coherencia | Relevancia | Observaciones/<br>Recomendaciones |
|------------------|--|----------|------------|------------|-----------------------------------|
| Bienestar social | ¿Cómo perciben los trabajadores municipales la calidad de vida actual de los residentes del distrito de en relación con las condiciones económicas y sociales?   | 3        | 4          | 3          |                                   |
|                  | ¿Se percibe que la infraestructura vial facilita el acceso de la comunidad a oportunidades de desarrollo personal y profesional, contribuyendo así al bienestar general de los residentes?                           | 4        | 3          | 3          |                                   |
|                  | ¿Consideran los trabajadores municipales que la infraestructura vial actual garantiza un acceso adecuado a servicios básicos como salud, educación y otros aspectos fundamentales para el bienestar de la comunidad? | 4        | 3          | 3          |                                   |
| Calidad          | ¿Creen los trabajadores municipales que existen suficientes espacios recreativos y culturales en el distrito para promover el bienestar y la calidad de vida de la población?  | 4        | 3          | 3          |                                   |
|                  | ¿En qué medida la infraestructura vial actual contribuye a la seguridad ciudadana y al bienestar de la comunidad, desde la perspectiva de los trabajadores municipales?  | 3        | 4          | 4          |                                   |