



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

Proyecto de mejoramiento vial 2020 y calidad de vida de los
residentes del Sector 9. Villa El Salvador - Lima

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestra en Gestión Pública

AUTORA:

Castro Peña, Marlene Edith ([ORCID: 0000-0001-5237-1610](https://orcid.org/0000-0001-5237-1610))

ASESOR:

Dr. Lip Licham, Cruz Antonio ([ORCID: 0000-0002-9670-8980](https://orcid.org/0000-0002-9670-8980))

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo Económico, Empleo y Emprendimiento

Ate Vitarte - Perú

2022

Dedicatoria

A mis padres: Manuel y Luisa, por ser Maestros de vida, por sus sabias enseñanzas y consejos, por un camino de claro oscuros juntos, por inspirarme como persona y profesional, y demostrarme con sus actos, que no hay límites.

A mi amado hijo, por su amor incondicional, por su comprensión, ternura y paciencia, por llenar mi vida de esperanza y felicidad.

A mi familia que es luz y acompañante en mi camino, Gracias por su apoyo en mis proyectos y metas.

Agradecimiento

A la Universidad César Vallejo, por ser emporio de conocimientos, por ampliar mis horizontes, para mi desarrollo profesional, por sus maestros y doctores de Posgrado, que me llevaron de la mano, alentándome en cada peldaño de la Maestría.

Al Dr. Cruz Antonio Lip Licham, por su asesoría, paciencia y dedicación y, al Dr. William Sebastián Flores Sotelo por su acuciosidad y sabias sugerencias.

A ambos debo la redacción final de la presente tesis.

Índice de Contenidos

	Página
<i>Carátula</i>	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de Figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	7
III. METODOLOGÍA	17
3.1 Tipo y diseño de investigación	17
3.2 Variables y operacionalización	19
3.3 Población, muestra y muestro	21
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
3.5 Método de análisis de datos	24
3.6 Aspectos éticos	25
IV. RESULTADOS	26
4.1 Resultados Descriptivos	26
4.2 Contrastación de hipótesis	30
V. DISCUSIÓN	32
VI. CONCLUSIONES	37
VII. RECOMENDACIONES	38
REFERENCIAS	39
ANEXOS	50

Índice de Tablas

	Página
Tabla 1 Operacionalización de la variable: Calidad de vida de los residentes del sector 9	21
Tabla 2 Población universo y muestreo del sector 09 de Villa El Salvador-Lima-Lima	23
Tabla 3 Juicio de expertos del instrumento para la variable calidad de vida	24
Tabla 4 Resultados de la variable Calidad de vida. Niveles de calidad de vida de las personas encuestadas del grupo 2, 3, 4 y 5 del sector 9	26
Tabla 5 Dimensiones de la variable Calidad de vida Niveles de las dimensiones de calidad de vida	28
Tabla 6 Estadístico de prueba de la variable calidad de vida	30
Tabla 7 Estadístico de prueba de la variable calidad de vida por dimensiones	31

Índice de Figuras

	Página
Figura 1 Representación gráfica de la variable calidad de vida ex ante y ex post del proyecto. Niveles de la calidad de vida	26
Figura 2 Niveles de las dimensiones de la calidad de vida	28

Resumen

La infraestructura tiene un impacto crucial en el bienestar de la población, más no es sencillo medirlo por diversas metodologías. La presente investigación tiene como objetivo establecer el vínculo entre la ejecución de un proyecto de mejoramiento de infraestructura vial para el sector 9 del distrito de Villa El Salvador, y cómo impactó dicho proyecto en la calidad de vida de las personas de los grupos 2, 3, 4 y 5 de dicho sector en lo que respecta al bienestar personal y físico, material y social.

El tipo de investigación es no experimental, de diseño correlacional, partiendo de una muestra de estudio de 126 residentes contribuyentes. La técnica utilizada fue la encuesta, mediante un cuestionario que sirvió para la recolección de datos.

Los resultados de la investigación concluyen en que no todos los habitantes de los grupos seleccionados mejoraron su nivel de vida de manera equitativa, quienes mejoraron más fueron aquellos que detentaban cierto bienestar material previo y cuyo grupo se encontraba situado estratégicamente cerca de avenidas principales, espacios de desarrollo económico o espacios residenciales previos; en tanto, que los otros mejoraron el nivel de vida en menor grado. Así mismo, se observa que el indicador de bienestar social es el que estuvo muy por debajo de los indicadores de bienestar personal y físico y material, lo que indicaría que no se realizó una planificación con enfoque de desarrollo social para dicho proyecto.

Palabras clave: Infraestructura vial, calidad de vida, bienestar personal y físico, bienestar material, bienestar social, desarrollo social, desarrollo urbano, proyecto de inversión.

Abstract

Infrastructure has a critical impact on well-being but it is not easy to measure because of different methodological issues. In this research, it is studied the impact that the construction of road infrastructure has on the well-being of people from groups 2, 3, 4 and 5 belonging to 9 area in Villa El Salvador-Lima-Lima. This study analyses three dimensions of well-being: personal and physical, material and social.

To that end, we construct a data set with a sample of 126 resident taxpayers, using the technique of the questionnaire, our data was analyzed by a non-experimental method with a correlational design.

The results show that the road construction improved the quality of life of the inhabitants unequally depending on their previous standard of living so gaining access to the roads helped more those who already enjoyed with a certain well-being and were strategically located. Meanwhile for others, gaining access to the roads helped less which is evident if we look the item of social welfare, this is attributed to the fact that the infrastructure road was not planned with a social development approach.

Keywords: Road infrastructure, quality of life, personal and physical well-being, material well-being, social well-being, social development, urban development, investment project.

I. INTRODUCCIÓN

Las redes viales, en tanto parte neurálgica de la infraestructura de transporte, no solamente son un aspecto articulador en todas las políticas de desarrollo, sino que son el eje de las mismas, las cuales son impulsadas por el Estado con la finalidad de reducir las brechas de desigualdad existentes, pero también de reforzar capacidades e impulsar recursos que posee cada territorio a nivel nacional, provincial o local (CEPAL, 2019); constituyen pues la columna vertebral de las actividades productivas, extractivas y distributivas, en tanto, permiten la accesibilidad a los espacios, vinculan personas y territorios, pero también economías y finanzas.

No son abundantes los estudios que establecen la correlación entre redes viales y calidad de vida; en cambio proliferan aquellos que han establecido una relación directa entre infraestructura vial y crecimiento económico o comercial no solo a nivel local, sino regional y nacional. No obstante, al plantear dicha relación, también se establece una correspondencia con los efectos que ese desarrollo económico ha tenido en la población, logrando evidenciar un bienestar en la misma y con ello la mejora en su calidad de vida. Esto último debido a que facilitan el flujo de mercancías y el movimiento de personas además de propiciar actividades de índole comercial y social. Por otro lado, mejoran las condiciones de habitabilidad de la población directamente afectada, aumentando los niveles de urbanización, el cual, al llegar a su cenit, generalmente tiende a disminuir (Ng et al, 2019); esto último significaría que mejoran las condiciones cómo vive la población no solo a nivel personal y físico sino también material y social.

En la última década hay un interés porque los proyectos de infraestructura vial no solo ayuden al desarrollo económico sino también social, lo que va de acuerdo con los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) plasmados internacionalmente en la agenda 2030 de Organización de las Naciones Unidas, como desafío para transformar el mundo y mejorarlo (ONU, 2018). Es evidente que se necesita construir infraestructuras en especial para América Latina, África y todos aquellos países que se encuentren en vías de desarrollo, las cuales deben ser sostenibles y de calidad, con énfasis en la resiliencia al cambio climático (ONU, 2018). Esta convicción ha

sido asumida por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2019) como una oportunidad para América Latina.

Existen países del área occidental, en los cuales la infraestructura ha sido un elemento vital para mejorar la calidad de vida de las personas, en Inglaterra, por ejemplo, promovió la inclusión social, fomentó la empleabilidad y brindó acceso a la educación y a campañas de salud (Cooper et al, 2019). En Estados Unidos, las condiciones de las redes viales hicieron posible un buen servicio de transporte que articuló espacios rurales, permitió que los habitantes puedan acceder de manera ventajosa al mercado laboral, mejorando sus ingresos pero también los conectó con servicios de educación y salud, esto último mejoró la calidad de vida de los pobladores lo cual se tradujo en las mejoras de habitabilidad de su comunidad (Mattson et al, 2021). Finalmente, en Noruega, las redes viales favorecieron las oportunidades de empleo, la conectividad, el ahorro en el tiempo de viaje y en el gasto en varios pobladores de los distritos que ya gozaban de cierto bienestar, permitiéndoles repotenciar el atractivo de la zona mejorando asimismo su calidad de vida; sin embargo, no se trató de una mejora equitativa para todos los pobladores, como se verá pues no siempre todos los pobladores se benefician con la construcción de infraestructura vial (Welde & Tveter, 2022). Y, más bien dichas redes viales pueden aumentar las desigualdades y cumplir solamente un cometido político.

Mientras que en el área oriental, también son dignos de mencionar los casos de la construcción de redes viales en Azerbaijan que impulsó la actividad económica fomentando el comercio exterior, que impactó en el bienestar material de los hogares que se encontraban aledaños a las carreteras, los cuales mejoraron su calidad de vida (Yusupov, 2020). Caso análogo sucede en Ghana, con los proyectos de desarrollo vial en Kisumu, Kenya y Accra, que fueron planificados con una perspectiva de desarrollo urbano y con el objetivo de convertir a las ciudades en centros más competitivos y atraer inversiones, hecho que no solo repercutió a nivel económico sino también en el aspecto social, transformando la vida de los habitantes, sus viviendas se valorizaron, pudieron obtener mejores empleos. No obstante, no todos los pobladores se beneficiaron, sino que los que más poseían obtuvieron mayor beneficio que aquellos que poseían menos (Khanani et al, 2021); en este sentido, este caso se asemeja a Noruega, pues la construcción de redes

viales si bien mejoró la calidad de vida de algunos, aumentó la brecha entre los que menos poseían y los que poseían medianamente.

Pese a que las redes viales sean prioridad en América Latina, menos del 18% de sus redes viales estaban pavimentadas hacia el 2015 (CEPAL, 2018). Sus inversiones en este rubro entre el 2010- 2019 fueron de 0.6 % del PIB anual inferior a los demás países del mundo y solo superior a Medio Oriente y África del Norte (CEPAL, 2021). Es decir, el avance en redes viales no ha sido considerable solo han aumentado el 1% anual llegando a 18 km de redes viales por cada 100 km². Por tanto, se considera imperativo que la región invierta aproximadamente 310.690 millones de dólares a fin de dar sostenibilidad a los caminos existentes para que sean transitables y construir nuevas redes viales hasta fines de esta década (BID, 2021); y, también con el objetivo de poder cumplir con los ODS trazados e interrumpidos por la coyuntura de pandemia.

El panorama peruano no es más alentador, el Perú tendría que invertir 35,766 millones de dólares para poder cumplir con los ODS, convirtiéndose en el quinto país que debe invertir más en infraestructura, solo superado por Colombia, Argentina, Brasil y México respectivamente (BID, 2021). Es menester mencionar que no todas las redes viales son producto de la inversión neta del Estado peruano, sino que se han realizado también con capital privado, desde el año 2003 hasta el 2017 se ejecutaron dieciséis contratos de concesión para construcción e implementación de redes viales, invirtiendo 4,899 millones de dólares por parte del capital privado, mediante APP (Asociaciones Público Privadas) (OSITRAN, 2018), lo cual sin lugar a dudas mejoró la transitabilidad en la infraestructura vial que a su vez interconectó espacios y tuvo impacto en el desarrollo económico nacional.

En el Perú, no todas inversiones en infraestructura vial tienen como objetivo integrar espacios y acercar a los pobladores a sus centros laborales, existen algunas que son más bien construidas con fines políticos. De ahí que, se explique su falta de planificación estratégica con un enfoque económico que cumpla con el Plan Nacional de la Infraestructura para la Productividad (MEF, 2019) que tiene como lineamientos dar prioridad y articular todas las inversiones a favor de la productividad y competitividad del país; se realice con una proyección social que esté de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); y, de acuerdo a

un enfoque territorial que busque optimizar las bondades de nuestros recursos y capacidades.

Es esta coyuntura de impulso a la construcción de redes viales para fomentar la productividad, se explica el afán de muchas autoridades de gobierno local, regional y nacional en la construcción de infraestructura vial, es el caso de Villa El Salvador (Lima) cuyos representantes ediles se interesaron particularmente por la construcción sistemática de pistas, veredas y muros de contención, aduciendo que ello permitiría mejorar las condiciones de vida de sus habitantes desde las dimensiones del bienestar personal y físico, material y social.

Villa el Salvador es un distrito urbano marginal que posee un sector con fuerte potencial industrial, sin una completa articulación de todo el territorio sino más bien que unas zonas se han desarrollado más por la actividad industrial que realizan y, otras lo han hecho por encontrarse ubicadas cerca de la carretera panamericana, o bien por ser una zona preeminentemente residencial como es el caso de la primera zona.

El censo de población y vivienda del 2017 evidencia que de los grupos 2,3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador, solamente el grupo 2 se encuentra clasificado como estrato medio bajo con un ingreso per cápita por hogar de 883.72 a 1073 soles; en tanto, los grupos 3, 4 y 5 son considerados de estrato bajo con un ingreso por hogar de 836.71 a menos (INEI: 2020b). Un año después, al análisis de pobreza monetaria evidencia que los grupos 3 y 5 se encontraban clasificados en el grupo 1 de mayor pobreza monetaria con un rango de 31.7 a 43.0% mientras que los grupos 2 y 4 se hallaban en el grupo 2 de 19.7 a 27.6 % (INEI, 2020a). Parece que éstos últimos grupos si pueden acceder a la canasta básica mientras que en el caso de los primeros no, lo cual definitivamente indica que el grupo 2 posee clase media baja y satisface sus necesidades de la canasta básica, el grupo 4 si bien son pobres puede que realicen trabajos informales y ello les ayuda a acceder a la canasta básica familiar; mientras que no sucede lo mismo en los casos de los grupos 3 y 5.

En este contexto, en el cual el 20.2% de la población vive en la pobreza, es en el que se impulsa no solamente el “Plan Nacional de la Infraestructura para la Productividad” (MEF, 2019) sino la realización de diversos proyectos de inversión en el marco del Sistema Nacional de Programación y Gestión de Inversiones

INVIERTE.PE, el cual estaba en vigencia desde febrero del 2017, y tenía como objetivo reducir de las brechas y mejorar las condiciones de vida de la población.

En el presente estudio es de particular interés, el análisis de cómo influyó el desarrollo del proyecto de infraestructura vial en la calidad de vida de los residentes del sector 9, por lo que se establece como problema general ¿Cómo influye el desarrollo del proyecto de infraestructura vial del año 2020, en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2,3,4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador? Y a partir del mismo se plantearon problemas específicos: ¿Cómo influye el desarrollo del proyecto de mejoramiento vial del año 2020, en el nivel de bienestar personal y físico, y el nivel material y social, de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador?

En ese sentido, la presente investigación es una herramienta vital para quienes toman decisiones llámese autoridades ediles o de gobierno, a fin que puedan analizar y establecer parámetros de evaluación y medición de la efectividad del desarrollo de proyectos de infraestructura vial y su repercusión en la mejora de la calidad de vida de la población.

A partir de ello, se ha abordado como caso a los grupos 2,3,4 y 5 del sector 9, que evidenciarán en el decurso de este análisis las dimensiones de bienestar de la muestra, lo que es más notorio en aquellos que antes de la ejecución del proyecto poseían una situación de clase media y que detentaban más ventajas por colindar con avenidas principales, mostrando así que la mejora en la calidad de vida no es equitativa en todas las poblaciones donde se construye infraestructura vial, sino que depende de las capacidades propias pre existentes, de la situación estratégica del territorio y de la situación socio económica que se poseía previamente al proyecto. Es en este sentido que, la infraestructura vial puede mejorar el nivel de vida de población, pero también puede agravar las diferencias entre la población (Khanani et al, 2021; Welde & Tveter, 2022). Si bien nuestro estudio es de caso bien podría aplicarse para otras realidades y el análisis de la misma implementación de redes viales a nivel metropolitano sería un quehacer pendiente para algún investigador interesado.

El objetivo que este estudio se ha propuesto a nivel general es: Determinar cómo influye el desarrollo del proyecto de mejoramiento vial del año 2020, en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El

Salvador (Lima) y como objetivos específicos: Determinar cómo influye el desarrollo del proyecto de mejoramiento vial del año 2020, en el nivel de bienestar personal y físico, material y el nivel social de los residentes del sector 9 de Villa El Salvador (Lima).

Para la consecución de los mencionados objetivos, se parte de la hipótesis general: El desarrollo del proyecto de mejoramiento vial del año 2020, influye positivamente en la calidad de vida del residente de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador-Lima- Lima, y como hipótesis específicas: El desarrollo proyecto de mejoramiento vial del año 2020 influye positivamente en el nivel de bienestar personal y físico, material y el nivel social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador -Lima-Lima.

II. MARCO TEÓRICO

Actualmente, el tema infraestructura vial y calidad de vida no posee abundante bibliografía, se prefiere abordar las pesquisas desde la infraestructura de transporte en el cual la infraestructura vial es un ámbito, no de menor importancia sino crucial. Es menester hacer explícito que el enfoque de redes viales como promotoras de crecimiento económico han sido superadas por la consideración de la importancia que tiene contemplar el aspecto social para el desarrollo inclusivo y, no se trata de un desarrollo desigual sino sostenido con énfasis en el aspecto ecológico y en la reducción de la pobreza (ONU, 2018); de ahí que en la agenda mundial se considere la importancia de la ayuda que deben dar los países ricos a los pobres con el objetivo de reducir las brechas de desigualdad.

En una temprana postura que vincula directamente infraestructura vial y desarrollo social de la población, se pronuncian Lynch, et al (2013), estos ingenieros en su nota de orientación dirigida a modo de reflexión para las instituciones encargadas del desarrollo de proyectos de infraestructura, relacionan infraestructura vial con desarrollo social, evidencian la importancia de la construcción de caminos y de proyectos de infraestructura de transporte como medio que conduce a la reducción de la pobreza, no solo en las zonas rurales, marginales sino también en aquellas urbanas. Estos autores concluyen afirmando que, si bien la implementación de obras viales produce un impacto en el bienestar de la población, a que esta tenga más acceso a mercados, centros de salud e instituciones educativas; por otro lado, se debe realizar un mantenimiento constante de aquellas con el objetivo de darles sostenibilidad, en vez de estar construyendo carreteras sobre antiguas, de manera semejante se debe tener en consideración el impacto ambiental que la construcción de las carreteras puede acarrear. Por su parte, el Banco Mundial, sede en Perú (2015) aborda el tema de la infraestructura vial, desarrollo económico y el impacto que tiene en la calidad vida de las personas no solo a nivel socioeconómico sino a nivel alimenticio. La perspectiva de este organismo internacional es a partir de la importancia no solo de la integración geográfica de determinados espacios para la conectividad, sino de una integración que facilite la movilidad de bienes, personas y servicios, es decir una integración económica pero llega más lejos pues asevera que una integración de espacios económicos no es suficiente sino que se necesita una integración estratégica de

espacios que promuevan el desarrollo social mejorando con ello la calidad de vida de las personas. Esta institución concluye afirmando que las redes viales deben ser planificadas y construidas con una visión estratégica no solamente para integrar a las ciudades y regiones e impulsar su crecimiento económico y desarrollo social, sino que se trata de impulsar un desarrollo sostenido que al interconectar espacios y vidas, descentralizarían las principales ciudades como Lima y Arequipa y en consecuencia mejoraría la calidad de vida de sus habitantes quienes padecen problemas y desórdenes alimenticios que oscilan entre la desnutrición y la obesidad.

Desde las posturas de Lynch et al, y el Banco Mundial sede Perú, se plantearan diversos lineamientos internacionales a nivel macro que irán descendiendo hasta aquellos necesarios de acuerdo a una realidad focalizada que puedan satisfacer las necesidades de la población; por ello la CEPAL (2019), considera que se debe tener en cuenta tener en consideración el análisis del territorio a fin de proponer políticas nacionales, sectoriales y locales, que puedan articularse y que respondan a las necesidades de la población. Por su parte, la ONU (2018) estima también la importancia del territorio y de su articulación, como requisito *sine qua non* de desarrollo económico y de la mejora de las condiciones de vida al poblador; de ahí que, un espacio articulado permite la movilización de las personas a centros laborales donde pueden obtener empleos que sean productivos y que aporten a una economía sostenible, que mejoren sus condiciones económicas con sueldos que satisfagan sus necesidades y, a más necesidades satisfechas, menos pobreza, lo cual se evidencia en la mejora de la calidad de vida de la población. De manera análoga, Ng et al (2019) observa que la infraestructura vial posee un rol fundamental en la movilidad de las personas y de los bienes y permite acceder al comercio y a beneficios sociales; es más plantea una relación de dependencia entre urbanización y crecimiento económico, al punto de que el crecimiento económico aumenta cuando el nivel de urbanización es bajo, pero disminuye cuando la localidad ha superado el nivel standard de urbanización; es decir, ayuda a que una localidad se urbanice, pero una vez que se ha logrado aumenta la urbanización de una localidad hasta que esta se estabiliza y luego se mantiene. El autor concluye aseverando que aquellas políticas centradas en el desarrollo de infraestructura vial deben considerar aspectos socioeconómicos y del

territorio, a bien decir una planificación urbana con el objetivo que el crecimiento económico de dicha localidad sea sostenible.

Desde una perspectiva del cuidado del medio ambiente y de sus repercusiones en la calidad de vida de las personas, la CEPAL (2019) plantea que la modernización en infraestructura debe partir del respeto al medio ambiente y sostenibilidad; por tanto, las inversiones deben efectuarse para obtener una infraestructura de calidad y resiliente que potencie el crecimiento económico, generando empleos y aumentando ingresos a la población beneficiaria (CEPAL, 2019); concluye afirmando que de este modo, se logrará cumplir también con el objetivo de reducir los índices de pobreza y la desigualdad entre los países y *ad intra* entre los pobladores de las diferentes regiones y ciudades en un país y, en consecuencia, mejorará su nivel de vida.

Las atestaciones precedentes explican el por qué la Corporación Andina de Fomento (CAF) - Banco de Desarrollo de América *Latina* (2020), considera esencial las inversiones en infraestructura pues éstas últimas activan la economía de las regiones o localidades a fin de que puedan repercutir en otras dimensiones como la social, por ejemplo, lo cual ha sido asimismo difícil de medir. Es así como las inversiones en infraestructura siguen estando en la agenda de aquellos países que aún adolecen de una adecuada conectividad de espacios.

Desde una perspectiva que intenta acelerar la era de los servicios, el Banco Interamericano de Desarrollo (2020) aduce haber dejado atrás una era de concreto para dar paso a una de servicios, atestación que implicaría la necesidad de acelerar la conectividad para una mejora en los servicios y, en consecuencia, se debe invertir más en todo aquello que posibilite los servicios. No obstante, Santos et al (2021) nos demuestra que para mejorar los servicios de transporte se debe construir o mejorar las obras de infraestructura pública existentes; es decir, la infraestructura vial se convierte en el basamento principal para la mejora de servicios de transporte, el aumento de la conectividad y, repercute en las dimensiones de bienestar personal y físico, material y social de la población beneficiada. A lo cual Xiaofeng et al (2021) agrega que la construcción de una carretera tiene un impacto directo estimulante en el desarrollo social y económico, así como fomenta las inversiones, lo cual hace posible que repercuta en la calidad de vida de la población pues éstas mejoran sus ingresos porque obtienen una mejor

inserción en el mercado laboral; sin embargo, concluye afirmando que es imperativo considerar balancear el desarrollo de redes viales con el aspecto ecológico y así minimizar el impacto ambiental que acarrear problemas a la calidad de vida de los habitantes.

Este estrecho vínculo indirecto entre calidad de vida e infraestructura vial ha sido abordado de manera casuística para países de occidente y oriente así como para América Latina, Cooper et al (2019) plantean en el caso de Inglaterra que el transporte es capaz de facilitar interacciones sociales y promover la inclusión social pues entre las numerosas ventajas a nivel social y económico que posee se encuentra que fomenta la empleabilidad, da oportunidades de educación y recreación, da acceso a campañas de salud pero concluye afirmando que no todo es color de rosa pues la interconectividad tiene asimismo desventajas como el aumento de la congestión vehicular, el estrés que provoca dicha congestión y la contaminación ambiental, todo ello también repercute en la calidad de vida de las personas. Es decir, si bien por un lado ayuda en el bienestar material, físico y social no siempre puede tener un impacto positivo en la salud.

Un caso semejante es el de Noruega, Welde & Tveter (2022) plantean que si bien, por un lado, las redes viales favorecieron las oportunidades de empleo, la conectividad, el ahorro en el tiempo de viaje y en el gasto; por el otro, es muy difícil afirmar que la construcción de redes viales tiene un impacto semejante en todos los casos. Mientras que, en algunos distritos éstas últimas repotencian el atractivo de la zona mejorando asimismo las condiciones de vida de la población; en otros, en cambio, no logran más que cumplir con un cometido político, es más incluso aumentaron las disparidades sociales en la población. Por ello concluyen aseverando que es difícil de afirmar que todas las redes viales posean un amplio impacto local.

Otro caso es el de Estados Unidos, analizado por Mattson et al (2021) quienes analizan cómo el transporte influyó en la calidad de vida de la población pues las personas pudieron acceder de manera más ventajosa al mercado laboral, ello se tradujo en la mejora de la habitabilidad tanto en las zonas urbanas como no urbanas, para lo cual era fundamental contar primero con las redes viales. Estos autores concluyen afirmando cómo en las áreas rurales o marginales, este servicio

de transporte gracias a la infraestructura vial fue determinante para que la población acceda a beneficios de salud y educación.

Otro aporte internacional es el de Obregón (2008) quien analiza la casuística de dos carreteras: el EIX transversal de Catalunya (España) y la carretera MEX 120 (México) y el impacto social. En su precitado estudio, dilucida que la infraestructura de un país tiene un impacto directo en la calidad de vida de sus pobladores, en el caso de las infraestructuras de transporte, permiten que los desplazamientos de los usuarios sean más rápidos y con mayor satisfacción; de ahí que para medir el grado de complacencia de los usuarios se usen variables como; tiempo de viaje, el pago por viaje, la congestión, etc.

En el caso de oriente, Yusupov (2020) examina lo acontecido con las redes viales en Azerbaijan donde éstas conectaron espacios y ello facilitó el comercio exterior. En este país musulmán, los caminos son el eje vertebrador de la actividad económica y social, tienen un impacto en el bienestar material de los hogares. El autor concluye afirmando que aquellas comunidades ubicadas cerca de las carreteras fueron las que mejoraron más su calidad de vida beneficiándose económicamente, lo cual bien podría conducirnos a aumentar las brechas sociales.

Situación análoga es la de Ghana, en la que Khanani et al (2021), estudia los casos de las redes viales en Kisumu, Kenya y Accra, las cuales fueron planificadas con una perspectiva de desarrollo urbano con el objetivo de convertir a las ciudades en centros más competitivos y atraer inversiones, hecho que no solo repercute a nivel económico en Ghana sino también en el aspecto social, trasformando la vida de los habitantes. Los autores concluyen afirmando que la construcción de carreteras trajo como consecuencia que las viviendas se valoricen; y, la accesibilidad, acarrió el aumento de oportunidades de empleo, lo cual indudablemente repercutió en la calidad de vida de las personas; sin embargo, también hubo desventajas pues no todos los pobladores se beneficiaron, sino que los que más poseían obtuvieron mayor beneficio que aquellos que poseían menos. En consecuencia, la construcción de redes viales si bien mejoró la calidad de vida de algunos, aumentó la brecha entre los que menos poseían y los que poseían medianamente.

En el caso de América Latina, un estudio contrastante es el de García et al (2019) para las carreteras de Baja California, México, para quienes la construcción

de carreteras está más unida a la expansión de la ciudad y de sus espacios periféricos, y solo depende de una buena política de gestión e inversión que dichas carreteras sirvan para el desarrollo económico y social de los pueblos y aminoren la desigualdad territorial. Estos autores plantean que no toda carretera tiene como objetivo impulsar el desarrollo económico, sino que, al construirse una carretera, promueve dicho desarrollo pues articula espacios, se puede acceder fácilmente a determinadas zonas, las viviendas mejoran su construcción, lo cual denota la mejora de la calidad de vida, pero no solo de la población directamente en cuestión sino incluso de la población de las zonas aledañas.

A estas anteriores atestaciones, se une el aporte de Durango (2016) para Colombia, quien afirma que desarrollo económico y conectividad de los espacios se encuentran estrechamente vinculados, y solamente se mejora la conectividad con el desarrollo de la infraestructura vial, esta mejora conduce indefectiblemente a mejorar el bienestar socioeconómico de los municipios, con lo cual se promueve el comercio interno y externo entre municipios, una mayor apertura al mercado y, trae como consecuencia que el municipio crezca y se reduzcan las diferencias socioeconómicas con otros distritos además hace posible que el distrito se desarrolle económicamente. Durango concluye aseverando que todo crecimiento económico repercutirá en la reducción de la pobreza y en el mayor bienestar que disfrutará la población.

En el caso peruano, Arpi (2015), sostiene que las redes viales no solamente han generado desarrollo económico, sino que han contribuido a reducir la diferencia del ingreso entre los varones y las mujeres, concluye afirmando que si bien las inversiones en infraestructura han aumentado; sin embargo, existen muchas regiones donde la brecha de infraestructura es alta.

Calle (2016) en relación a la infraestructura vial en la Amazonía asevera que la primera permite el acceso a polos de desarrollo y facilita el transporte para las actividades extractivas, hace posible que los servicios básicos puedan llegar a lugares alejados, mejorando con ello la calidad de vida. Concluye afirmando que es fundamental la planificación de todos los proyectos de inversión vial, en especial para la selva donde es imprescindible considerar el territorio en tanto posee gran riqueza biológica, alberga ecosistemas importantes y grupos nativos que están protegidos.

Quispe, et al (2020) analizaron cómo se desarrolla el crecimiento económico y el bienestar de la población a causa de la inversión en carreteras en el departamento de Puno; concluyendo que, si hay crecimiento económico, hay progreso económico y si hay progreso económico hay bienestar social, y éste último solo se logra mediante la construcción de redes viales. Según los autores, en ello radica la razón por la cual las autoridades políticas se esmeran por lograr el anhelado crecimiento económico y, para ello usan las inversiones públicas cuyo fin es mejorar la calidad de vida de la población y lograr el desarrollo local. Aunque sus conclusiones conducen a observar que en el caso de Puno no se desarrolló de esta manera, tal vez por tratarse de provincia aducen los investigadores.

Delgado (2020) aborda la construcción del tramo Nuevo Lima – Barranca, donde asevera que la interconectividad vial es fundamental no solo porque facilita el transporte sino porque reduce las tarifas de los pasajes. Además, es visible la mejora del vecindario y la satisfacción del modo de vida del poblador; en tanto que Hidalgo (2021) realiza un análisis casuístico para un sector de Villa El Salvador, donde plantea la relación directa entre infraestructura y satisfacción de la población, en la cual la primera influye sobre la segunda, para él es importante que se priorice determinados proyectos de inversión pública en aras a satisfacer las necesidades más apremiantes de la población.

En la literatura precitada se ha evidenciado el vínculo entre redes viales y calidad de vida no solamente a nivel de los organismos internacionales sino desde la casuística internacional y nacional, por ello se considera imperativo delimitar campos de referencia en torno a las dos variables escogidas: infraestructura vial y calidad de vida.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2008) define la frase infraestructura vial a nivel estructural, como la vía y los soportes que constituyen la estructura de las autopistas, pistas y caminos; en tanto que, Vásquez & Bendezú (2008) la definen como una clase de la infraestructura de transporte conformada por instalaciones y de activos físicos que sirven se realicen todos los servicios de transporte por vía terrestre. Mientras que, por su parte, Vallverdu (2010), la define, como la manera a través de la se articula y conecta un país, lo cual hace posible que realice sus actividades productivas, distributivas y de servicios, incluyendo a las de distracción y turismo. En tanto que, el BID (2020) la define como aquellas

estructuras construidas con el objetivo de interconectar espacios, base de la infraestructura de servicios, ésta última propia de una era post pandemia.

En el presente estudio la autora define, en adelante, como infraestructura vial, a aquella parte de la infraestructura de transporte que conforma la estructura base sobre la cual se construyen autopistas, pistas y caminos y que, permite articular e integrar espacios, economías y sociedades por vía terrestre pero que también hace posible se pueda desarrollar una infraestructura de servicios, pues sin las primeras las segundas no hallarían su razón de ser.

En cuanto a la categoría calidad de vida posee una copiosa bibliografía para delimitar su significación, es abordada desde el aspecto sanitario, psicológico, sociológico e incluso económico. En la presente investigación, se pone énfasis en su carácter social, sin detrimento de la significación que puede tener dicha frase en otros ámbitos.

La precitada categoría es definida por la Organización Mundial de la Salud (1996) en relación estrecha a cómo el ser humano percibe su contexto cultural y su entorno, que objetivos, metas y preocupaciones posee; a lo cual se une su estado físico, psicológico, si es independiente o no, qué relaciones sociales posee, qué factores financieros, sanitarios y ambientales pueden influir en él, así como sus creencias personales. En tanto, Sen (2002) define calidad de vida, como la capacidad que poseen los seres humanos para alcanzar funcionamientos valiosos, entendiendo por tales a todo el conjunto de posibilidades y oportunidades que posee el individuo para escoger la manera idónea en que desea vivir; este economista concluye afirmando que el mejor modo en que los individuos pueden alcanzar una calidad de vida equitativa es que el Estado brinde igualdad de oportunidades de acuerdo a las competencias y aptitudes de cada persona.

En contraste, Cardona & Agudelo (2005) aseveran que dicho concepto ha variado en el tiempo de acuerdo a las construcciones culturales más se puede entender su significación de un modo bidimensional, desde el aspecto individual (privado) en el cual es fundamental tener en consideración numerosos aspectos subjetivos como el mismo sentido de la vida, la felicidad, así como la satisfacción de las necesidades, los cuales permitirían que la vida posea calidad bajo un compromiso moral; y, desde el aspecto colectivo (público), donde se debe contextualizar al individuo pues en ese contexto se encuentra un conglomerado de

significados que el mismo ha construido, con la ayuda de las demás personas que forman parte de su sociedad, y que le permiten valorar su vida y compararla de acuerdo a criterios ya establecidos en la sociedad a la cual pertenece. Estos autores concluyen afirmando que para definir calidad de vida es un requisito ineludible contextualizar al hombre en su cultura.

Por su parte, Jiménez (2010) considera que la medición de la calidad de vida es una labor casi imposible de realizar, en especial si se toma en cuenta la vida en la relación con la impronta ecológica. De ahí que se trate de un concepto dinámico, el cual se puede comprender desde una definición macro sin por ello perder la importancia vital de las dimensiones particulares que la definen *per se*; por ello define esta categoría como el grado ideal de satisfacción de las necesidades del ser humano que pueden ser observables mediante indicadores, los cuales no hacen más que evidenciar cómo el hombre ha sido capaz de acceder a recursos para tener manejo y dominio de su vida. En cambio, Urzúa & Caqueo-Urizar (2012) realizan un balance de los aportes teóricos en torno al término calidad de vida, desde diferentes perspectivas tanto psicológicas como sociológicas concluyendo que toda la literatura en torno al término precitado es subjetiva, relativa de acuerdo a cada persona y según el contexto.

Cornejo (2016), relaciona íntimamente este concepto con un estado psicológico ya sea de nivel emocional o cognitivo mediante el cual la persona evalúa la satisfacción que se posee en las diferentes dimensiones de su vida ya sea a nivel físico, psicológico, ecológico, etc. En contraste a este autor peruano, el departamento de Salud y Servicios Humanos de Estados Unidos (2020) a través de Healthy People, define calidad de vida unida a la salud, como un concepto de diversas dimensiones que incluye el aspecto físico, psicológico y social, rebasa el bienestar que es solo un aspecto de la calidad de vida, el cual estima los ámbitos que influyen en la vida del ser humano y su correspondiente satisfacción con la misma; en consecuencia se refiere a cómo el ser humano logra optimizar su desarrollo físico, personal, mental, material, social en un contexto que lo ayude a vivir una vida agradable, provechosa y productiva. Finalmente, García- García & Carrizales-Berlanga (2021) aseveran que la calidad de vida está íntimamente vinculada a la salud, delimitando dimensiones como: la salud física, mental, la percepción de salud general, la vitalidad, el ámbito social y el aspecto emocional.

La autora del presente trabajo considera que la calidad de vida es, un estado de satisfacción total que alcanza el hombre mediante el desarrollo de sus capacidades, estado que depende de la percepción del individuo (ámbito subjetivo y personal) quien sentirá dicho bienestar; sin embargo el hombre no se encuentra desligado de su medio sino inmerso en el mismo, por tanto, sus relaciones políticas (de conflicto o de paz), sociales (bienestar educativo, bienestar salud, bienestar ecológico, etc.) y económicas (inserción en mercado, inserción laboral, bienestar financiero, etc.), se encuentran en un contexto cultural, a través del cual se traslucen los acuerdos o conflictos, el crecimiento económico y el desarrollo material y social, avance en salubridad, desarrollo de infraestructura, acceso a la educación y tecnología, entre otros aspectos (ámbito público). De modo que, la calidad de vida de una persona puede resumirse en su sensación de sentirse bien dentro de un contexto político, social, económico y cultural concreto.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

La presente investigación aborda el caso determinado de una parte de la sociedad del sector 9 de Villa El Salvador, conformada por los grupos 2,3,4,5; en tal sentido, se le considera casuística pues analizará este caso específico y cuál es la interrelación entre estructura vial y calidad de vida. Así mismo, debido a la naturaleza de abordar solamente unos grupos humanos se le considera micro social pues atañe a un espectro delimitado de grupos, en los cuales se evidencia la relación mejora de calidad de vida frente a un proyecto vial, que en adelante podrían bien servir de paradigma de reflexión en campos más amplios. En este sentido, para el análisis del caso se observa cómo se encontraba la calidad de vida de los precitados grupos antes del proyecto Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal de las calles internas de los grupos 02,03,04 y 05 del Sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima, confrontando dicha situación con una evaluación ex post del mismo, a partir de ello, se formulan ciertas hipótesis que permiten acercarse a una realidad desde la gestión pública, la cual tendrá que ser refrendada.

Esta investigación, por el objetivo de estudio, es básica, en tanto busca conocer el impacto de las redes viales en la calidad de vida del grupo poblacional estudiado y, de modalidad operacional correlacional pues establece relación entre dos variables (Medianero, 2022; Esteban,2018); en tanto se observa cómo la variación de una variable como el mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal repercute en la otra que es la calidad de vida de los residentes del sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima. Al mismo tiempo es orientada, en tanto está destinada a la verificación de hipótesis y obtención de conclusiones.

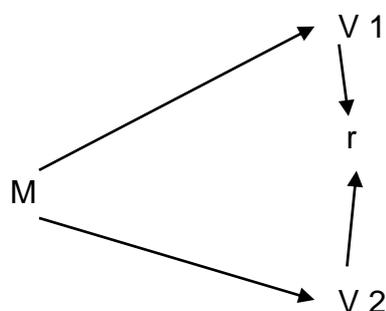
Pero, al mismo tiempo, es descriptiva en tanto describe las particularidades del sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima, y las consecuencias que ha tenido el mejoramiento vial y peatonal en su modo de vida, en una relación recíproca y como parte de un todo sistémico; con método observacional (Medianero, 2022). El diseño es de corte transversal pues se trata de una investigación que privilegia la observación en el análisis de datos de variables seleccionadas en un espacio temporal, además que mide los datos en un solo momento (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018); y, es no experimental porque el investigador no configura el modo

como se producirán los hechos a investigar (Medianero, 2022; Corona, 2016); solo los observa y describe, evitando la manipulación de las situaciones a analizar.

Posee un enfoque cuantitativo en tanto se realiza una exhaustiva medición de las variables en relación a los objetivos delimitados, de ahí que se verifiquen y confirmen supuestos (Corona, 2016); pero también porque este enfoque brinda oportunidad de contrastar las hipótesis con los hallazgos, lo cuales pueden ser aplicados a otros ámbitos o contextos (Medianero, 2022). Es así como para la presente pesquisa se opta por el desarrollo de encuestas, con cuestionarios de preguntas cerradas, directas e indirectas preferentemente, para una población, cuya finalidad es la recopilación de información, luego dichos datos son procesados a través de la estadística descriptiva en tanto, se visualiza la cantidad de personas, nombres, edades, situación civil pero también mediante la estadística inferencial pues se analiza la información obtenida de la muestra seleccionada y se plantea conclusiones que se aplicarán a todo el conjunto.

El tipo de razonamiento empleado es el deductivo pues a partir de principios generales, se pasan de estos conceptos, a probarse las hipótesis mediante el análisis, a partir de los resultados concretos, que se aplican a un contexto particular, arribando a determinadas conclusiones (Segura, 2017).

El esquema empleado es el siguiente:



Dónde: M = Muestra (de vecinos de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima).

V 1 = Variable proyecto de mejoramiento vial

(Proyecto de infraestructura vial: Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 9, distrito de Villa El Salvador - Lima- Lima).

V 2 = Calidad de vida de los residentes del sector 9.

r = Correlación entre las variables V 1 y V 2.

3.2 Variables y operacionalización

Variable 1: Proyecto de mejoramiento vial

El proyecto de infraestructura vial denominado Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02,03, 04 y 05 del sector 9, distrito de Villa El Salvador-Lima-Lima, es un proyecto de inversión pública, cuya inquietud nace en el año 2015 frente a las necesidades de la población y es procesado por el entonces Sistema Nacional de Inversión Pública asignándosele el código correspondiente.

Este proyecto de inversión consiste en la participación que realiza el Estado gracias a la disposición de recursos públicos que se usan para financiar de manera parcial o total una obra, la cual se efectúa con el propósito de forjar un capital físico, como lo son las carreteras o toda la infraestructura vial que movilice el capital humano existente en la población, las inversiones y mejore el nivel de empleabilidad, pero que también se articule con el capital institucional para promover el proyecto o apoyar en la sostenibilidad, y, asimismo produzca capital intelectual en torno a la generación que conocimientos que fluyen en el proceso; todo ello, en su conjunto con la finalidad de producir bienes y servicios de manera efectiva (Disposiciones Generales del Reglamento del Decreto Legislativo 1252, art 3, inc. 14, con fecha 09 de diciembre del 2018).

En relación a lo mencionado anteriormente, el proyecto denominado Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 09, distrito de Villa El Salvador - Lima-Lima, es un proyecto de infraestructura vial que tuvo como objetivo gestar adecuadas condiciones de tránsito vehicular y peatonal, se ejecutó en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 09, que corresponde al territorio VII de Villa El Salvador, que limita con la Av. José Olaya por el Norte, la Av. 200 Millas por el Sur, la Av. María Elena Moyano por el Este y, la Av. Magisterio y su prolongación Av. Separadora Agro-Industrial por el Oeste.

El citado proyecto se aprobó el 26 de febrero del año 2019, mediante Resolución de Gerencia Municipal 022-2019-MVES-GDU para la construcción de 35,237.88 m² de pavimento, de 19,250.93 m² de veredas y 504.41 metros lineales de muro de contención de concreto (Expediente Técnico del Proyecto de Inversión Pública, SNIP 341900), e inició su ejecución el 14 de noviembre del mismo año en

cuestión, culminando la obra en agosto del año 2020. El monto del presupuesto del proyecto ascendió a S/. 9,663,801.38 y para su ejecución se realizó un convenio de transferencia de recursos públicos con el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento el 08 de marzo del 2019, estipulándose un cofinanciamiento entre el gobierno local representado por la Municipalidad de Villa El Salvador y el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento.

El monto de cofinanciamiento pactado llega a ascender a 53.22% del monto total del proyecto por parte del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, y el resto sería compromiso de la Municipalidad (Convenio 046-2019-Vivienda, de transferencia de recursos públicos para la ejecución del proyecto de inversión pública entre el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y la Municipalidad Distrital de Villa El Salvador, 2019).

En este estudio, interesa la medición de la variable calidad de vida de los residentes del sector 9, debido a que es aquella que evidencia una respuesta a la hipótesis planteada.

Variable 2: Calidad de vida de los residentes del sector 9.

Se había delimitado campo de referencia de significado de calidad de vida entendiéndose como la percepción de una persona o de un grupo humano de sentir bienestar, hecho que puede ser subjetivo desde el punto de vista individual más aún cuando trasciende a la esfera pública, es imperativo que dicha sensación humana se refrende con otras percepciones y experiencias en determinados contextos socio materiales concretos que evidenciarán crecimiento económico, bienestar social, material, desarrollo en salubridad, mejora educativa, desarrollo en infraestructura, adelanto tecnológico, etc.

En la operacionalización se establece la manera cómo se va a medir y evaluar las variables, estableciéndose dimensiones e indicadores. De este modo, las dimensiones son parte de las variables o un fragmento de las mismas que permiten comprender la variable en toda su complejidad; en tanto, los indicadores forman parte de las dimensiones y son conceptos que evidencian que la variable está presente (Carballo & Guelmes, 2016). De este modo se establecen tres dimensiones para nuestra variable calidad de vida que son parte de la misma: a) Bienestar personal y físico, b) Bienestar material y, c) Bienestar social; es así como

estas tres dimensiones conducen a la comprensión mayor de lo que hemos delimitado como campo de referencia calidad de vida.

Habiendo comprendido la variable a partir de las dimensiones propuestas, es necesario establecer indicadores que son las unidades que permitirán la observación directa y harán posible que la variable sea analizada, medida y verificada (Arispe et al, 2020; Carballo & Guelmes, 2016). Por tanto, se plantean como indicadores para bienestar personal y físico: reducción de tiempo de viaje al centro laboral, el acceso a centros de educación, reducción de polvo y contaminación ambiental, reducción de accidentes de tránsito en la zona y la implementación de campañas médicas; para bienestar material: acceso al comercio, apertura de nuevos comercios, acceso a centros laborales; y, para bienestar social: seguridad ciudadana y acceso a señales de red inalámbrica.

Tabla 1

Operacionalización de la variable: Calidad de vida de los residentes del sector 9

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas de medición	Niveles y rangos
Bienestar personal y físico	Reducción de tiempo de viaje al centro laboral. Acceso a centro de educación. Reducción de polvo y contaminación ambiental. Reducción de accidentes de tránsito en la zona. Implementación de campañas médicas	1 - 12	Ordinal Completamente en desacuerdo (1), En desacuerdo (2), Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3), De acuerdo (4), Completamente de acuerdo (5)	Bajo [22 – 30] Medio [13 - 21] Alto [6 -12]
Bienestar material	Acceso al comercio. Apertura de nuevos comercios. Acceso a centros laborales.	13 - 22		Bajo [19 - 25] Medio [12 - 18] Alto [5 - 11]
Bienestar social	Seguridad ciudadana Acceso a señales de red inalámbrica	23 - 36		Bajo [26 - 35] Medio [16 - 25] Alto [7 -15]

3.3 Población, muestra y muestro

La población o también conocida como el universo es el grupo de casos o elementos, pudiendo ser personas u objetos que poseen ciertas peculiaridades que

los identificaría como el todo, dicho universo es el interés de la investigación, sobre el cual se desea conocer algo (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018; Ventura-León, 2017). Cabe mencionar que una población puede ser estudiada, medida e incluso cuantificada (Arias-Gómez, et al, 2016); para ello debe ser definida, limitada y accesible.

A diferencia de la población, la muestra es un subgrupo de la población que constituye una parte representativa de la misma, la cual ha sido seleccionada para realizar la investigación. En tanto, el muestreo es el método usado para elegir a los integrantes de la muestra, en esta investigación se ha optado por el muestreo no probabilístico, pues la elección de las unidades escogidas depende de la elección propia del investigador (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018). Así mismo, se trata de un muestreo del tipo intencional, debido a que se intenta explorar la percepción de la población del grupo de personas mayores de 18 años en cuanto a la mejora de su calidad de vida ex post la ejecución del proyecto de inversión pública (Otzen & Manterola, 2017). A lo cual se suma el efecto post pandemia que evita que se interactúe libremente con la población y dificulta se efectúen métodos probabilísticos. No obstante, se considera que esta muestra permitirá realizar algunas inferencias a generalizarse para todo nuestro universo que es el sector 9 (Arias-Gómez, et al, 2016).

Delimitando campos de estudio, se tiene que la población a estudiar la conforman los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador-Lima. En ese sentido, se ha considerado al total de contribuyentes que residen en los grupos 2, 3, 4 y 5, información que fue brindada por la Subgerencia de Recaudación, Control y Ejecutoría Coactiva de la Municipalidad Distrital de Villa El Salvador, dicha población está constituida por 1402 contribuyentes. En consecuencia, para efectos muestrales se ha escogido a 126 residentes contribuyentes.

La fórmula para el cálculo de la muestra para poblaciones finitas es como se indica a continuación:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Tabla 2

Población universo y muestreo del sector 09 de Villa El Salvador-Lima-Lima

Sector 9			
Grupos	Población de Contribuyentes	% Población	Muestra de contribuyentes
02	470	33.52%	42
03	640	45.65%	58
04	121	8.63%	11
05	171	12.20%	15
Total	1402	100.00%	126

Fuente: Carta N° 412-2022-GRAT/MVES de 2 de junio del 2022 (Anexo 8)

$n = 125.96$

Donde:

$n = 126$, número de la muestra

$N = 1402$, total de contribuyentes

$Z = 1.96$, nivel de confianza del 95%

$P = 0.9$, probabilidad de éxito 90%

$q = 0.1$, probabilidad de fracaso 10%

$d = 0.05$, 5% de error de estimación.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La recolección de información ha consistido en un proceso planificado y sistemático que ha permitido reunir datos, que constituyen la base del análisis, a fin de lograr resultados que conduzcan a la consecución de los objetivos planteados y a la confiabilidad del presente estudio (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018). En esta herramienta, el elemento *per se* que la identifica es el cuestionario que consiste en diversas preguntas relacionadas a una o más variables, permite que la información sea estandarizada, y que facilita la recopilación y registro de datos mediante preguntas que pueden ser: cerradas, de elección múltiple, abiertas, etc. (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018). Dichas preguntas que conforman el cuestionario no deben demorar en responder más de 35 minutos aproximadamente so riesgo de cansar a la persona que las responderá.

El cuestionario tiene diversas maneras de cómo llegar al encuestado, vía electrónica por medio del Google forms, cuestionario impreso o mediante la comunicación directa. La ventaja que se observa es que el cuestionario permite capturar un gran volumen de información sobre las variables, que no son más que los indicadores de éstas últimas; gracias a la técnica de muestreo, dicha información nos conducirá a corroborar las hipótesis y responder al problema planteado. Además, es una herramienta de fácil uso (Hernández Sampieri & Mendoza, 2018), y económica.

Luego de redactado el cuestionario, se realizó la validación del instrumento a través del juicio de expertos, quienes revisaron y evaluaron el contenido y estructura del cuestionario y emitieron el dictamen de suficiencia del instrumento previamente a la recolección de la data.

El cuestionario constó de 36 preguntas (18 antes y 18 después del desarrollo del proyecto de mejoramiento vial), 12 preguntas referidas a la dimensión bienestar personal y físico, 10 preguntas referidas a la dimensión bienestar material y 14 a la dimensión bienestar social y se llevó a cabo los días 25, 26 y 29 de junio, encuestando a los residentes de los grupos 2, 3 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador. Así mismo, se aplicó la prueba estadística de fiabilidad con el Alpha de Cronbach, obteniéndose un índice de confiabilidad de 0.803 para dicho cuestionario.

Tabla 3

Juicio de expertos del instrumento para la variable calidad de vida

N°	Grado académico	Nombres y apellidos del experto	Dictamen
1	Doctor	Cruz Antonio Lip Licham	Hay suficiencia
2	Doctor	Edwin Alberto Martínez López	Hay suficiencia
3	Maestro	Alfonso Arturo Hidalgo Moreno	Hay suficiencia

3.5 Método de análisis de datos

En el presente estudio, los resultados se presentan en tablas de frecuencias, porcentajes y gráficos, de tal manera que la información se muestre ordenada y fácil de interpretar. Para la contrastación de la hipótesis, se usó la prueba no paramétrica de Wilcoxon, empleando el software estadístico SPSS versión 26.

3.6 Aspectos éticos

La investigación científica o humanística tiene como base principios éticos y prácticas de integridad científica que resultan de la profesión de los investigadores a determinados valores en su modo de conducir y aplicar los resultados obtenidos a lo largo de su aventura de trabajo intelectual (CONCYTEC, 2019).

El presente estudio, en todas sus fases de desarrollo se ha conducido en base a los siguientes principios: integridad, honestidad y honradez, objetividad e imparcialidad, veracidad, corrección y responsabilidad no solo en el proceso sino para la difusión de los resultados de la pesquisa y, transparencia (CONCYTEC, 2019).

Estos principios se relacionan de manera directa con la ética que debe atravesar a todos los campos de investigación y del quehacer humano, teniendo en consideración el respeto al otro como sujeto que produce una investigación científica, producto de su intelecto y de su trabajo creativo, por lo cual es imperativo citarlo en caso se tome alguna referencia, so riesgo de atentar contra su propiedad intelectual, lo cual constituye plagio según la institución American Educational Research Association (2011).

En la misma línea ética y de integridad, se debe respeto, a la persona humana, a su dignidad y diversidad, en muchos casos diversos grupos humanos son objeto de investigación, en el caso de muestreos, y en ese sentido, la investigación debe contribuir al bien público (American Educational Research Association. 2011).

IV. RESULTADOS

4.1 Resultados Descriptivos

Tabla 4

Resultados de la variable Calidad de vida.

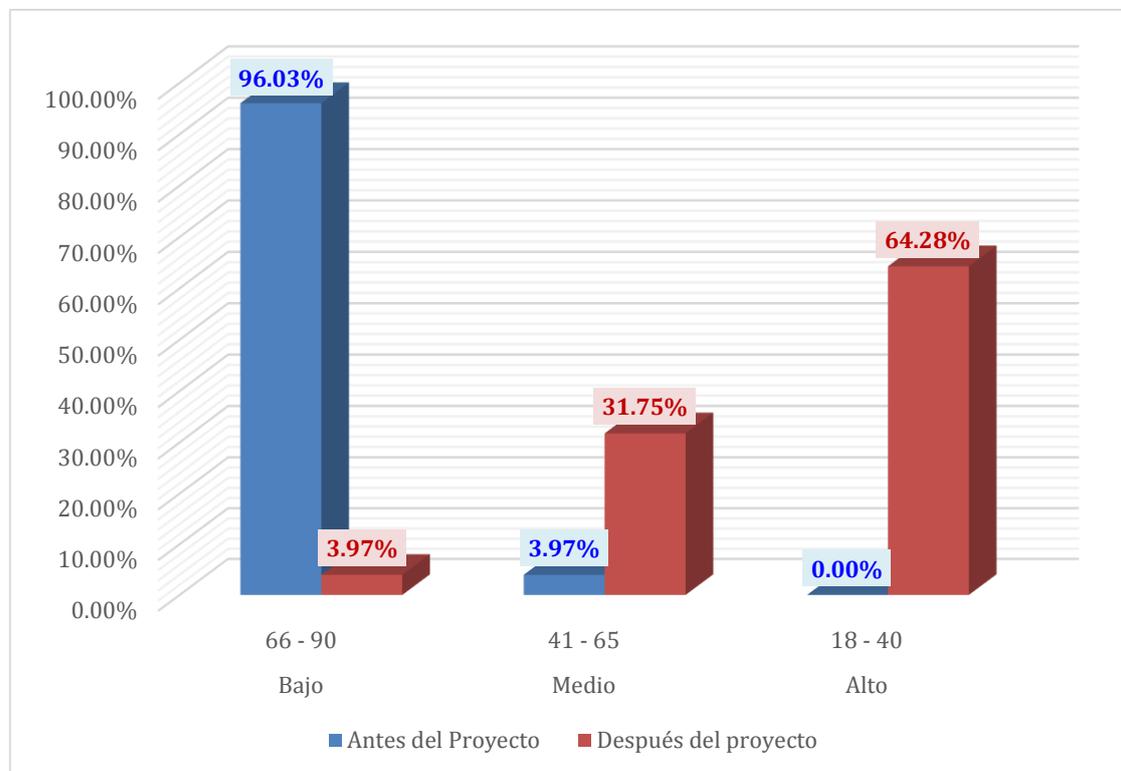
Niveles de calidad de vida de las personas encuestadas del grupo 2, 3, 4 y 5 del sector 9

Nivel	Rango	Proyecto de mejoramiento vial Antes	Proyecto de mejoramiento vial Después
Bajo	66 - 90	96.03%	3.97%
Medio	41 - 65	3.97%	31.75%
Alto	18 - 40	0.00%	64.28%

Figura 1

Representación gráfica de la variable calidad de vida ex ante y ex post del proyecto.

Niveles de la calidad de vida



Los resultados mostrados en la tabla 4, figura 1, evidencian que de la muestra que consta de ciento veintiséis (126) personas encuestadas, habitantes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 del distrito de Villa El Salvador, antes del proyecto el 96.03 % de habitantes no percibían ningún beneficio en su calidad de vida. De las dimensiones consideradas, se hizo manifiesto que esto se debía a la carencia de infraestructura vial, la cual según los resultados de nuestra muestra favoreció las mejoras en las condiciones de vida personales, educación, salud, seguridad personal. No obstante, el 3.97% de dicha muestra mostró poseer una calidad de vida, nivel medio, siendo un porcentaje menor frente a la realidad contrastante y mayoritaria que poseía una calidad de vida de nivel bajo o precario. De la tabla 4 y figura 1, se obtiene que el 96.03% de las 126 personas encuestadas de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 no percibían ningún tipo de beneficio personal y físico, material y social debido a que no contaban con infraestructura vial y el 3.97% indicaron un nivel medio; es decir, antes de la ejecución del proyecto de mejoramiento vial en los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador; posteriormente con el desarrollo del proyecto, el 3.97% indica como nivel bajo; es decir, muy pocos no perciben los beneficios obtenidos, el 31.75% perciben un nivel medio de los beneficios que les otorga el desarrollo del proyecto y un 64.28% considera que ha el proyecto les ha otorgado diversos beneficios.

Si se observa la tabla 4 y la figura 1, se puede entablar una relación comparativa entre el antes del proyecto y el ex post del mismo, de donde se puede vislumbrar que después de la construcción el proyecto de mejoramiento vial solo el 3.97% quedaron con un nivel de vida bajo; en tanto, el 64.28% elevó su nivel de vida a alto y el 3.97 % que gozaban de una calidad de vida nivel medio la elevó a un 31.75 % mejorando también su calidad de vida. En consecuencia, se puede afirmar que el 96.03% mejoraron su nivel de vida a un nivel alto o medio, mientras que el 3.97 % no pudo percibir los beneficios obtenidos de la ejecución del proyecto, quedando abierta la posibilidad que pudo deberse a otros factores, los cuales son ajenos al desarrollo de la presente investigación.

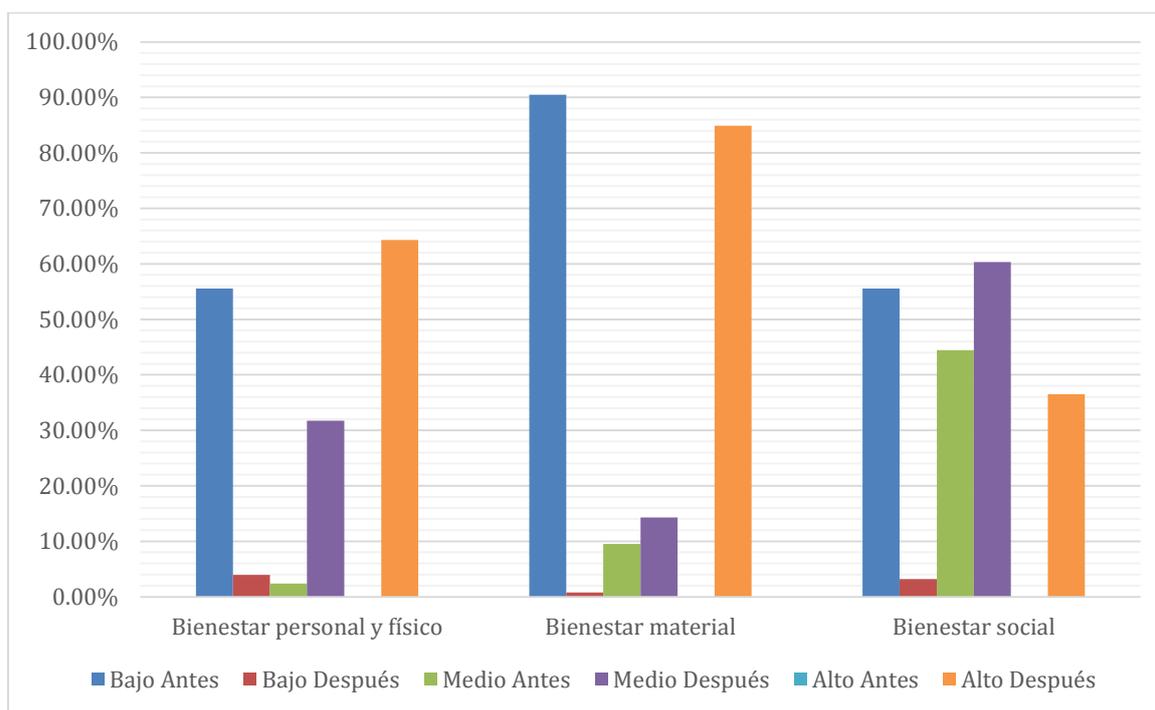
Tabla 5

Dimensiones de la variable Calidad de vida
Niveles de las dimensiones de calidad de vida

Dimensiones/Nivel	Bajo		Medio		Alto	
	Antes	Después	Antes	Después	Antes	Después
Bienestar personal y físico	55.56%	3.97%	2.38%	31.75%	0.00%	64.28%
Bienestar material	90.48%	0.79%	9.52%	14.29%	0.00%	85.92%
Bienestar social	55.56%	3.17%	44.44%	60.32%	0.00%	36.51%

Figura 2

Niveles de las dimensiones de la calidad de vida



Un análisis comparativo en torno a los niveles de las dimensiones de la calidad de vida antes del proyecto y ex post el proyecto, según la muestra, y como se observa en la tabla 5 y figura 2, evidencia que:

- a) Ninguna persona gozaba de bienestar personal y físico alto antes del proyecto. El grupo que constituye el porcentaje del 2.38% podían afirmar que gozaban de bienestar personal y físico medio mas el 55.56% ósea más de la mitad de la muestra poseía nivel de bienestar personal y físico bajo. Sin embargo, después del proyecto, el panorama cambia, el 64.28% de las personas encuestadas evidenció que gozan de bienestar personal y físico alto mientras que el 31.75% goza de bienestar personal y físico medio y solo el 3.97% permanece con bienestar personal y físico bajo.
- b) En cuanto al bienestar material, ninguno de los encuestados refirió poseer un bienestar material alto antes del proyecto, más bien un 90.48% poseía un bienestar bajo mientras que un 9.52% manifestó gozar de un bienestar material medio, situación que cambia con la ejecución del proyecto pues el 85.92% de la muestra expresó haber conseguido bienestar material alto; en tanto el 14.29% logró bienestar material medio y solo el 0.79% se mantuvo con bienestar material precario.
- c) Con relación al bienestar social, el porcentaje obtenido contrasta con las cifras de bienestar personal y físico y, bienestar material respectivamente. Las encuestas revelan que antes del proyecto ninguna persona percibía bienestar social alto, el 44.44% gozaba de bienestar social medio y el 55.56% poseía un bienestar social muy frágil. Pero, después del proyecto, el 36.51% de los encuestados perciben un nivel de bienestar social alto, el 60.32% un nivel de bienestar social medio y solo el 3.17% muestran que han obtenido un nivel de bienestar social bajo.

La tabla 5, muestra que los encuestados percibían que se encontraban en una situación de olvido e indiferencia por parte de las autoridades municipales. Este supuesto tenía su correlación, según los encuestados, en la ausencia de proyectos de infraestructura vial en el sector y, este poco interés edil no les había permitido prosperar a nivel personal y físico, material y social, lo cual se verifica con las cifras obtenidas luego del proyecto dando validez al supuesto colectivo y convirtiéndolo en una realidad fehaciente con la cifra indicadora de 64.28% de alto nivel de

bienestar personal y físico, 85.92% de alto nivel de bienestar material y 36.5% de alto bienestar social respectivamente.

4.2 Contrastación de hipótesis

Hipótesis general

H₀: El desarrollo del proyecto de mejoramiento vial no influye en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador – Lima.

H₁: El desarrollo del proyecto de mejoramiento vial influye positivamente en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador – Lima.

Tabla 6

Estadístico de prueba de la variable calidad de vida

	Después del Proyecto – Antes del Proyecto
Z	-9.743 ^b
Sig. Asintótica (bilateral)	<0.001

a: prueba de rangos con signo de Wilcoxon

b: Se basa en rangos negativos.

En la tabla 6, se observa que el valor de p (Sig. Asintótica) es menor que 0,05; por tanto, se acepta la hipótesis alterna. Ello indica que el desarrollo del proyecto de mejoramiento vial influye positivamente en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador - Lima.

Hipótesis específicas

H₀: El desarrollo del proyecto de mejoramiento vial no influye en el nivel de bienestar personal y físico, material y social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador – Lima.

H1: El desarrollo del proyecto de mejoramiento vial influye positivamente en el nivel de bienestar personal y físico, material y social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador – Lima.

Tabla 7

Estadístico de prueba de la variable calidad de vida por dimensiones

	Bienestar personal y físico		Bienestar material		Bienestar social	
	Después	Antes	Después	Antes	Después	Antes
Z	-9.692 ^b		-9.719 ^b		-9.695 ^b	
Sig. Asintótica (bilateral)	<0.001		<0.001		<0.001	

a: prueba de rangos con signo de Wilcoxon

b: Se basa en rangos negativos.

De la tabla 7, se obtiene que el valor de p en las tres dimensiones es menor que 0,05, se aceptan las hipótesis alternas H₁: El desarrollo del proyecto de mejoramiento vial influye positivamente en el nivel de bienestar personal y físico, material y social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador – Lima.

V. DISCUSIÓN

Luego de haber probado las hipótesis con la metodología escogida de muestreo mediante cuestionario y, en concordancia con el objetivo general, se obtuvo un nivel de significancia <0.001 siendo este indicador menor que 0.05 y $Z = -9.743$, es decir existe una relación directa entre la ejecución del proyecto Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal de las calles internas de los grupos 2, 3, 4 y 5 del Sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima y la mejora de la calidad de vida de los habitantes de dichos grupos del sector 9 de Villa El Salvador.

A partir del establecimiento de la relación de ambas variables se ha podido deducir que, gracias al proyecto de infraestructura vial, mejoró la calidad de vida de los pobladores, siendo el aspecto que más consideran, el material en el cual el 85.92% de la muestra evidenció gozar de bienestar material alto.

Si se considera la importancia que ha tenido para los pobladores el bienestar material como indicador de mejora en la calidad de vida debido a las valoraciones otorgadas antes y después del proyecto, este aspecto podría ser un punto de partida para una propuesta en torno a la importancia de la conectividad para el acceso o generación de comercio en Villa El Salvador, que es la actividad fundamental en torno a la cual dicho distrito se ha desarrollado económicamente desde los últimos veinte años. Dicha propuesta generaría una teoría fundamentada (Glaser & Strauss, 2006), a partir de la generación de nuevas hipótesis en el análisis de datos. De manera análoga, investigaciones de este tipo en torno a los diferentes sectores de Villa El Salvador pueden aportar a un conocimiento más exacto de la realidad de un distrito como Villa El Salvador, como afirman Glasser y Strauss (2006, p. 30): un solo caso puede indicar una categoría o propiedad conceptual y unos cuantos casos más pueden confirmar esta indicación.

La presente investigación concuerda con los hallazgos obtenidos por Khanani et al, (2021) y, Welde & Tveter (2022) pues la construcción de la infraestructura vial en el sector 9, tuvo un impacto en la calidad de vida del poblador de dicho sector, lo cual es más perceptible en el indicador de bienestar material; sin embargo, no se trata de una mejora en la calidad de vida de tipo equitativa, sino que se beneficiaron más aquellos que ya gozaban de cierto bienestar, ampliando las brechas de desigualdad, es el caso del grupo 2, cuya población antes de la ejecución del proyecto se ubicaba en nivel medio bajo según los planos estratificados de Villa El

Salvador (INEI, 2020), luego, continuaron en dicho nivel más fue evidente la mejora de habitabilidad, lo cual se puede observar en el Anexo 3 (anexo fotográfico), y, se debe agregar que dicho grupo se encuentra estratégicamente ubicado en medio de cuatro avenidas principales, por ende poseían un pasivo territorial con capacidad de desarrollo (Yusupov, 2020), lo cual permitió que sean los más favorecidos.

En contraste a este grupo, se encuentran los grupos 3, y 5 cuya ubicación no es favorable para el desarrollo pues se encuentran situadas cerca al cerro lomo de corvina en el cual no florece ninguna actividad ni económica ni comercial; no menos diferente es el caso del grupo 4. En este punto, conviene preguntarse ¿por qué la ejecución del proyecto de mejoramiento vial no benefició de manera equitativa a todos los grupos del sector?. Teniendo en consideración que el uso de los fondos públicos dirigidos a los proyectos se destina con un objetivo de desarrollo ya sea local, sectorial o nacional según los artículos 1 y 3 del Decreto Legislativo 1252 que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (MEF: 2016), es pues que se espera que toda inversión obtenga el mayor impacto socio económico en la población.

Es menester percatarse que las zonas en las cuales se ejecutó el proyecto son residenciales y no comerciales, es imposible aseverar que la mejora en la calidad de vida de los pobladores, se deba a un crecimiento económico o desarrollo comercial de la zona directamente, sino más bien, se trata que, al tener mayor conectividad y accesibilidad del transporte, los habitantes mejoraron sus oportunidades laborales, sus viviendas se valorizaron (Khanani et al, 2021), lo cual influyó en la calidad de vida.

Aquello se hace evidente en las encuestas, en las cuales la población percibe que mejoró su calidad de vida, en las dimensiones de bienestar personal y físico y, material pues la infraestructura vial permitió que se conecten con otros espacios, se integre el territorio, aumente la afluencia de vehículos de transporte público, los pobladores puedan acceder a insertarse de una manera más ventajosa en el mercado laboral, se puedan movilizar a centros de estudios y centros médicos (Cooper et al, 2019). El bienestar material que obtuvieron se tradujo en el ámbito de habitabilidad (Mattson et al, 2021; Xiaofeng et al, 2021), que se percibe actualmente en la población.

Es menester recordar que solo el 3.97% de la muestra percibe que permaneció con una calidad de vida baja, lo cual atribuimos a la falta de planificación estratégica moderna con enfoque social que es un imperativo actual para reducir brechas de pobreza (ONU, 2018), por ello cualquier proyecto debe considerar más el beneficio local pero no solamente midiendo costo-beneficio sino usando otras herramientas para la planificación de los proyectos de inversión en el territorio.

La ejecución del proyecto debió haber logrado una reducción de la pobreza en los grupos 3,4 y 5 mas se observa en el perfil del proyecto elaborado por la Municipalidad de Villa El Salvador, en la fase pre-inversión (2015), que no hay un estudio prospectivo en torno a cómo impactaría la red vial construida en la reducción de los niveles de pobreza y bienestar social, a lo cual se debe sumar que dichas carreteras cercanas a la costa tampoco tuvieron un enfoque de resiliencia al cambio climático (ONU, 2018), fundamental para que sea sostenible. Es más, esto último ayuda a comprender que en el nivel que menos ha impactado la ejecución del proyecto es ciertamente en el bienestar social, donde el 55.56% de la muestra detenta bienestar social bajo antes del proyecto y después del mismo solamente el 36.51% logrará alcanzar bienestar social alto, es decir un poco más de un tercio de la muestra. En este sentido el Banco Mundial advertía el imperativo de realizar un análisis social previo a fin de acrecentar las oportunidades de desarrollo (Banco Mundial, 2015), pues no se trata solo de integrar espacios económicos, sino que la integración sea estratégica a fin de promover el desarrollo social y, sostenido, con enfoque ambiental (ONU, 2018) y territorial (CEPAL, 2019), a fin de aprovechar capacidades y recursos.

Muchas autoridades de gobierno nacional, regional o local no se interesan por desarrollar una planificación estratégica para el desarrollo de proyectos de inversión que tenga en cuenta el plan estratégico de desarrollo local, los planes sectoriales de desarrollo, los planes nacionales y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). A lo cual se debe sumar el hecho que no existe una planificación del desarrollo urbano centrado en fomentar polos de desarrollo económico con el objetivo de reducir la pobreza y que considere el aspecto ambiental para el diseño de las infraestructuras viales. Por lo tanto, no sorprende que no se haya realizado una planificación previa para el proyecto de mejoramiento vial en el sector 9, pues el gobierno local se encontraba más interesado en invertir en carreteras tratando de

cumplir con sus promesas políticas; en la mayoría de los casos, este interés político de inversión en infraestructura vial haya su correlación en los altos niveles de corrupción, tema que sería parte de otra investigación.

Es imperativo comprender la importancia de la infraestructura vial en las políticas públicas y, que la precitada infraestructura vial se construye en una coyuntura determinada por los intereses ediles de invertir en obras públicas: pistas, veredas y muros de contención. Esto último también vinculado al impulso que se dio al Plan Nacional de la Infraestructura para la Competitividad (2019) que condujo a la que la mayoría de las autoridades ediles se interesen mucho más por invertir en infraestructura vial aduciendo que deseaban lograr un desarrollo sostenido e incluso de su jurisdicción de gobierno, pero también debido a la concepción de antaño que se posee en políticas públicas en torno a la infraestructura vial como el soporte que posibilita y alienta el desarrollo económico (Vásquez & Bendezú, 2008). En este sentido se trataba que las redes viales, al permitir la conectividad no solo proporcionen la posibilidad de lograr un bienestar material sino también un bienestar personal y físico y con ello mejoren el nivel de bienestar social, logrando una mejora en la calidad de vida en todas las dimensiones.

En nuestro caso, se ha parangonado el antes y después de la ejecución del proyecto valiéndonos del archivo fotográfico de la Municipalidad de Villa El Salvador lo cual conduce al observador a notar cuánta mejora hubo en la construcción o arreglo de las viviendas, pues las condiciones previas al proyecto no eran satisfactorias, pese a tratarse de hogares cuyos predios eran propios. Después del proyecto, es evidente el cambio a nivel urbanístico, así lo que Hidalgo (2021) observaba sobre cómo las redes viales habían logrado satisfacer las necesidades de la población para el grupo 08 del sector 06 de Villa El Salvador, no resulto disímil para el caso estudiado.

Por otro lado, si se tiene en cuenta que las redes viales articularon el territorio con otros espacios, y si el impacto a nivel de comercio y desarrollo económico no fue directo en la zona en mención, bien pudo beneficiar a los sectores aledaños, conformándose clusters empresariales que motivarían la oferta laboral, lo cual también podría ser parte de otra investigación. Y, es que no toda carretera tiene como objetivo impulsar el desarrollo económico directo en la misma zona en cuestión pero si articula espacios y se puede acceder fácilmente a otras zonas,

promoviendo la apertura a nuevos mercados, mejores oportunidades laborales o de negocio para los residentes, lo cual les permite mejorar la construcción de sus casas (García, 2019; Mattson et al, 2021), lo cual es visible en el registro fotográfico del Anexo 3 (antes y después), que evidencia la mejora de la calidad de vida del residente del sector 9. En consecuencia, se vuelve a establecer la interrelación entre el proyecto de infraestructura vial y la mejora en la calidad de vida en el sector 9, pese a que no sea equitativa.

Si bien, por un lado, las redes viales favorecen las oportunidades de empleo, la conectividad, el ahorro en el tiempo de viaje y en el gasto; por el otro, es muy difícil afirmar que la construcción de redes viales tiene un impacto semejante en todos los casos. Mientras que, en algunos distritos éstas últimas repotencian el atractivo de la zona mejorando asimismo las condiciones de vida de la población; en otros, en cambio, no logran más que cumplir con un cometido político (Welde & Tvetter, 2022). Es así como es difícil de afirmar que todas las redes viales posean un amplio impacto local.

El caso del sector 9 de Villa El Salvador suscita la atención, en especial porque se trata de zonas urbano marginales, las cuales gracias a la implementación de infraestructura vial que permitió la accesibilidad y la consecuente movilidad de personas y bienes, hizo posible que los residentes se hayan podido insertar mejor en el mercado de bienes y servicios (Ng et al, 2019). En este caso, la mejora y el bienestar material es visible no solamente mediante cifras sino también mediante la fotografía.

Los resultados de la presente investigación aspiran a ayudar a los encargados de gestión y de toma de decisiones a planificar estratégicamente los proyectos de infraestructura vial con un enfoque de crecimiento y desarrollo socio económico que impulse la disminución de la pobreza en distritos como Villa El Salvador, que aspire a un desarrollo sostenido y, que tenga en consideración el aspecto ambiental y territorial pues no se trata de designar fondos a proyectos de inversión para gastar un presupuesto sino de invertir en proyectos planificados estratégicamente con fines de desarrollo local, regional y nacional.

VI. CONCLUSIONES

Luego de plantear las hipótesis generales y específicas, los objetivos de mi investigación, de haber procesado recogido la información muestral necesaria, sistematizado los datos de la muestra, habiendo establecido las comparaciones pertinentes y analizado los datos según la metodología planteada, se arriba a las siguientes conclusiones:

1. Existe una relación entre las variables proyecto de mejoramiento vial y calidad de vida; en tanto, el proyecto de mejoramiento vial influyó positivamente en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador - Lima, en tres dimensiones: bienestar personal y físico, material y social.
2. La ejecución del proyecto no impactó de manera equitativa en todos los grupos, el grupo del sector 2 fue el más beneficiado porque existían condiciones preexistentes para que logre tal beneficio, a lo cual ayudó su ubicación estratégica. De modo que, este beneficio se tradujo en el aumento de la brecha socio económica existente para con los otros grupos.
3. El proyecto de mejoramiento vial influyó en el nivel de bienestar personal y físico porque al conectar los territorios, aumentó el transporte y redujo el tiempo de viaje a los centros laborales de los residentes; pero también ayudó a que se tenga más acceso a los centros educativos y de salud.
4. El proyecto de mejoramiento vial permitió el acceso al comercio y a centros laborales, obteniendo mejores condiciones de empleabilidad y salarios, los cuales se tradujeron en mejoras de habitabilidad.
5. El proyecto de mejoramiento vial no influyó mucho en el bienestar social que estuvo muy por debajo de los otros niveles, lo cual no invalida la relación planteada; ello se atañe a que el proyecto no tuvo una planificación estratégica con enfoque social ni territorial.

VII. RECOMENDACIONES

A partir de las conclusiones expuestas, se plantea las siguientes recomendaciones:

1. Que los proyectos de infraestructura vial, en aras a mejorar la calidad de vida en todas sus dimensiones y poniendo siempre a la persona humana en el centro de la preocupación, sean planteados bajo un enfoque estratégico de desarrollo social, económico, sostenible, con enfoque ambiental y que se tenga en consideración el aspecto territorial.
2. Que los gestores y actores que realizan diseños y se encargan de la ejecución de proyectos de infraestructura pública tengan como punto de partida la realidad local y privilegien las necesidades de las poblaciones y, sus alternativas de desarrollo al momento de decidir ejecutar una red vial, de modo que obtengan mayor efectividad del producto y se obtenga el consecuente éxito del mismo en todas sus dimensiones.
3. Que no solo sea un grupo de dirigentes quienes soliciten la ejecución de un proyecto, sino que se empodere al ciudadano común para que presente sus necesidades para los proyectos y pueda principalmente acceder al diálogo con las autoridades ediles a fin que manifieste sus necesidades.
4. Se recomienda a las universidades del país impulsar tesis en torno a la infraestructura pública y la calidad de vida, en especial para zonas rurales o urbano marginales a fin de analizar el impacto que han tenido las obras de infraestructura en la calidad de vida de la población y así poder determinar si las inversiones públicas o privadas están contribuyendo al desarrollo social y sostenido del país.
5. Que los resultados de la presente investigación sean asequibles a la comunidad académica a fin que puedan consultarlo y puedan servir de apoyo, en especial, a quienes están interesados en la relación infraestructura vial y calidad de vida.

REFERENCIAS

- American Educational Research Association (2011). Code of Ethics. Educational Researcher, Vol. 40, No. 3, pp. 145–156. DOI: 10.3102/0013189X11410403. En: [https://www.aera.net/Portals/38/docs/About_AERA/CodeOfEthics\(1\).pdf](https://www.aera.net/Portals/38/docs/About_AERA/CodeOfEthics(1).pdf)
- Arias-Gómez, Jesús; Villasís-Keever, Miguel Ángel; Miranda Novales, María Guadalupe. (2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. Revista Alergia México, vol. 63, núm. 2, abril-junio, pp. 201-206. México: Colegio Mexicano de Inmunología Clínica y Alergia. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Arispe, C., Yangali, J., Guerrero, M., Rivera, O., Acuña, L., Arellano, C. (2020). La investigación científica. Una aproximación para los estudios de posgrado. Guayaquil: Universidad Internacional del Ecuador. Disponible: <https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/4310/1/LA%20INVESTIGACION%20CIENTIFICA.pdf>
- Arpi Mayta, Roberto (2015). Perú, 2004-2013: Inversión Pública en Infraestructura, Crecimiento y Desarrollo Regional. Lima: Consorcio de investigación económica y social. Disponible en: https://cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/inversion_publica_en_infraestructura_crecimiento_y_desarrollo_regional_arpi_una.pdf
- Banco Mundial (2015). Perú. Hacia un sistema integrado de ciudades. Una nueva visión para crecer. Lima: Banco Mundial, 194 p. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/981211468196152402/pdf/101383-REVISED-PUBLIC-SPANISH-ciudadesweb.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2020). De estructuras a servicios. En: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/De-estructuras-a-servicios-El-camino-a-una-mejor-infraestructura-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf>

<http://dx.doi.org/10.18235/0002506>

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2021). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe: Estimación de las necesidades de inversión hasta 2030 para progresar hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Disponible:

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-brecha-de-infraestructura-en-America-Latina-y-el-Caribe-estimacion-de-las-necesidades-de-inversion-hasta-2030-para-progresar-hacia-el-cumplimiento-de-los-Objetivos-de-Desarrollo-Sostenible.pdf>

Calle, I. (2016). Infraestructura vial en la Amazonía peruana: hacia una gestión sostenible. Lima: SPDA. Disponible:

https://biblioteca.spda.org.pe/biblioteca/catalogo/_data/20180625123107_Cuaderno%20Legal%204%20-%20Infraestructura%20vial%20en%20la%20amazonia%20peruana.pdf

Carballo Barcos, Miriam, & Guelmes Valdés, Esperanza Lucía. (2016). Algunas consideraciones acerca de las variables en las investigaciones que se desarrollan en educación. Revista Universidad y Sociedad, 8(1), 140-150. Recuperado en 24 de mayo de 2022, de <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v8n1/rus20116.pdf>

Cardona, D. & Agudelo, H. (2005). Construcción cultural del concepto calidad de vida. Revista Facultad Nacional de Salud Pública, vol. 23, núm. 1, enero-junio, pp. 79-90 Colombia: Universidad de Antioquia. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/120/12023108.pdf>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2018). Transporte de carretera en América Latina: evolución de la infraestructura y de sus impactos entre 2007 y 2015. Boletín 367, número 7. Disponible: https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/44440/S1801184_es.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2019). Planificación para el desarrollo territorial sostenible en América Latina y el Caribe. Santiago: ONU. Disponible: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44731/1/S1900439_es.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2021). Invertir en infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva para la recuperación económica. Boletín 389, número 5. ISSN: 1564-4227. Disponible: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47573/1/S2100705_es.pdf

Consejo de Ciencia y Tecnología. (2019). Código Nacional de la integridad científica. Lima: CONCYTEC. Disponible: <https://portal.concytec.gob.pe/images/publicaciones/Codigo-integridad-cientifica.pdf>

Cooper, E., Gates, S., Grollman, Ch., Mayer, M., Davis, B., Bankiewicz, U., Khambhaita, P. (2019). Transport, health, and wellbeing: An evidence review for the Department for Transport. Inglaterra: Departamento de Transporte. Disponible: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/847884/Transport_health_and_wellbeing.pdf

Cornejo, W. (2016). Calidad de vida. Revista enfermería de vanguardia 4 (2). Julio a diciembre: 56-75. Disponible: <https://revistas.unica.edu.pe/index.php/vanguardia/article/view/230/298>
DOI: <https://doi.org/10.35563/revan.v4i2.230>

Corona Lisboa, José. (2016). Apuntes sobre métodos de investigación. MediSur, 14(1), 81-83. Recuperado en 24 de mayo de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-897X2016000100016

Corporación Andina de Fomento. (2020). Impacto de la infraestructura vial sobre el crecimiento económico utilizando imágenes satelitales. Boletín de resumen de políticas públicas, Infraestructura. Diciembre, 2020. En: <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1670/Impacto%20de%20la%20infraestructura%20vial%20sobre%20el%20crecimiento%20econ%C3%B3mico%20utilizando%20im%C3%A1genes%20satelitales.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Delgado Alva, Gunther. (2020). Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019. [Tesis de Maestro en Gestión Pública inédita]. Disponible en: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/46464/Delgado_AG-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Durango, Edilia (2016). Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial. [Tesis de Maestría en Economías - inédita]. Disponible: https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11897/EdiliaAndrea_DurangoAgudelo_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Esteban, N. (2018). Tipos de investigación. Lima: Universidad de Santo Domingo de Guzmán. Disponible: <https://core.ac.uk/download/250080756.pdf>

García-García, J. & Carrizales-Berlanga, D. Calidad de vida relacionada con la salud, Expectativas y Satisfacción Académica de jóvenes universitarios. Interacciones (online). (2021). Vol. 7, pp. 241-. ISSN 2411- 5940. Disponible: <http://www.scielo.org.pe/pdf/interac/v7/2413-4465-interac-7-01-e241.pdf>
<http://dx.doi.org/10.24016/2021.v7.241>.

García, L., Mungaray-Moctezuma, A., Calderón, J., Sánchez-Atondo, A., Gutierrez-Moreno, J. (2019). Impacto de la accesibilidad carretera en la calidad de vida de las localidades urbanas y suburbanas de Baja California, México. Revista

EURE (Santiago). Vol 35, N° 134. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000100099>. Disponible en:
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612019000100099&lang=pt

Glasser, B. & Strauss, A. (2006). *The Discovery of grounded theory*. New Jersey: Aldine Transaction, 271 p.

Healthy People. (2020). *Calidad de vida y bienestar relacionados con la salud*. Washington: Departamento de Salud y Servicios Humanos de Estados Unidos. Disponible: <https://www.healthypeople.gov/2020/topics-objectives/topic/health-related-quality-of-life-well-being>

Hernández-Sampieri, R & Mendoza, Ch. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: Mc Graw Hill. Disponible: <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/handle/54000/1292>

Hidalgo, A. (2021). *Proyecto de infraestructura vial y satisfacción vecinal del grupo 08 sector 06 de Villa El Salvador: 2019*. [Tesis de Maestría en Gestión Pública]. Disponible en: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/54161/Hidalgo_MAA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2020a). *Mapas de pobreza monetaria 2018. Desagregación de distritos*. Lima: INEI. Disponible: <https://www.inei.gob.pe/media/DocumentosPublicos/pobreza/2018/Mapa-de-Pobreza-2018-Desagregacion.pdf>

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2020b). *Planos Estratificados de Lima Metropolitana a Nivel de Manzanas según Ingreso Per Cápita del Hogar y según grupos de pobreza monetaria*. Disponible:

https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1744/libro.pdf

Jiménez, C. (2010). Calidad de vida. En: Temas de sostenibilidad urbana. Madrid: Biblioteca CF +S. Disponible: <http://habitat.aq.upm.es/temas/a-calidad-de-vida.pdf>

Khanani, R., Adugbila, E., Martinez, J., Pfeffer, K. (2021). The Impact of Road Infrastructure Development Projects on Local Communities in Peri-Urban Areas: The Case of Kisumu, Kenya and Accra, Ghana. En: International Journal of Community Well-Being 4:33–53. Disponible: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s42413-020-00077-4.pdf>
<https://doi.org/10.1007/s42413-020-00077-4>

Lynch, M., Cavill, S. & Ryan-Collins, L. 2013. Maximising the Social Development Outcomes of Roads and Transport Projects Guidance Note for the Chartered Institution of Highways and Transportation. Revista Engineers Against Poverty. En: https://www.ciht.org.uk/media/4768/maximising_the_social_development_outcomes_of_road_and_transport_projects.pdf

Mattson, J., Brooks, J., Godavarthy, R., Quadrioglio, L., Jain, J., Simek, Ch., Sener, I. (2021). Transportation, community quality of life, and life satisfaction in metro and non-metro areas of the United States. En: Bienestar, Espacio y Sociedad, Volumen 2, 100056. Disponible: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2666558121000294?token=D58CA3B9D4284161A031D5650063004DF2F491CCFF6389725C1AE87F09CF311DDC1F1161673E2B03FBC85FC580BCFA5&originRegion=us-east-1&originCreation=20220725000412>

Medianero, D. (2022). Investigación en gestión pública. Conceptos básicos y clasificación general. Documento de trabajo 2022-1. Lima: Instituto de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Disponible: https://economia.unmsm.edu.pe/doc_trab/dt2022/DT-IEE-UNMSM-2022-01.pdf

Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (2016). Decreto legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. Disponible: <https://www.mef.gob.pe/es/normatividad-in-publica/instrumento/decretos-legislativos/15603-decreto-legislativo-n-1252/file>

Ministerio de Economía y Finanzas del Perú (2019). Plan Nacional de la Infraestructura para la Productividad. Disponible: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2008). Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. Publicado en El Peruano, el 25 de octubre del 2008. Disponible: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/otras/DS%20N%C2%B0%20034-2008-MTC%20Reglamento%20Nacional%20de%20Gesti%C3%B3n%20Infraestructura%20Vial.pdf

Municipalidad Distrital de Villa El Salvador. (2019a). Convenio 046-2019-Vivienda, de transferencia de recursos públicos para la ejecución del proyecto de inversión pública entre el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento y la Municipalidad Distrital de Villa El Salvador, 2019. Archivo de Secretaría General de la Municipalidad de Villa El Salvador.

Municipalidad de Villa El Salvador (2019b). Expediente Técnico del proyecto de inversión pública Mejoramiento del acceso vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 09, distrito de villa el salvador-Lima-Lima, SNIP 341900. Descargado del SEACE v. 3.00 LP-SM6-2019-CS/MVES-1. <http://procesos.seace.gob.pe/seacebus-uiwd-pub/fichaSeleccion/fichaSeleccion.xhtml>

Ng, CP., Law, TH., Jakarni, FN., Kulanthayan, S. (2019). Road infrastructure development and economic growth. En: IOP Conf. Series.: Materials Science and Engineering 512 (012045). Doi:10.1088/1757-899X/512/1/012045. Disponible en: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/512/1/012045/pdf>

Nussbaum, M. & Sen, Amartya. (2002). La calidad de vida. México: Fondo de Cultura Económica. 588 p.

Obregón, S. (2008). Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el EIX Transversal de Catalunya y la carretera MEX120 en México. [Tesis doctoral en Gestión del Territorio e Infraestructuras del Transporte]. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/93939?locale-attribute=es>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) (2018). Análisis de Infraestructura vial concesionada en el Perú. Documento de trabajo N° 5, junio. Lima: OSITRAN. Disponible: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2019/01/Documento-de-Trabajo-N5-Analisis-de-carreteras.pdf>

Organización de las Naciones Unidas. (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago. En: https://unstats.un.org/sdgs/indicators/Global%20Indicator%20Framework%20after%20refinement_Spa.pdf

Organización Mundial de la Salud. (1996). La gente y la salud ¿Qué calidad de vida?. Foro Mundial de la Salud, volumen 17. Disponible: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/55264/WHF_1996_17_n4_p385-387_spa.pdf;sequence=1

Otzen, Tamara y Manterola, Carlos. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Revista Internacional de Morfología* , 35 (1), 227-232. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037> . Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-95022017000100037

Quispe, J., Roque, C., Marca, H., Mamani, A., & Marca, V. (2020). Efecto de la inversión infraestructural pública en el crecimiento económico: estudio para la región Puno, 2000-2019. *Economía & Negocios*, 2(2), 48–62. Disponible en: <https://revistas.unjbg.edu.pe/index.php/eyn/article/view/970/1096>

Reglamento del Decreto Legislativo 1252, Decreto legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. En: *Diario Oficial El Peruano*, el 09 de diciembre de 2018.

Santos, E., Dutra, C.T.d.S., Chinelli, C. K., Hammad, A., Haddad, A., Soares, C. (2021). The Main Impacts of Infrastructure Works on Public Roads. *Infrastructures 2021*, 6, 118. <https://doi.org/10.3390/infrastructures6090118>.

Segura, R. (2017). La Investigación en Gestión Pública: un modelo para el abordaje metodológico. *ICAP-Revista Centroamericana de Administración Pública* (73): 10-24, Diciembre. Disponible en: http://www.academia.edu/38262751/La_Investigaci%C3%B3n_en_Gesti%C3%B3n_P%C3%BAblica_un_modelo_para_el_abordaje_metodol%C3%B3gico

Urzúa, A & Caqueo-Urizar, A. (2012). Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. En: *Terapia Psicológica*, Vol. 30, N° 1, 61-71. Chile: Sociedad Chilena de Psicología Clínica. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-48082012000100006> Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-48082012000100006#:~:text=Calidad%20de%20vida%20general%20definid,a,importantes%20para%20%C3%A9l%20o%20ella.&text=Define%20en%20

[%C3%A9rminos%20de%20satisfacci%C3%B3n,de%20actividades%2C%20material%20y%20estructural.](#)

Vallverdú, A. (2010). Pavimentos en infraestructura vial. Avances y Desafíos. En: Revista EMB Construcción. Setiembre. Chile. Disponible en: [http://www.emb.cl/construccion/articulo.mvc?xid=535&edi=23&xit=pavimentos-en-infraestructura-vial-avances-y-desafios.](http://www.emb.cl/construccion/articulo.mvc?xid=535&edi=23&xit=pavimentos-en-infraestructura-vial-avances-y-desafios)

Vásquez C. A., & Bendezú, M.L (2008). Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú. Lima: Consorcio de Investigación Económica y Social. Disponible en: <https://cies.org.pe/sites/default/files/files/diagnosticoypropuesta/archivos/dyp-39.pdf>

Ventura-León, José Luis. (2017). Población o muestra?: Una diferencia necesaria. Revista Cubana de Salud Pública, 43(4) Recuperado en 25 de mayo de 2022, de: [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-34662017000400014&lng=es&tlng=es.](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-34662017000400014&lng=es&tlng=es)

Welde, M., Tveter, E. (2022). The wider local impacts of new roads: A case study of 10 projects. Volumen 115 , enero de 2022, páginas 164-180 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.11.012>

Xiaofeng, L., Siwei, L., Yue, Y. (2021). Analysis of the impact of highway construction related to social and environment. Actas de la conferencia Internacional de Intercambio Académico en Innovación Científica y Tecnológica (IAECST 2020), vol 233. En: https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2021/09/e3sconf_iaecst20_01113/e3sconf_iaecst20_01113.html

Yusupov, N. (2020). Measuring the Impact of Road Infrastructure on Household Well-Being: Evidence from Azerbaijan. ADBI Working Paper 1205. Tokyo:

Asian Development Bank Institute.
<https://www.adb.org/publications/measuring-impact-road-infrastructurehousehold-well-being-azerbaijan>

Disponibile:

ANEXOS

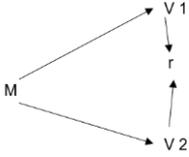
Anexo 1: Matriz de consistencia

Matriz de consistencia

Título: PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL 2020 Y CALIDAD DE VIDA DE LOS RESIDENTES DEL SECTOR 9. VILLA EL SALVADOR - LIMA.

Autora: Marlene Edith Castro Peña.

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES				
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variable 1: Proyecto de mejoramiento vial				
<p>¿Cómo influye el desarrollo del proyecto de infraestructura vial del año 2020, en la calidad de vida de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador?</p> <p>Problema específico 1: ¿Cómo influye el desarrollo de la infraestructura vial del año 2020, en el nivel de bienestar personal y físico de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador?</p> <p>Problema específico 2: ¿Cómo influye el desarrollo de la infraestructura vial del año 2020, en el nivel de bienestar material de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador?</p> <p>Problema específico 3: ¿Cómo influye el desarrollo de la infraestructura vial del año 2020, en el nivel de bienestar social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador?</p>	<p>Determinar cómo influye el desarrollo del proyecto de infraestructura vial del año 2020, en la calidad de vida del residente de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p> <p>Objetivo específico 1: Determinar cómo influye el desarrollo de la infraestructura vial del año 2020, en el nivel de bienestar personal y físico de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p> <p>Objetivo específico 2: Determinar cómo influye el desarrollo de la infraestructura vial del año 2020, en el nivel de bienestar material de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p> <p>Objetivo específico 3: Determinar cómo influye el desarrollo de la infraestructura vial del año 2020, en el nivel de bienestar social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p>	<p>El desarrollo del proyecto de infraestructura vial del año 2020, influye positivamente en la calidad de vida del residente de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p> <p>Hipótesis específica 1: El nivel de desarrollo de la infraestructura vial del año 2020 influye positivamente en el nivel de bienestar personal y físico de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p> <p>Hipótesis específica 2: El nivel de desarrollo de la infraestructura vial del año 2020 influye positivamente en el nivel de bienestar material de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p> <p>Hipótesis específica 3: El nivel de desarrollo de la infraestructura vial del año 2020 influye positivamente en el nivel de bienestar social de los residentes de los grupos 2, 3, 4 y 5 del sector 9 de Villa El Salvador.</p>	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	ESCALA DE MEDICIÓN	NIVELES Y RANGOS
			Infraestructura vehicular	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de pavimento de concreto. - Construcción de muros de contención de concreto. 			
			Infraestructura peatonal	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de veredas y rampas de concreto. 			
			Variable 2: Calidad de vida				
			Bienestar personal y físico	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de tiempo de viaje al centro laboral. - Acceso a centro de educación. - Reducción de polvo y contaminación ambiental. - Reducción de accidentes de tránsito en la zona. - Implementación de campañas médicas 	1 - 10	Ordinal	Completamente de acuerdo (5) De acuerdo (4) Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3) En desacuerdo (2) Completamente en desacuerdo (1)
			Bienestar material	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso al comercio. - Apertura de nuevos comercios. - Acceso a centros laborales. 	11 - 22		
			Bienestar social	<ul style="list-style-type: none"> - Seguridad ciudadana - Acceso a señales de red inalámbrica - Implementación de campañas médicas. 	23 - 36		

TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	DESCRIPTIVA: Tablas de frecuencia y gráficos estadísticos de barras.
<p>Tipo: Básica Diseño: No experimental, transversal, descriptivo, correlacional.</p>  <p>M: Muestra r. Correlación entre las variables dependiente e independiente.</p>	<p>Población Residentes de los grupos 2, 3 4, y 5 sector 9 de Villa El Salvador. Residentes de 1402 contribuyentes residentes.</p> <p>Muestra 126 contribuyentes residentes.</p>	<p>Variable 1: Proyecto de mejoramiento vial Variable 2: Calidad de vida.</p> <p>Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario de elaboración propia. Está conformado por 36 preguntas. Las dimensiones son: - Bienestar personal y físico. - Bienestar material. - Bienestar social.</p>	<p>INFERENCIAL: Prueba no paramétrica: Prueba de rangos con signos de Wilcoxon (contrastar el antes y después). Se usará el programa estadístico Statistical Package for Social Sciences (SPSS) versión 26.</p>

Anexo 2: OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

“PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL 2020 Y CALIDAD DE VIDA DE LOS RESIDENTES DEL SECTOR 9. VILLA EL SALVADOR - LIMA”

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
Variable 1: Proyecto de mejoramiento vial	La infraestructura vial es la base de la infraestructura de transporte, construida con el objetivo de interconectar espacios, para potenciar servicios que acerquen a las personas (BID, 2020). Está compuesta por una serie de instalaciones y de activos físicos que sirven para la organización y para la oferta de los servicios de transporte de carga y/o de pasajeros por vía terrestre. Las instalaciones se pueden agrupar en dos categorías: a) Obras viales: las carreteras (autopistas y vías de doble sentido), los caminos pavimentados y afirmados, los caminos rurales, los caminos de herradura, las trochas, los puentes, los semáforos, las garitas de control, las señales de tránsito, los túneles, entre otros, los que son organizados en redes viales. b) Los nodos de interconexión y los terminales de transporte terrestre (terrapuertos o similares) (Vásquez C. A., & BendeZú, M.L., 2008).	La infraestructura vial es aquella parte de la infraestructura de transporte que conforma la estructura base sobre la cual se construyen autopistas, pistas y caminos y que, permite articular e integrar territorios, economías y sociedades por vía terrestre. Al brindar conectividad, mejoran las condiciones de transitabilidad y aproximan espacios, posibilitan la movilidad de bienes y servicios, acercan centros de producción a centros de distribución gracias a la infraestructura de servicios, todo ello impulsa el desarrollo económico, pero también social local, sectorial y nacional.	Infraestructura vehicular	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de pavimento de concreto. - Construcción de muros de contención de concreto. 	
			Infraestructura peatonal	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de veredas y rampas de concreto. 	
Variable 2: Calidad de vida	Es la capacidad que poseen las personas de obtener posibilidades y aprovechar oportunidades para elegir la manera ideal cómo se desea vivir (Sen, 2002). Es un concepto bidimensional que se comprende desde lo privado en el sentido que son las percepciones de un individuo en relación a la vida, la felicidad y la satisfacción de necesidades y, desde lo público, en tanto que las percepciones personales deben ser cotejadas con las colectivas, contextualizándolas en su cultura (Cardona & Agudelo, 2005). Además, se trata de un concepto dinámico pues de acuerdo al desarrollo de las sociedades pueden incluir otras preocupaciones como la ambiental (Jiménez, 2010) o la sanitaria, en especial en los últimos años donde abarca las dimensiones de salud física, mental, promedio de vida, y el aspecto emocional (García- García & Carrizales-Berlanga, 2021).	La calidad de vida es el estado de satisfacción total que alcanza el hombre mediante el desarrollo de sus capacidades, estado que depende de la percepción de una persona o un grupo humano de sentir bienestar ya sea personal o físico, material o social, sanitario, educativo, tecnológico lo cual parecería subjetivo en el plano individual más al pasar al ámbito público es imperativo contrastar dicha apreciación con otras percepciones y experiencias en contextos concretos que refrendaran el crecimiento económico, bienestar material, social, desarrollo en salubridad, mejora educativa, desarrollo en infraestructura, adelanto tecnológico, etc. De modo que, la calidad de vida de una persona puede resumirse en su sensación de sentirse bien dentro de un contexto político, social, económico y cultural concreto.	Bienestar personal y físico	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de tiempo de viaje al centro laboral. - Acceso a centro de educación. - Reducción de polvo y contaminación ambiental. - Reducción de accidentes de tránsito en la zona. - Implementación de campañas médicas 	Ordinal Completamente de acuerdo (5) De acuerdo (4) Ni de acuerdo ni en desacuerdo (3) En desacuerdo (2) Completamente en desacuerdo (1)
			Bienestar material	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso al comercio. - Apertura de nuevos comercios. - Acceso a centros laborales. 	
			Bienestar social	<ul style="list-style-type: none"> - Seguridad ciudadana - Acceso a señales de red inalámbrica 	

Anexo 3: Registro fotográfico.

Fotos correspondientes a los sectores 2,3 y 4 del sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima, antes del proyecto.



Fotos correspondientes a los sectores 2,3 y 4 del sector 9 de Villa El Salvador-Lima-Lima, después del proyecto.



Anexo 4: Cuestionario.

Impacto del desarrollo del proyecto de infraestructura vial “Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 09, en la calidad de vida de los habitantes del sector 9 del distrito de Villa El Salvador distrito de Villa El Salvador - Lima”.

Fecha de encuesta:

Grupo:

Estimado participante:

La presente encuesta tiene como objetivo obtener información sobre su percepción, de los cambios generados por el desarrollo del proyecto precitado en su modo de hábitat y forma de vida. Esta encuesta es anónima y su uso exclusivamente académico

Por favor, marque con una “X” la respuesta que considere conveniente, en relación a su percepción en concordancia con el siguiente cuadro:

CÓDIGO	ESCALA
CA	Completamente de acuerdo
DA	De acuerdo
NA ND	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
ED	En desacuerdo
CD	Completamente en desacuerdo

CALIDAD DE VIDA						
Dimensión 1: Bienestar personal y físico		CA	DA	NA ND	ED	CD
01	Antes de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas el transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) era escaso.					
02	Después de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas, transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) sigue siendo escaso.					
03	Antes de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) era muy poco y difícil de conseguir.					
04	Después de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) sigue siendo muy poco y difícil de conseguir.					
05	Antes del proyecto, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público era muy largo y se demoraba en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.					
06	Actualmente, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público es muy largo y uno se sigue demorando mucho en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.					
07	Antes del proyecto, había gran cantidad de polvo que se levantaba de las pistas y lugares de tránsito.					
08	Actualmente, se sigue levantando gran cantidad de polvo de las pistas y veredas.					
09	Antes del proyecto, era frecuente que los transeúntes se resbalaran, tropezaran o cayeran por defectos de las pistas y lugares de tránsito.					
10	Actualmente, es frecuente que los transeúntes se resbalen, tropiecen o caigan por defectos de las pistas y veredas					

11	Antes del proyecto, paisaje urbano y las viviendas se veían desagradables y poco confortables.					
12	Actualmente, el paisaje urbano y las viviendas se ven desagradables y poco confortables					
Dimensión 2: Bienestar material		CA	DA	NA ND	ED	CD
13	Antes de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme era alto, pues tenía que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares					
14	Después de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme sigue siendo alto, pues tengo que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares					
15	Antes del proyecto, las viviendas de la zona eran baratas en comparación a otros sectores sociales similares.					
16	Actualmente, las viviendas de la zona siguen siendo baratas en comparación a otros sectores sociales similares.					
17	Antes del proyecto, había pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)					
18	Actualmente, sigue habiendo pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)					
19	Antes del proyecto, la posibilidad de laborar en esta zona era muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio					
20	Actualmente, la posibilidad de laborar en esta zona sigue siendo muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio					
21	Antes del proyecto, el acceso a los productos de primera necesidad era difícil por el poco movimiento comercial y la poca variedad de los artículos ofrecidos					
22	Actualmente el acceso a los productos de primera necesidad es difícil porque sigue siendo pobre el movimiento comercial y aún es poca la variedad de los artículos ofrecidos					
Dimensión 3: Bienestar social		CA	DA	NA ND	ED	CD
23	Antes de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco era alta.					
24	Después de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco sigue siendo alta					
25	Antes de la ejecución del proyecto había un alto índice de inseguridad ciudadana					
26	Actualmente el índice de inseguridad ciudadana se mantiene alto					
27	Antes del proyecto, Serenazgo patrullaba constantemente la zona y con mucha frecuencia					
28	Actualmente, Serenazgo patrulla constantemente la zona y con mucha frecuencia					
29	Antes del proyecto, era muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina.					
30	Actualmente, sigue siendo muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina					
31	Antes del proyecto, no había acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.					
32	Actualmente, no hay acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.					
33	Antes del proyecto, había pocas campañas médicas y de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.					
34	Actualmente siguen siendo escasas las campañas médicas, de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.					
35	Antes del proyecto, no había actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona					
36	En la actualidad no hay actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona					

Anexo 5: Estadístico de confiabilidad

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	126	100.0
	Excluido ^a	0	.0
	Total	126	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
.803	36

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
P1	105.3730	85.436	.065	.805
P2	107.4841	74.204	.630	.782
P3	105.6667	89.968	-.358	.817
P4	107.5238	77.451	.540	.788
P5	105.7540	85.995	-.001	.807
P6	107.6667	76.112	.603	.785
P7	105.4048	83.971	.197	.802
P8	107.7857	80.554	.351	.796
P9	105.8810	82.298	.244	.800
P10	107.3651	80.730	.322	.797
P11	105.4206	88.310	-.201	.814
P12	107.9841	78.320	.507	.790
P13	105.6032	83.585	.250	.800
P14	108.0000	75.808	.636	.783
P15	105.5397	87.082	-.098	.811
P16	107.9921	77.048	.582	.786
P17	105.6508	85.573	.041	.806
P18	108.0159	81.648	.375	.796
P19	105.8492	84.049	.145	.804
P20	107.7381	83.331	.189	.802
P21	105.7698	86.163	-.018	.808
P22	107.8175	81.686	.380	.796
P23	105.3651	84.458	.141	.803
P24	107.8333	75.948	.615	.784
P25	105.4048	85.123	.071	.805
P26	107.6905	76.967	.574	.786
P27	108.3175	81.290	.466	.794
P28	106.5317	75.659	.471	.790
P29	105.9048	82.999	.227	.801
P30	107.5714	84.135	.137	.804
P31	105.8810	84.650	.137	.803
P32	107.6111	84.032	.175	.802
P33	105.8810	82.506	.263	.800
P34	107.3492	79.989	.401	.794
P35	105.9524	85.438	.041	.806
P36	107.3651	80.810	.386	.795

Anexo 6: Certificados de validación

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: CALIDAD DE VIDA ESTUDIO: “Proyecto de mejoramiento vial 2020 y calidad de vida de los residentes del Sector 9. Villa El

Salvador – Lima”

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO							
1	Antes de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas el transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) era escaso.	x		x		x		
2	Después de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas, transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) sigue siendo escaso.	x		x		x		
3	Antes de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) era muy poco y difícil de conseguir.	x		x		x		
4	Después de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) sigue siendo muy poco y difícil de conseguir.	x		x		x		
5	Antes del proyecto, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público era muy largo y se demoraba en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.	x		x		x		
6	Actualmente, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público es muy largo y uno se sigue demorando mucho en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.	x		x		x		
7	Antes del proyecto, había gran cantidad de polvo que se levantaba de las pistas y lugares de tránsito.	x		x		x		
8	Actualmente, se sigue levantando gran cantidad de polvo de las pistas y veredas.	x		x		x		
9	Antes del proyecto, era frecuente que los transeúntes se resbalaran, tropezaran o cayeran por defectos de las pistas y lugares de tránsito.	x		x		x		
10	Actualmente, es frecuente que los transeúntes se resbalen, tropiecen o caigan por defectos de las pistas y veredas	x		x		x		
11	Antes del proyecto, paisaje urbano y las viviendas se veían desagradables y poco confortables.	x		x		x		
12	Actualmente, el paisaje urbano y las viviendas se ven desagradables y poco confortables	x		x		x		
	DIMENSIÓN 2: BIENESTAR MATERIAL	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Antes de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme era alto, pues tenía que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares	x		x		x		
14	Después de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme sigue siendo alto, pues tengo que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares	x		x		x		
15	Antes del proyecto, las viviendas de la zona eran baratas en comparación a otros sectores sociales similares.	x		x		x		

16	Actualmente, las viviendas de la zona siguen siendo baratas en comparación a otros sectores sociales similares.	x		x		x		
17	Antes del proyecto, había pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)	x		x		x		
18	Actualmente, sigue habiendo pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)	x		x		x		
19	Antes del proyecto, la posibilidad de laborar en esta zona era muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio	x		x		x		
20	Actualmente, la posibilidad de laborar en esta zona sigue siendo muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio	x		x		x		
21	Antes del proyecto, el acceso a los productos de primera necesidad era difícil por el poco movimiento comercial y la poca variedad de los artículos ofrecidos	x		x		x		
22	Actualmente el acceso a los productos de primera necesidad es difícil porque sigue siendo pobre el movimiento comercial y aún es poca la variedad de los artículos ofrecidos	x		x		x		
	DIMENSIÓN 3: BIENESTAR SOCIAL	Si	No	Si	No	Si	No	
23	Antes de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco era alta.	x		x		x		
24	Después de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco sigue siendo alta	x		x		x		
25	Antes de la ejecución del proyecto había un alto índice de inseguridad ciudadana	x		x		x		
26	Actualmente el índice de inseguridad ciudadana se mantiene alto	x		x		x		
27	Antes del proyecto, Serenazgo patrullaba constantemente la zona y con mucha frecuencia	x		x		x		
28	Actualmente, Serenazgo patrulla constantemente la zona y con mucha frecuencia	x		x		x		
29	Antes del proyecto, era muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina.	x		x		x		
30	Actualmente, sigue siendo muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina	x		x		x		
31	Antes del proyecto, no había acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.	x		x		x		
32	Actualmente, no hay acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.	x		x		x		
33	Antes del proyecto, había pocas campañas médicas y de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.	x		x		x		
34	Actualmente siguen siendo escasas las campañas médicas, de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.	x		x		x		
35	Antes del proyecto, no había actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona	x		x		x		
36	En la actualidad no hay actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona	x		x		x		

Observaciones: Hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador. Dr.: **Cruz Antonio Lip Licham** **DNI: 07517707**

Especialidad del validador: **Metodólogo**

Lima, 17 de junio de 2022

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del experto informante.

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: CALIDAD DE VIDA
ESTUDIO: “Proyecto de mejoramiento vial 2020 y calidad de vida de los residentes del Sector 9. Villa El**

Salvador – Lima”

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1: BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO							
1	Antes de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas el transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) era escaso.	x		x		x		
2	Después de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas, transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) sigue siendo escaso.	x		x		x		
3	Antes de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) era muy poco y difícil de conseguir.	x		x		x		
4	Después de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) sigue siendo muy poco y difícil de conseguir.	x		x		x		
5	Antes del proyecto, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público era muy largo y se demoraba en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.	x		x		x		
6	Actualmente, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público es muy largo y uno se sigue demorando mucho en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.	x		x		x		
7	Antes del proyecto, había gran cantidad de polvo que se levantaba de las pistas y lugares de tránsito.	x		x		x		
8	Actualmente, se sigue levantando gran cantidad de polvo de las pistas y veredas.	x		x		x		
9	Antes del proyecto, era frecuente que los transeúntes se resbalaran, tropezaran o cayeran por defectos de las pistas y lugares de tránsito.	x		x		x		
10	Actualmente, es frecuente que los transeúntes se resbalen, tropiecen o caigan por defectos de las pistas y veredas	x		x		x		
11	Antes del proyecto, paisaje urbano y las viviendas se veían desagradables y poco confortables.	x		x		x		
12	Actualmente, el paisaje urbano y las viviendas se ven desagradables y poco confortables	x		x		x		
	DIMENSIÓN 2: BIENESTAR MATERIAL	Si	No	Si	No	Si	No	
13	Antes de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme era alto, pues tenía que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares	x		x		x		
14	Después de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme sigue siendo alto, pues tengo que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares	x		x		x		
15	Antes del proyecto, las viviendas de la zona eran baratas en comparación a otros sectores sociales similares.	x		x		x		

16	Actualmente, las viviendas de la zona siguen siendo baratas en comparación a otros sectores sociales similares.	x		x		x		
17	Antes del proyecto, había pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)	x		x		x		
18	Actualmente, sigue habiendo pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)	x		x		x		
19	Antes del proyecto, la posibilidad de laborar en esta zona era muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio	x		x		x		
20	Actualmente, la posibilidad de laborar en esta zona sigue siendo muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio	x		x		x		
21	Antes del proyecto, el acceso a los productos de primera necesidad era difícil por el poco movimiento comercial y la poca variedad de los artículos ofrecidos	x		x		x		
22	Actualmente el acceso a los productos de primera necesidad es difícil porque sigue siendo pobre el movimiento comercial y aún es poca la variedad de los artículos ofrecidos	x		x		x		
	DIMENSIÓN 3: BIENESTAR SOCIAL	Si	No	Si	No	Si	No	
23	Antes de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco era alta.	x		x		x		
24	Después de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco sigue siendo alta	x		x		x		
25	Antes de la ejecución del proyecto había un alto índice de inseguridad ciudadana	x		x		x		
26	Actualmente el índice de inseguridad ciudadana se mantiene alto	x		x		x		
27	Antes del proyecto, Serenazgo patrullaba constantemente la zona y con mucha frecuencia	x		x		x		
28	Actualmente, Serenazgo patrulla constantemente la zona y con mucha frecuencia	x		x		x		
29	Antes del proyecto, era muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina.	x		x		x		
30	Actualmente, sigue siendo muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina	x		x		x		
31	Antes del proyecto, no había acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.	x		x		x		
32	Actualmente, no hay acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.	x		x		x		
33	Antes del proyecto, había pocas campañas médicas y de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.	x		x		x		
34	Actualmente siguen siendo escasas las campañas médicas, de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.	x		x		x		
35	Antes del proyecto, no había actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona	x		x		x		
36	En la actualidad no hay actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona	x		x		x		

Observaciones: Hay suficiencia

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador. Dr.: Martínez López Edwin Alberto

DNI: 09080039

Especialidad del validador: Metodólogo

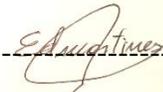
Lima, 17 de junio de 2022

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del experto informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE: CALIDAD DE VIDA

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia 1		Relevancia 2		Claridad 3		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO		Si	No	Si	No	Si	No	
1	Antes de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas el transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) era escaso.	x		x		x		
2	Después de la ejecución del proyecto de mejoramiento de pistas y veredas, transporte público de pasajeros (buses, micros y taxis) sigue siendo escaso.	x		x		x		
3	Antes de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) era muy poco y difícil de conseguir.	x		x		x		
4	Después de la ejecución del proyecto, el transporte de carga para abastecer los comercios (tiendas y mercados) sigue siendo muy poco y difícil de conseguir.	x		x		x		
5	Antes del proyecto, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público era muy largo y se demoraba en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.	x		x		x		
6	Actualmente, el tiempo de espera y desplazamiento en un transporte público es muy largo y uno se sigue demorando mucho en llegar al trabajo, la escuela u otros lugares.	x		x		x		
7	Antes del proyecto, había gran cantidad de polvo que se levantaba de las pistas y lugares de tránsito.	x		x		x		
8	Actualmente, se sigue levantando gran cantidad de polvo de las pistas y veredas.	x		x		x		
9	Antes del proyecto, era frecuente que los transeúntes se resbalaran, tropezaran o cayeran por defectos de las pistas y lugares de tránsito.	x		x		x		
10	Actualmente, es frecuente que los transeúntes se resbalen, tropiecen o caigan por defectos de las pistas y veredas	x		x		x		
11	Antes del proyecto, paisaje urbano y las viviendas se veían desagradables y poco confortables.	x		x		x		
12	Actualmente, el paisaje urbano y las viviendas se ven desagradables y poco confortables	x		x		x		
DIMENSIÓN 2: BIENESTAR MATERIAL		Si	No	Si	No	Si	No	
13	Antes de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme era alto, pues tenía que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares	x		x		x		
14	Después de la ejecución del proyecto, el costo económico para transportarme sigue siendo alto, pues tengo que hacer conexiones para poder llegar al trabajo, los estudios u otros lugares	x		x		x		
15	Antes del proyecto, las viviendas de la zona eran baratas en comparación a otros sectores sociales similares.	x		x		x		

Handwritten signature in blue ink

16	Actualmente, las viviendas de la zona siguen siendo baratas en comparación a otros sectores sociales similares.	x		x		x	
17	Antes del proyecto, había pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)	x		x		x	
18	Actualmente, sigue habiendo pocos comercios en la zona (restaurantes, bodegas, ferreterías, etc.)	x		x		x	
19	Antes del proyecto, la posibilidad de laborar en esta zona era muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio	x		x		x	
20	Actualmente, la posibilidad de laborar en esta zona sigue siendo muy poca por la escasa oferta de trabajo en servicios y comercio	x		x		x	
21	Antes del proyecto, el acceso a los productos de primera necesidad era difícil por el poco movimiento comercial y la poca variedad de los artículos ofrecidos	x		x		x	
22	Actualmente el acceso a los productos de primera necesidad es difícil porque sigue siendo pobre el movimiento comercial y aún es poca la variedad de los artículos ofrecidos	x		x		x	
	DIMENSIÓN 3: BIENESTAR SOCIAL	Si	No	Si	No	Si	No
23	Antes de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco era alta.	x		x		x	
24	Después de la ejecución del proyecto, la posibilidad de sufrir un robo, asalto o atraco sigue siendo alta	x		x		x	
25	Antes de la ejecución del proyecto había un alto índice de inseguridad ciudadana	x		x		x	
26	Actualmente el índice de inseguridad ciudadana se mantiene alto	x		x		x	
27	Antes del proyecto, Serenazgo patrullaba constantemente la zona y con mucha frecuencia	x		x		x	
28	Actualmente, Serenazgo patrulla constantemente la zona y con mucha frecuencia	x		x		x	
29	Antes del proyecto, era muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina.	x		x		x	
30	Actualmente, sigue siendo muy difícil el acceso a los servicios de agua, desagüe y gas de cocina	x		x		x	
31	Antes del proyecto, no había acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.	x		x		x	
32	Actualmente, no hay acceso a servicios de internet y conexiones virtuales en red.	x		x		x	
33	Antes del proyecto, había pocas campañas médicas y de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.	x		x		x	
34	Actualmente siguen siendo escasas las campañas médicas, de prevención en salud y vacunación para los habitantes del sector 9.	x		x		x	
35	Antes del proyecto, no había actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona	x		x		x	
36	En la actualidad no hay actividades sociales públicas de esparcimiento o recreación en la zona	x		x		x	

A. Hernández

Observaciones (precisar si hay suficiencia hay suficiencia)

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador. Mg.: Alfonso Arturo Hidalgo Moreno DNI: 09801142

Especialidad del validador: Gestión Pública

Lima, 23 de junio de 2022

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del experto informante.

ALFONSO ARTURO
HIDALGO MORENO
DNI: 09801142

Anexo 7: Base de datos general - Antes y después del Proyecto de mejoramiento vial

Sujeto	ANTES DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA			TOTAL
	V = CALIDAD DE VIDA																		NBPF	NBM	NBS	
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL						D3 = BIENESTAR SOCIAL									
P1	P3	P5	P7	P9	P11	P13	P15	P17	P19	P21	P23	P25	P27	P29	P31	P33	P35					
1	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5	4	5	5	1	4	4	4	5	28	22	28	78
2	5	4	4	5	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	4	4	3	4	26	19	24	69
3	4	5	5	5	5	5	5	5	3	5	3	5	4	2	5	5	5	5	29	21	31	81
4	5	4	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	28	23	32	83
5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	3	4	5	4	2	5	3	4	4	26	20	27	73
6	4	4	4	5	3	5	4	5	3	4	3	5	4	2	5	4	4	4	25	19	28	72
7	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	1	4	4	5	5	25	20	28	73
8	5	5	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	1	5	3	4	3	27	19	24	70
9	4	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	5	2	4	4	3	4	26	22	26	74
10	5	4	4	5	5	4	4	5	4	4	5	5	5	1	4	4	4	4	27	22	27	76
11	5	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	1	4	4	3	4	25	18	24	67
12	4	4	5	5	3	5	5	3	5	3	4	4	4	1	4	4	4	3	26	20	24	70
13	5	5	4	4	5	4	3	4	4	3	4	4	4	1	5	3	4	3	27	18	24	69
14	5	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	1	5	4	4	4	27	22	26	75
15	4	5	4	4	5	5	3	3	3	4	4	5	5	1	4	4	4	3	27	17	26	70
16	4	4	5	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	4	25	20	24	69
17	4	4	4	5	4	5	4	4	4	3	4	3	3	1	4	4	4	4	26	19	23	68
18	5	4	5	5	4	5	3	5	5	3	5	4	5	2	4	4	4	4	28	21	27	76
19	4	3	5	5	4	4	4	4	4	3	4	4	3	1	2	4	3	4	25	19	21	65
20	4	4	5	5	3	5	4	4	4	3	4	4	5	2	1	4	1	4	26	19	21	66
21	4	4	4	3	4	4	3	5	4	3	4	4	5	2	4	4	3	4	23	19	26	68
22	5	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	5	1	4	4	3	4	27	22	25	74
23	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	1	5	4	4	3	24	20	27	71
24	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	3	5	4	1	3	4	4	3	27	19	24	70
25	4	5	4	4	5	4	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	3	3	26	18	24	68
26	5	5	4	4	5	4	5	5	4	2	3	4	5	1	4	5	4	3	27	19	26	72
27	5	4	4	5	3	4	4	5	4	4	3	5	5	2	4	4	4	4	25	20	28	73
28	4	5	4	4	5	4	4	4	3	4	4	4	3	1	3	3	4	3	26	19	21	66
29	5	5	4	4	5	4	4	5	3	4	3	4	5	1	4	4	3	4	27	19	25	71
30	5	5	4	4	5	4	5	5	5	4	4	3	5	1	4	5	3	3	27	23	24	74
31	4	4	3	4	4	5	4	4	4	2	4	5	5	2	4	4	3	3	24	18	26	68
32	5	3	2	2	4	3	4	4	4	2	3	4	3	1	4	4	3	4	19	17	23	59
33	5	5	4	5	3	4	4	5	5	3	4	5	4	2	4	4	3	4	26	21	26	73
34	4	4	4	5	3	5	4	4	4	4	4	5	5	1	4	4	4	3	25	20	26	71
35	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	24	21	26	71

ANTES DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																						
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA			TOTAL
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL					D3 = BIENESTAR SOCIAL							NBPF	NBM	NBS	
	P1	P3	P5	P7	P9	P11	P13	P15	P17	P19	P21	P23	P25	P27	P29	P31	P33	P35				
36	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	1	4	4	4	4	25	20	27	72	
37	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	4	4	2	4	4	5	24	21	28	73	
38	4	4	5	5	4	5	4	4	3	3	3	4	5	2	3	3	2	27	17	22	66	
39	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	4	3	3	2	5	5	5	29	21	28	78	
40	5	4	4	4	4	4	5	5	5	3	4	5	5	1	4	4	3	25	22	25	72	
41	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	26	20	23	69	
42	5	5	4	4	5	4	5	4	4	3	4	4	4	1	5	3	4	27	20	25	72	
43	4	3	4	5	5	3	5	3	4	4	4	4	4	2	3	3	3	24	20	22	66	
44	5	5	5	4	4	5	5	4	3	3	3	5	5	2	5	3	3	28	18	27	73	
45	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	5	4	2	4	4	4	24	17	27	68	
46	3	3	3	5	1	5	3	3	5	3	5	5	5	3	4	4	4	20	19	28	67	
47	5	4	3	5	4	4	5	5	4	4	3	5	4	2	4	4	3	25	21	26	72	
48	4	3	5	4	3	3	4	3	4	4	4	3	4	2	4	3	3	22	19	23	64	
49	5	3	4	5	5	5	4	3	5	5	3	5	4	2	3	3	3	27	20	24	71	
50	5	3	4	4	3	4	5	5	2	4	3	5	4	3	4	3	5	23	19	29	71	
51	5	3	4	5	3	3	4	3	4	4	4	4	4	2	4	4	5	23	19	27	69	
52	4	5	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	5	2	5	4	4	25	18	28	71	
53	4	4	4	4	5	4	5	3	5	4	4	4	4	2	4	4	5	25	21	26	72	
54	4	4	4	5	5	4	4	3	5	3	4	4	5	2	3	3	5	26	19	26	71	
55	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	5	5	2	5	3	5	23	18	29	70	
56	4	4	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	4	4	5	25	19	27	71	
57	4	3	4	5	5	3	5	3	4	4	3	4	4	2	3	4	5	24	19	26	69	
58	5	3	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	2	5	5	5	28	23	30	81	
59	5	4	3	4	4	3	4	5	3	4	4	3	5	2	4	3	4	23	20	25	68	
60	4	4	3	5	4	5	3	3	4	4	5	5	5	3	4	4	4	25	19	29	73	
61	4	5	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	5	2	4	4	5	26	21	28	75	
62	4	4	4	4	5	5	5	4	3	5	4	4	4	3	4	4	4	26	21	27	74	
63	4	4	2	5	4	3	5	5	4	3	4	5	4	2	5	4	4	22	21	27	70	
64	4	4	1	5	4	3	4	4	4	3	3	4	3	2	4	4	4	21	18	25	64	
65	5	3	5	5	4	3	5	4	4	5	5	5	5	2	5	4	5	25	23	31	79	
66	4	3	4	3	5	3	5	5	5	5	5	5	4	2	4	5	4	22	25	27	74	
67	5	3	4	5	5	4	5	4	4	4	4	5	5	1	4	4	4	26	21	26	73	
68	5	5	4	5	4	5	5	5	5	3	5	4	4	2	4	4	3	28	23	24	75	
69	4	4	4	5	4	5	3	4	4	5	3	4	4	1	3	3	4	26	19	22	67	
70	4	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	26	20	25	71	
71	4	4	4	5	3	5	4	5	5	5	5	5	5	1	4	4	3	25	24	26	75	
72	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	1	4	4	4	24	20	27	71	

ANTES DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																						
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA			TOTAL
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL					D3 = BIENESTAR SOCIAL							NBPF	NBM	NBS	
	P1	P3	P5	P7	P9	P11	P13	P15	P17	P19	P21	P23	P25	P27	P29	P31	P33	P35				
73	4	4	4	4	3	5	4	4	5	5	5	4	4	1	3	4	5	5	24	23	26	73
74	4	4	4	5	3	5	5	5	4	5	5	4	4	1	3	3	4	4	25	24	23	72
75	4	4	4	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	5	25	25	31	81
76	4	4	4	4	3	5	4	5	4	4	4	5	5	1	4	4	3	3	24	21	25	70
77	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	1	3	3	4	4	24	19	23	66
78	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	1	3	3	4	5	26	22	26	74
79	4	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	5	24	20	26	70
80	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	23	20	27	70
81	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	2	4	4	3	5	25	20	28	73
82	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	5	4	4	23	20	27	70
83	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	1	3	4	4	4	24	20	26	70
84	4	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	1	3	4	4	4	24	20	24	68
85	5	4	4	4	3	5	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	3	4	25	20	24	69
86	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	2	4	4	3	4	26	20	27	73
87	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	26	20	25	71
88	5	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	3	4	4	23	20	23	66
89	5	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	3	4	3	23	20	22	65
90	4	4	4	4	3	5	4	5	4	4	4	5	5	1	4	4	4	3	24	21	26	71
91	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	5	1	4	4	4	4	25	21	27	73
92	5	4	4	4	3	5	4	4	4	3	4	5	5	1	3	3	4	3	25	19	24	68
93	5	4	4	5	3	5	4	5	5	4	4	5	5	1	3	3	4	3	26	22	24	72
94	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	1	4	4	5	5	25	20	29	74
95	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	3	3	24	19	24	67
96	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	3	25	20	24	69
97	4	4	4	4	3	4	4	5	5	4	4	5	4	1	4	4	4	4	23	22	26	71
98	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	25	19	26	70
99	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	23	20	25	68
100	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	23	20	26	69
101	4	4	4	4	4	5	3	5	5	5	5	5	5	1	4	4	4	4	25	23	27	75
102	4	3	5	5	3	5	4	5	4	5	5	5	5	1	3	3	5	4	25	23	26	74
103	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	1	4	4	3	3	26	22	25	73
104	4	3	4	5	3	5	4	4	4	4	4	5	5	2	4	4	4	3	24	20	27	71
105	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	1	3	4	4	4	29	23	26	78
106	4	4	4	4	3	5	4	5	5	4	3	4	4	1	3	3	4	4	24	21	23	68
107	4	4	4	4	3	5	5	5	5	4	5	4	4	2	4	4	4	3	24	24	25	73
108	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	1	3	4	4	4	26	20	24	70
109	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	1	3	4	4	4	24	20	26	70

ANTES DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																						
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA			TOTAL
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL					D3 = BIENESTAR SOCIAL							NBPF	NBM	NBS	
	P1	P3	P5	P7	P9	P11	P13	P15	P17	P19	P21	P23	P25	P27	P29	P31	P33	P35				
110	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	1	4	4	4	4	24	20	27	71
111	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	5	1	4	4	4	4	23	20	27	70
112	5	5	4	4	4	4	5	4	5	5	4	3	3	2	4	4	4	4	26	23	24	73
113	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	4	4	4	23	20	24	67
114	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	1	4	4	5	4	24	20	27	71
115	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	3	1	3	4	4	3	26	21	22	69
116	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	1	4	4	4	4	30	25	25	80
117	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	5	5	1	3	3	4	3	27	20	24	71
118	5	4	4	5	3	4	4	5	4	5	4	5	4	1	3	4	4	4	25	22	25	72
119	5	4	4	5	3	5	4	5	5	4	4	4	4	1	4	4	4	4	26	22	25	73
120	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	5	1	3	3	4	4	26	23	25	74
121	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	1	4	4	3	3	24	21	23	68
122	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	23	20	25	68
123	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	1	3	5	3	4	27	25	26	78
124	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	4	4	4	26	20	24	70
125	5	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	1	4	4	4	4	25	20	26	71
126	5	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	5	4	4	25	20	26	71

DESPUÉS DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																							
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA				
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL						D3 = BIENESTAR SOCIAL						NBPF	NBM	NBS	TOTAL	
	P2	P4	P6	P8	P10	P12	P14	P16	P18	P20	P22	P24	P26	P28	P30	P32	P34	P36					
1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	4	2	1	1	1	9	6	12	27	
2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	1	2	3	2	2	2	3	2	12	9	16	37	
3	2	1	1	1	3	1	2	3	3	1	3	1	2	4	3	2	2	2	9	12	16	37	
4	2	2	2	2	2	2	3	4	2	2	2	2	2	4	2	2	3	2	12	13	17	42	
5	1	2	2	2	1	1	1	1	1	3	1	1	2	4	1	3	2	2	9	7	15	31	
6	2	2	2	2	3	2	2	1	3	2	3	1	2	4	2	2	4	2	13	11	17	41	
7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	5	2	12	10	19	41	
8	2	2	2	2	1	1	1	2	1	3	2	2	2	2	1	3	2	3	10	9	15	34	
9	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	2	1	4	2	2	3	2	9	7	16	32	
10	2	1	2	1	1	1	2	1	2	2	3	1	2	5	2	2	4	2	8	10	18	36	
11	2	1	2	2	2	2	1	3	1	3	2	2	2	4	2	2	3	2	11	10	17	38	
12	2	2	1	2	3	1	1	3	1	3	2	1	2	4	2	1	2	3	11	10	15	36	
13	2	2	2	2	1	2	1	2	2	3	2	1	1	2	1	3	2	3	11	10	13	34	
14	2	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	10	8	13	31	
15	1	2	2	2	2	1	1	2	3	2	1	1	2	2	2	1	2	3	10	9	13	32	
16	2	2	1	1	3	2	1	2	2	2	1	2	2	2	3	3	2	2	11	8	16	35	
17	2	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	3	3	4	2	2	1	2	10	6	17	33	
18	1	2	4	2	2	1	3	1	2	3	1	2	2	5	2	4	2	2	12	10	19	41	
19	2	3	2	2	2	2	2	1	1	3	2	2	3	4	4	3	3	1	13	9	20	42	
20	2	2	1	2	3	1	1	1	1	3	1	2	2	5	1	1	1	1	11	7	13	31	
21	2	2	2	3	2	3	3	1	2	3	2	2	1	4	2	2	3	2	14	11	16	41	
22	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	1	1	3	2	1	3	2	11	8	13	32	
23	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	12	10	15	37	
24	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2	3	1	2	3	9	11	14	34	
25	1	1	2	2	2	1	1	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	9	11	16	36	
26	2	2	2	2	1	2	1	1	1	3	3	1	2	2	1	1	2	3	11	9	12	32	
27	5	4	2	1	3	1	4	1	2	2	3	2	2	4	2	2	3	2	16	12	17	45	
28	1	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	4	3	3	2	3	11	10	20	41	
29	2	2	2	2	2	1	2	1	3	2	3	1	1	2	1	1	3	2	11	11	11	33	
30	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	3	2	4	2	2	3	3	11	7	19	37	
31	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	4	2	2	3	3	13	12	18	43	
32	2	3	2	3	3	3	1	2	2	2	3	2	3	2	1	2	3	2	16	10	15	41	
33	1	2	2	1	3	2	3	1	1	3	2	1	2	4	2	1	3	2	11	10	15	36	
34	1	1	1	2	3	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	3	9	9	12	30	
35	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	10	8	14	32	
36	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	11	10	13	34	
37	1	2	2	2	3	2	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	12	7	14	33	

DESPUÉS DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																							
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA				
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL						D3 = BIENESTAR SOCIAL						NBPF	NBM	NBS	TOTAL	
	P2	P4	P6	P8	P10	P12	P14	P16	P18	P20	P22	P24	P26	P28	P30	P32	P34	P36					
38	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	4	3	3	2	3	10	5	19	34	
39	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	3	3	4	2	2	2	2	7	10	18	35	
40	2	2	2	2	2	2	1	1	1	3	2	2	2	3	2	2	3	3	12	8	17	37	
41	1	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	3	3	10	7	15	32	
42	2	2	2	2	1	2	1	1	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	11	9	15	35	
43	2	3	5	3	4	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	20	12	18	50	
44	2	2	1	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	4	2	3	3	2	12	14	18	44	
45	2	2	2	3	3	2	2	2	2	1	3	2	2	5	2	2	3	2	14	10	18	42	
46	3	3	3	1	4	2	3	3	1	3	2	2	1	3	2	2	2	3	16	12	15	43	
47	2	4	4	3	2	2	2	3	2	1	3	2	2	4	2	2	3	1	17	11	16	44	
48	2	3	2	2	3	3	2	3	1	2	2	3	2	2	2	3	3	2	15	10	17	42	
49	5	3	4	5	4	2	4	3	2	2	3	5	4	5	5	3	5	2	23	14	29	66	
50	4	5	5	4	4	4	5	5	3	3	3	5	4	3	2	3	2	3	26	19	22	67	
51	4	2	4	2	3	3	2	3	2	2	2	4	4	5	2	2	2	2	18	11	21	50	
52	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	4	5	4	2	2	2	4	12	12	23	47	
53	2	4	2	2	2	2	1	3	1	2	2	4	5	4	2	2	4	3	14	9	24	47	
54	5	5	4	5	5	3	3	5	3	3	2	4	5	5	3	3	3	4	27	16	27	70	
55	2	4	4	3	4	3	2	3	2	2	3	2	2	4	3	3	2	4	20	12	20	52	
56	2	3	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	4	3	2	2	3	16	11	18	45	
57	4	3	4	5	5	3	5	3	2	2	3	4	5	4	3	2	5	5	24	15	28	67	
58	5	3	5	1	2	5	2	2	2	2	2	5	5	4	2	3	2	3	21	10	24	55	
59	2	2	3	3	2	3	1	1	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	15	9	16	40	
60	4	2	2	2	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	4	17	13	18	48	
61	4	2	2	3	2	2	4	1	2	2	2	1	2	5	2	2	2	3	15	11	17	43	
62	4	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	15	11	15	41	
63	4	2	5	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	4	2	2	2	3	19	13	18	50	
64	4	3	4	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	4	1	2	2	2	19	12	16	47	
65	4	5	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	4	2	2	2	3	20	11	17	48	
66	4	5	3	1	5	5	3	3	3	3	3	5	4	4	2	3	5	5	23	15	28	66	
67	5	3	4	2	4	2	5	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	3	20	13	17	50	
68	2	2	2	2	2	1	2	2	1	3	2	2	2	4	2	2	3	3	11	10	18	39	
69	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	5	3	3	2	3	10	5	20	35	
70	4	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	5	2	2	2	2	12	9	16	37	
71	2	2	2	1	3	1	1	2	1	1	1	2	2	5	2	2	3	2	11	6	18	35	
72	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	12	5	14	31	
73	2	2	2	2	3	1	2	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	12	6	14	32	
74	2	2	2	1	3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	3	3	2	2	11	6	16	33	
75	4	2	2	1	3	1	1	1	1	1	1	2	2	5	1	1	2	2	13	5	15	33	

DESPUÉS DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																							
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA				
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL						D3 = BIENESTAR SOCIAL						NBPF	NBM	NBS	TOTAL	
	P2	P4	P6	P8	P10	P12	P14	P16	P18	P20	P22	P24	P26	P28	P30	P32	P34	P36					
76	2	2	2	2	3	1	2	1	2	2	2	1	2	2	2	3	3	3	12	9	15	36	
77	2	2	2	2	2	2	1	2	1	3	2	2	2	2	3	3	2	2	12	9	16	37	
78	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	3	3	2	2	10	8	15	33	
79	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	12	10	13	35	
80	2	2	2	2	3	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	13	8	14	35	
81	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	4	2	2	3	12	11	18	41	
82	2	2	2	2	3	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	13	7	13	33	
83	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	2	12	10	14	36	
84	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	12	10	15	37	
85	2	2	2	2	3	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	2	3	2	12	6	13	31	
86	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	4	2	2	3	2	14	11	17	42	
87	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	3	3	14	10	18	42	
88	2	2	3	2	3	2	1	1	1	2	1	2	1	2	3	3	2	2	14	6	15	35	
89	2	3	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	4	3	3	2	3	13	6	17	36	
90	2	2	2	2	3	1	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	4	3	12	8	16	36	
91	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	4	2	2	3	2	14	11	17	42	
92	2	2	2	2	3	1	1	2	1	3	2	2	1	2	3	3	2	3	12	9	16	37	
93	2	2	2	1	3	1	2	1	1	2	2	1	1	4	3	3	2	3	11	8	17	36	
94	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	12	10	16	38	
95	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	12	6	16	34	
96	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	3	2	2	2	3	11	7	16	34	
97	2	2	2	2	3	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	2	2	2	12	8	11	31	
98	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	4	2	2	4	2	12	12	18	42	
99	2	4	2	2	3	2	1	2	1	1	2	2	2	4	2	2	2	2	15	7	16	38	
100	2	4	2	2	3	2	1	2	1	3	2	2	2	4	2	2	4	3	15	9	19	43	
101	2	2	2	2	2	1	3	2	2	2	2	1	1	4	2	2	2	2	11	11	14	36	
102	2	3	1	1	3	1	2	1	2	1	1	2	2	4	3	3	2	2	11	7	18	36	
103	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2	2	2	2	4	2	2	3	3	10	8	18	36	
104	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	4	2	2	4	3	14	10	18	42	
105	4	4	2	1	2	1	2	2	1	2	2	2	2	5	3	2	2	2	14	9	18	41	
106	1	2	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1	1	1	3	3	1	2	9	6	12	27	
107	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	3	3	12	10	18	40	
108	2	2	2	5	2	2	2	2	2	2	2	1	2	4	3	2	2	2	15	10	16	41	
109	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	3	2	2	2	7	7	13	27	
110	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	11	9	12	32	
111	2	2	1	2	3	2	1	1	2	1	2	2	2	4	2	2	2	2	12	7	16	35	
112	2	4	2	2	2	1	2	2	1	3	2	3	3	4	3	3	2	2	13	10	20	43	
113	2	2	1	2	3	2	1	1	2	1	2	1	2	2	3	2	2	2	12	7	14	33	

DESPUÉS DEL PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL																						
Sujeto	V = CALIDAD DE VIDA																		NIVELES DE CALIDAD DE VIDA			
	D1 = BIENESTAR PERSONAL Y FÍSICO						D2 = BIENESTAR MATERIAL						D3 = BIENESTAR SOCIAL						NBPF	NBM	NBS	TOTAL
	P2	P4	P6	P8	P10	P12	P14	P16	P18	P20	P22	P24	P26	P28	P30	P32	P34	P36				
114	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	2	4	2	2	1	2	11	8	14	33
115	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	3	2	3	2	2	3	9	8	17	34
116	4	4	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	4	2	2	4	3	15	8	19	42
117	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	3	3	2	3	8	9	16	33
118	2	2	2	2	3	2	2	1	2	1	2	1	2	2	3	2	2	2	13	8	14	35
119	2	2	2	2	3	1	2	1	1	2	2	2	2	4	2	2	2	2	12	8	16	36
120	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	7	5	16	28
121	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	12	9	16	37
122	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	12	10	16	38
123	2	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	4	3	2	3	2	10	6	17	33
124	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	3	2	2	2	12	10	13	35
125	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	5	7	20
126	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	5	8	21

Anexo 8: Determinación de la población



GERENCIA DE RENTAS Y ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA

Villa El Salvador, 02 de junio del 2022

CARTA N° 412 -2022-GRAT/MVES

Sra.
MARLENE EDITH CASTRO PEÑA

Presente. -

Asunto : Para su conocimiento
Ref. : Documento 13212-22 (31/05/2022)

De mi consideración:

Por la presente me dirijo a usted para saludarla cordialmente, y a la vez dar atención a lo solicitado mediante el documento de la referencia; al respecto manifiesto lo siguiente:

Que, la recurrente solicita ante esta Entidad se le brinde la información relacionada a la cantidad de contribuyentes del Sector 09, Grupos 2, 3, 4 y 5, manifestando ser estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Universidad Cesar Vallejo, motivo por el cual solicita dicha información por ser necesaria para el desarrollo de su trabajo de investigación.

Que, de la revisión del Sistema de Gestión Municipal-GESMUN de esta corporación edil, se detalla lo solicitado mediante el siguiente cuadro:

SECTOR 9	
GRUPOS	N° DE CONTRIBUYENTES
GRUPO 02	470
GRUPO 03	640
GRUPO 04	121
GRUPO 05	171
TOTAL	1,402

En tal sentido, téngase por atendido lo solicitado

Sin otro particular quedo de usted.

Atentamente,


MUNICIPALIDAD DE VILLA EL SALVADOR
GERENCIA DE RENTAS Y ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA
EDGAR J HINOJOSA ALARCON
GERENTE

Anexo 9: FICHA TÉCNICA DEL CUESTIONARIO DE LA VARIABLE CALIDAD DE VIDA.

Estudio: Proyecto de mejoramiento vial 2020 y calidad de vida de los residentes del Sector 9. Villa El Salvador - Lima

1. Nombre

Impacto del desarrollo del proyecto de infraestructura vial “Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 09, en la calidad de vida de los habitantes del sector 9 del distrito de Villa El Salvador distrito de Villa El Salvador - Lima”.

2. Autora

Ing. Marlene Edith Castro Peña.

3. Año de elaboración

2022

4. Objetivo

Determinar el nivel de percepción que tienen los residentes de los grupos 2, 3 4 y 5 del sector 9 del distrito de Villa El Salvador – Lima, en lo referente a la calidad de vida que han obtenido con la ejecución y desarrollo del proyecto de mejoramiento vial.

5. Normativos - información

- Su finalidad es completamente académica
- Es anónimo
- Se solicita ser objetivo, honesto, sincero con sus respuestas.
- Responda una y sólo una alternativa de respuesta.

6. Usuarios

El total de la muestra fueron 126 residentes de los grupos 2, 3 4 y 5 del sector 9 de Villa El salvador – Lima en estudio.

7. Técnica

- Encuesta
- Cuestionario

Puntuación y escala de medición:

CÓDIGO	VALOR	ESCALA
CA	5	Completamente de acuerdo
DA	4	De acuerdo
NAND	3	Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
ED	2	En desacuerdo
CD	1	Completamente en desacuerdo

8. Modo de aplicación

- El presente cuestionario está conformado por 36 ítems, distribuidos entre las tres dimensiones de la variable, con alternativas de respuestas que van del 1 al 5 por cada ítem.
- El encuestador realiza las preguntas al encuestado, de forma individual, consignando los datos que se requieran de acuerdo a las instrucciones.
- El tiempo de aplicación del cuestionario es aproximadamente de 15 a 30 minutos.
- Los materiales a utilizar son la ficha de encuesta y lapicero.

9. Estructura

El cuestionario Impacto del desarrollo del proyecto de infraestructura vial “Mejoramiento de la accesibilidad vehicular y peatonal en las calles internas de los grupos 02, 03, 04 y 05 del sector 09, en la calidad de vida de los habitantes del sector 9 del distrito de Villa El Salvador distrito de Villa El Salvador - Lima”, consta de 36 ítems, distribuidos entre las 5 dimensiones de la variable; según se especifica en la siguiente tabla:

DIMENSIÓN	ÍTEMS
Bienestar personal y físico	1 – 12
Bienestar material	13 - 22
Bienestar social	23 - 36

10. Validación y confiabilidad del cuestionario

El cuestionario utilizado fue creado por la investigadora de la presente tesis y fue validado por tres expertos; lo cual dio por resultado la suficiencia para la validez del contenido en pertinencia, relevancia y claridad y como dictamen de aplicable.

Los datos recolectados fueron analizados por el Software SPSS versión 26 con el estadístico de confiabilidad el alfa de Cronbach de 0.803, que indica un nivel bueno de consistencia.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, LIP LICHAM CRUZ ANTONIO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, asesor de Tesis titulada: "PROYECTO DE MEJORAMIENTO VIAL 2020 Y CALIDAD DE VIDA DE LOS RESIDENTES DEL SECTOR 9. VILLA EL SALVADOR - LIMA", cuyo autor es CASTRO PEÑA MARLENE EDITH, constato que la investigación cumple con el índice de similitud establecido, y 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, 07 de Agosto del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
LIP LICHAM CRUZ ANTONIO DNI: 07517707 ORCID 0000-0002-9670-8980	Firmado digitalmente por: CLICHAM el 14-08-2022 15:23:30

Código documento Trilce: TRI - 0400243