UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

ESCUELA DE POSGRADO

==========

"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018".

==========

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA

AUTOR:

ROJAS MORON OSCAR LEONARDO

PUCALLPA – PERÚ

2022

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
ESCUELA DE POSGRADO

ANEXO Nº 4

ACTA DE DEFENSA DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACION PARA OBTENCION DEL GRADO DE MAESTRO O MAESTRO EN CIENCIAS

En la Sala de Grados de la Universidad Nacional de Ucayali siendo las 10 horas, del día 26 de mayo, ante el **Jurado** de Tesis o trabajo de investigación constituido por :

Dr. Julio Cesar Pastor Segura ..... Presidente
Mg. Olmedo Pizango Ishiza ..... Secretario
Mg. Jackie Frank Chang Soldaña ..... Vocal

El aspirante al **GRADO DE MAESTRO O MAESTRO ENCIENCIAS** en: Gestión Pública

Mención: Gestión Pública

Don(ña) Oscar Leonardo Rojas Moron

Procedió al acto de Defensa:

a. Con la exposición de la tesis o trabajo de investigación, titulada:

"Gestión de infraestructura vial y su relación con el crecimiento económico y social, en la AV. Aviación del Distrito de Manantay, 2018"

b. Respondiendo las preguntas formuladas por los miembros del Jurado y público asistente.

Concluido el acto de defensa, cada miembro del Jurado procedió a la evaluación del aspirante a Maestro, teniendo presente los criterios siguientes:

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
ESCUELA DE POSGRADO

a) Presentación personal
b) Exposición: el problema a resolver, hipótesis, objetivos, resultados, conclusiones, los aportes, contribución a la ciencia y/o solución a un problema social y Recomendaciones
c) Grado de convicción y sustento bibliográfico utilizados para las respuestas a las interrogantes del Jurado y público asistente
d) Dicción y dominio de escenario

Así mismo, el Jurado plantea a la tesis o trabajo de investigación **las observaciones** siguientes:

Sin observaciones

Obteniendo en consecuencia el Maestrista la **Nota** de diecisiete (17)
Equivalente a aprobado; por lo que se recomienda ……
(aprobado ó desaprobado)

Los miembros del Jurado, firman el presente **ACTA** en señal de conformidad, en Pucallpa, siendo las 11 horas del 26 de mayo del 2022

PRESIDENTE

SECRETARIO

VOCAL

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
VICERRECTORADO DE INVESTIGACION
DIRECCION GENERAL DE PRODUCCION INTELECTUAL

CONSTANCIA

ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACION

SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND

N° V/0191-2022

La **Dirección de Producción Intelectual**, hace constar por la presente, que el **Informe final de Tesis, titulado:**

"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018".

Cuyo(s) autor (es)	**:**	**ROJAS MORON, OSCAR LEONARDO**
Escuela	:	POSGRADO
Maestría	:	GESTIÓN PÚBLICA.
Asesor(a)	:	Dr. CACHAY REYES, LINCOLN FRITZ

Después de realizado el análisis correspondiente en el Sistema Antiplagio URKUND, dicho documento presenta un **porcentaje de similitud de 7%.**

En tal sentido, de acuerdo a los criterios de porcentaje establecidos en el artículo 9 de la DIRECTIVA DE USO DEL SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND, el cual indica que no se debe superar el 10%. Se declara, que el trabajo de investigación: SI Contiene un porcentaje aceptable de similitud, por lo que SI se aprueba su originalidad.

En señal de conformidad y verificación se FIRMA Y CODIFICA la presente constancia

FECHA 12/04/2022

Dr. ABRAHAM ERMITANIO HUAMAN ALMIRON
Dirección de Producción Intelectual

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS

REPOSITORIO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

Yo, Rojas Moron Oscar Leonardo

Autor(a) de la TESIS de posgrado titulada:

Gestion de infraestructura vial y su relacion con el crecimiento economico y Social en la Av. Aviacion del distrito de Manantay 2018

Sustentada el año: _____

Con la asesoría de: Dr. Lincolm Fritz Cachay Reyes

En la Escuela de Posgrado, Maestría: Gestion Publica

Mención: _____

Autorizo la publicación:

PARCIAL [ ] Significa que se publicará en el repositorio institucional solo La caratula, la dedicatoria y el resumen de la tesis. Esta opción solo es válida marcar **si su tesis o documento presenta material patentable**, para ello deberá presentar el trámite de CATI y/o INDECOPI cuando se lo solicite la DGPI UNU.

TOTAL [X] Significa que todo el contenido de la tesis y/o documento será publicada en el repositorio institucional.

De mi trabajo de investigación en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali (www.repositorio.unu.edu.pe), bajo los siguientes términos:

Primero: Otorgo a la Universidad Nacional de Ucayali **licencia no exclusiva** para reproducir, distribuir, comunicar, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público en general mi tesis (incluido el resumen) a través del Repositorio Institucional de la UNU, en formato digital sin modificar su contenido, en el Perú y en el extranjero; por el tiempo y las veces que considere necesario y libre de remuneraciones.

Segundo: Declaro que la **tesis es una creación de mi autoría** y exclusiva titularidad, por tanto, me encuentro facultado a conceder la presente autorización, garantizando que la tesis no infringe derechos de autor de terceras personas, caso contrario, me hago único(a) responsable de investigaciones y observaciones futuras, de acuerdo a lo establecido en el estatuto de la Universidad Nacional de Ucayali y del Ministerio de Educación.

En señal de conformidad firmo la presente autorización.

Fecha: 01 / 06 / 2022

Email: oscar.leonardo.rojas.moron@hotmail.com

Firma: _____

Teléfono: 956469708

DNI: 72843083

DEDICATORIA

A Dios por darme esa sabiduría de hacer bien las cosas, a mis padres por darme ese gran apoyo y lograr mis estudios de posgrado.

AGRADECIMIENTO

A las autoridades universitarias, por apostar en la educación superior en nuestra región de Ucayali y de esta manera no solo estudiar una carrera profesional sino también seguir optando grados académicos como el magister y el doctorado.

A todos los docentes que compartieron sus conocimientos y experiencias profesional hacia todos los maestristas y de esta manera formarnos con una educación universitaria de calidad.

Al asesor de tesis Dr. Lincoln Fritz Cachay Reyes por gran ayuda para la formulación y desarrollo de la tesis titulada "*GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018".*

RESUMEN

Este estudio tuvo como objetivo principal determinar la relación entre la gestión de infraestructura vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018, tuvo como tipo de investigación aplicada, nivel no experimental, diseño descriptivo correlacional causal, su técnica fue la encuesta y su instrumento fue el cuestionario. En los resultados se obtuvo que el 16% de personas, que habitan en los márgenes de la Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo precisaron que la gestión de infraestructura vial y el crecimiento económico y social es regular, además, se aceptó la hipótesis general, es decir que se tuvo una correlación (0.574) positiva fuerte y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis general, es decir, que la gestión de infraestructura vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

Palabras clave: *Gestión de infraestructura vial, crecimiento económico y social.*

ABSTRACT

The main objective of this study was to determine the relationship between the management of road infrastructure with economic and social growth, in Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018, it had as type of applied research, non-experimental level, causal correlational descriptive design, his technique was the survey and his instrument was the questionnaire. In the results, it was obtained that 16% of people, who live on the margins of Av. Aviación of the District of Manantay, Province of Colonel Portillo, specified that the management of road infrastructure and economic and social growth is regular, in addition, they accepted the general hypothesis, that is to say that there was a strong positive correlation (0.574) and a Sig. (Bilateral) less than 0.05 (0.000), therefore, the general hypothesis was accepted, that is, that road infrastructure management is significantly related to economic and social growth, in Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

Keywords: *Road infrastructure management, economic and social growth.*

INTRODUCCIÓN

Este estudio titulado *gestión de infraestructura vial y su relación con el crecimiento económico comercial y social en la AV. Aviación del Distrito de Manantay, 2019*, los investigadores se vieron en la necesidad de realizar este estudio porque hoy en día cumple un rol muy importante las infraestructuras viales de las ciudades, más aún para aquellos que es tan cada día progresando, el cual esto genera el desarrollo económico tanto comercial como de la sociedad en su conjunto, por tener las vías en buenas condiciones para que las personas puedan transitar y poder acceder a los comercios que existen alrededor de ellas.

Para que una civilización ascienda o tenga una caída importante depende enteramente de la infraestructura en su mayor parte de la vial, está es fundamental en la calidad de vida y la riqueza en el mejor de sus casos. Para que se pierdan la capacidad de transportar personas e incluso los alimentos, es porque se han dejado descuidados en gran medida las infraestructuras que son en realidad de gran importancia. El resultado es que numerosos sistemas de calles están en una condición muy inferior a lo que es atractivo y ventajoso, con resultados genuinos que significan desgracias anuales, debido al costo de trabajo en operaciones vehiculares y vías reconstruidas, esta suma puede aumentar por completo debido a daños directos e indirectos, desincentivos de riesgo y percances adicionales (Solminihac, Echaveguren y Chamorro, 2018, p. 15).

Este estudio estuvo conformado por capítulos en donde sustentan todo lo referente a las variables de estudio, es decir en el capítulo I, abordó todo sobre el problema de investigación (Descripción del problema, formulación del problema, objetivo general y objetivos específicos, hipótesis, variables, justificación e importancia, viabilidad

y limitaciones), en el capítulo II referidos a los materiales y métodos (tipo, diseño, esquema, población, muestra, instrumentos de investigación). En el capítulo III detalla los resultados; y en el capítulo V la discusión de resultados.

ÍNDICE

DEDICATORIA vi
AGRADECIMIENTO vii
RESUMEN viii
ABSTRACT ix
INTRODUCCIÓN x
CAPÍTULO I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 1
1.1. Descripción del problema, antecedentes, teorías básicas. 1
1.2. Formulación del problema 20
1.2.1. Problema general 20
1.2.2. Problemas específicos 20
1.3. Objetivo general y objetivos específicos 20
1.3.1. Objetivo general 20
1.3.2. Objetivos específicos 21
1.4. Hipótesis y/o sistemas de hipótesis 21
1.4.1. Hipótesis general 21
1.4.2. Hipótesis específicas 21
1.5. Variables 22
1.5.1. Variable 1 22
1.5.2. Variable 2 22
1.5.3. Operacionalización de variables 22
1.6. Justificación de la investigación 23
1.7. Viabilidad 24
1.8. Limitaciones 25
CAPÍTULO II. MATERIALES Y MÉTODOS 26
2.1. Materiales. 26
2.2. Definiciones conceptuales. 26
2.3. Métodos. 28
2.4. Tipo de investigación, realizado en base a un referente bibliográfico. 29
2.5. Diseño y esquema de la investigación 29
2.6. Población y muestra 30

2.6.1. Población 30
2.6.2. Muestra y muestreo.....31
2.7. Instrumentos de recolección de datos 32
2.7.1. Instrumentos de recolección 1.....32
2.7.2. Instrumentos de recolección 2.....32
2.7.3. Validez y confiabilidad de los instrumentos 32
2.8. Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos 34
2.8.1. Técnica de recojo.....34
2.8.2. Procesamiento de datos.....34
2.8.3. Presentación de datos.....34
CAPÍTULO III. RESULTADOS.....35
3.1. Resultados descriptivos.....35
3.2. Prueba de normalidad 39
3.3. Prueba de hipótesis.....39
CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS 43
CONCLUSIONES 46
SUGERENCIAS.....47
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....48
ANEXOS.....45

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de las variables. 22
Tabla 2. Población de estudio. 30
Tabla 3. Muestra de la investigación. 32
Tabla 4. Expertos que evaluaron los instrumentos. 32
Tabla 5. Valores del estadístico alfa de Cronbach. 33
Tabla 6.Confiabilidad del Instrumento 1. 33
Tabla 7.Confiabilidad del Instrumento 2. 33
Tabla 8. Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo general. 35
Tabla 9. Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo específico 1. ...36
Tabla 10. Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo específico 2. .37
Tabla 11. Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo específico 3. .38
Tabla 12. Prueba de normalidad. 39
Tabla 13. Decisión de aceptación o rechazo de las hipótesis. 39
Tabla 14. Resultados de la prueba de hipótesis general. 40
Tabla 15. Resultados de la prueba de hipótesis especifica 1. 40
Tabla 16. Resultados de la prueba de hipótesis especifica 2. 41
Tabla 17. Resultados de la prueba de hipótesis especifica 3. 41

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Esquema del diseño. 29
Figura 2. Gráfico de barras respondiendo el objetivo general. 35
Figura 3. Gráfico de barras respondiendo el objetivo específico 1. 36
Figura 4. Gráfico de barras respondiendo el objetivo específico 2. 37
Figura 5. Gráfico de barras respondiendo el objetivo específico 3. 38
Figura 6. Valores de correlación de Rho de Spearman. 40

INDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia.....45
Anexo 2. Instrumentos. 46
Anexo 3. Designación de asesor de tesis. 48
Anexo 4. Ficha de juicio de experto de los instrumentos.....49
Anexo 5. Base de datos.....55

CAPÍTULO I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción del problema, antecedentes, teorías básicas.

1.1.1. Descripción del problema

La gestión víal tiene relevancia en el mundo entero, pues la riqueza en infraestructura vial repercute en el crecimiento económico de los países, Muchos gobiernos en el mundo invierten muchos recursos en la creación y mantenimiento de vías que permitan mejorar la accesibilidad peatoanl y el tránsito de vehiculos, Esto mejorar las condiciones de vida de muchos ciudadanos, haciendo que sus que sus calles eleven sus niveles de transitabilidad habilidad lo cual repercute en el incremento del flujo comercial y el mejoramiento de la capacidad economica de su sector.

Al respecto Rojas (2019), Refiere: Los procesos de mantenimiento de infraestructuras viales, y en particular de los caminos, ha merecido una considerable importancia por parte de los gobiernos en el mundo durante los últimos años, porque se entiende que la disponibilidad de carreteras en óptimas condiciones para el transporte constituye un factor esencial, tanto para el logro de competitividad y capacidad de exportación, así como para la promoción del desarrollo local y la dotación de mejores niveles de calidad de vida de sus pobladores. Es por tal razón que en los diversos países de América Latina se vienen realizando significativos esfuerzos en pro de optimizar su vialidad básica.

En el Perú, según un informe del Banco Mundial (2016), se tiene que el 85% de la red vial se encuentra pavimentada, un 8% no tiene pavimento

y se carece de información del 7% de la red; sin embargo, en cuando a condiciones se considera que solo el 55% está en buen estado, por tanto, los procesos de mantenimiento son indispensables de tomarse en cuenta, máxime en zonas donde el factor climático contribuye al rápido deterioro de las vías.

En ese país los gobiernos nacionales y regionales mantenido el debido cuidado en el mantenimiento de las vías urbanas Esto se demuestra una gran cantidad de localidades en ciudades principales de nuestro país cuyas calles no están bien pavimentadas o no han tenido un manteniento rutinario, De la misma manera es importante señalar que no se cuenta con políticas públicas claras respecto a un plan estratégico vial urbano a nivel nacional pues los gobiernos han cambiado de políticas cad quinquenio, el desarrollo vial es así entonces postergado en muchos gobiernos en nuestro país.

Situación similar se presenta con la red vial en el departamento de Ucayali, donde, según datos del Gobierno Regional (2018), el 73% de la red vial nacional está pavimentada, mientras que solo el 37% de red departamental tiene pavimento y a nivel de red vecinal casi totalidad de carreteras se encuentran sin pavimentar, por lo que la poca extensión de pavimento debe merecer especial atención en los procesos de mantenimiento, como el caso de la Av, Aviación que por sus características geodinámicas es una zona sujeta a rescrebajos constantes del pavimento, causados por la naturaleza del suelo, la pendiente del terreno, la morfología,

dinámica fluvial, la deforestación intensa que experimenta la zona y las también intensas precipitaciones pluviales.

La principal razón de esta investigación es la preocupación sobre qué tan alineada esta la política de desarrollo de infraestructura vial que viene desarrollando la municipalidad distrital de Manantay con los lineamientos del plan bicentenario o del plan concertado de desarrollo regional.

Al existir una tasa exponencial de crecimiento demográfico en el distrito de Manantay, obliga a las autoridades a formular planes de desarrollo vial para que los nuevos AA. HH creados puedan tener interconexión con los asentamientos aledaños, lo cual generara un desarrollo más rápido. Aquellos Asentamientos Humanos con difícil acceso terrestre o de calles en pésimo estado que las hace inaccesibles presentan menor inversión económica y un estatus social menor a comparación de las avenidas principales las cuales generan un mayor movimiento económico

Es conocido que, al momento de pavimentar una avenida, la economía y el precio de los predios aumenta significativamente, adicionalmente la seguridad ciudadana está más cerca de la población por lo cual es un gran paso con respecto al desarrollo social de la población.

Con la adecuada política de desarrollo vial se permitirá un progreso significativo, priorizando las avenidas que intercomuniquen a los asentamientos humanos, generando así calidad de vida de la población y mayores oportunidades económicas y un estatus social mayor. La presente investigación pretende determinar la incidencia de la Gestión vial en el

crecimiento económico de la avenida aviación el distrito de Manantay, para ello se observará la percepción de los ciudadanos involucrados en las acciones que viene tomando el Instituto Vial Provincial el Gobierno Regional de Ucayali, la Municipalidad Provincial de Coronel Portillo y la municipalidad distrital de Manantay, asimismo para la realización de la presente investigación se procederá a elaborar y diseñar un instrumento de investigación el cual será aplicado a los involucrados, para el cumplimiento de la finalidad de la presente investigación se han formulado los siguientes problemas generales y específicos.

1.1.2. Antecedentes

1.1.2.1. Antecedentes internacionales

Baldotano (2017), realizo la investigación de nivel explicativo con diseño transaccional denominado *Modelo de Gestión de Conservación Vial basado en criterios de Sostenibilidad para reducir los Costos de Mantenimiento Vial en la carretera desvío a Guayaquil N° 012*, Tesis para optar el grado académico en maestro en transportes y conservación vial en la universidad central del Ecuador, de la cual se extraen las siguientes conclusiones:

> El modelo aplicable de conservación vial, daremos un mantenimiento oportuno y programado, que ayudará a mantener los estándares funcionales, proporcionando una vida útil de acuerdo al periodo de diseño. Se asegura una vía en condiciones óptimas, que cubrirá las necesidades de los usuarios en lo referente a la seguridad, rapidez y comodidad, incrementando un mayor desarrollo de la región, tanto social, económico y turístico, dinamizando los viajes y por ende la economía de las poblaciones beneficiadas. Se debe realizar

> un mantenimiento rutinario para conservar la carretea y toda su infraestructura en óptimas condiciones de operación, transitabilidad, seguridad y confort, controlar el deterioro prematura de la infraestructura vial.

Durango, García y Velásquez (2016), en su artículo científico *Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial*, concluyeron que:

> Los resultados validan la hipótesis de que hay una relación positiva y estadísticamente significativa entre la inversión en infraestructura vial y el desarrollo económico de los municipios de Antioquia (efectos directos) y de sus vecinos (efectos indirectos). Donde son las vías secundarias, conexiones viales entre municipios, las más representativas. Un plus en este escrito, es el cálculo del Índice de Desarrollo Municipal (IDM), el cual fue necesario construir, debido a que no existe uno, y se necesitaba en el modelo como variable dependiente.

Obregón (2014), realizo una investigación relacional, con diseño descriptivo correlacional, la tesis titulada *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 para optar por el grado de doctor en Gestión de infraestructura en la Universidad de Catalunya, España, del cual se extrajeron sus principales conclusiones:

> Los resultados obtenidos en el análisis de la evolución de los establecimientos económicos se pueden decir que el Eix Transversal apoya directamente las actividades productivas, pues se aprecia un mayor impulso en el territorio analizado respecto a Catalunya". Se concluye de la construcción y mantenimiento de una red vial no solo mejora los niveles de transitabilidad del lugar, sino que le da una preceptiva económica diferente lo cual contribuye con su crecimiento

1.1.2.2. Antecedentes nacionales

Delgado (2020), en su tesis *Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019*, concluyó que:

> En los resultados descriptivos la gestión de infraestructura vial en el tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019; se ubicó en un nivel adecuado con un 50%, siendo esta considerada de mayor concentración de respuesta por parte de la población beneficiada encuestada, mientras que en la calidad de vida del poblador beneficiado por la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019; esta se ubicó en la escala "mucha mejora" con un 56%. En tal sentido se concluyó que existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019; hallándose una sig. bilateral (0.000<0.05) y un coeficiente de correlación de Pearson (r=0,831) con un valor de relación positiva considerable entre las variables estudiadas de gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado, es decir que en cuando tengamos una gestión de infraestructura vial adecuada, la calidad de vida del poblador tendrá mucha mejora. (p.10)

Saavedra y Leveau (2019), en su tesis *Inversión en infraestructura vial y su influencia en el crecimiento económico de la región de San Martin, periodo 2007 – 2017*, concluyeron que:

> Los resultados muestran que existe una influencia significativa de la inversión en infraestructura vial en el crecimiento económico en la región San Martín, debido a que el valor "p" 0,000 fue menor al margen de error de 0,05 y el coeficiente de correlación de Pearson fue ,862. Se concluyó aceptando la hipótesis de investigación, misma que hace referencia: La inversión en infraestructura vial Influye de manera significativa en el crecimiento económico de la región de San Martin, periodo 2007 – 2017.

Carranza (2019), realizo una investigación de nivel correlacional, con diseño transversal relacional denominado: *Inversión Pública en infraestructura vial y su incidencia en el Crecimiento Económico del Perú 2001 – 2018*, Tesis para la habilitación profesional en la Universidad Nacional de Cajamarca, de la cual se extraen las siguientes conclusiones:

> La Infraestructura vial en el Perú medida por la inversión en transporte terrestre creció en promedio en 5.6 % durante el periodo de estudio, teniendo una evolución creciente, debido al incremento del presupuesto a dicho programa presupuestal; incrementando de esta manera la Red Vial Nacional pavimentada a 79.06 %, la Red Vial Departamental a 13.7 %, pero no se tuvo un efecto significativo en la Red vial Vecinal. El crecimiento económico (PBI a precios constantes) del Perú tuvo un comportamiento creciente y positivo, los datos presentados muestran una tasa de crecimiento promedio de 5% durante el periodo de estudio, este crecimiento se dio por la adopción y buen manejo de políticas macroeconómicas principalmente fiscales y monetarias.

Ninahuanca (2015), realizo una investigación de nivel correlacional, con diseño transversal relacional denominado *Inversión en infraestructura de Servicios Públicos y Crecimiento Económico en la Región Junín 1998 – 2013*, tesis para optar el título profesional de economista en la Universidad Nacional del Centro del Perú, de la cual se extraen las siguientes conclusiones:

> La inversión en infraestructura vial es una herramienta efectiva para incrementar los niveles de competitividad de un país por ser un determinante esencial de la productividad y del crecimiento, ya que ayuda a reducir los costos de transporte, expande el mercado y facilita la transmisión de información y conocimiento. Existe una relación positiva entre

inversión en infraestructura vial y el crecimiento económico tanto a largo plazo afectando tanto el lado de oferta u el lado de demanda, concluyendo en que el acceso a este servicio público disminuye los costos de transacción, mejora la productividad, apertura los mercados y nos facilita el acceso a información que es importante para la toma de decisiones.

1.1.2.3. Antecedentes locales

Gerrero (2018), realizo una investigación de nivel aplicado, con diseño transversal denominado *Creación de la infraestructura terrestre: Terminal Interprovincial Pucallpa – Perú* Tesis para optar el título profesional de arquitecto en la Universidad San Martin de Porres, de la cual se extrajo la siguiente conclusiones: “La construcción del terminal terrestre es viable y necesaria, su ejecución y funcionamiento permitirá mejorar las condiciones de uso a más de 50 000 personas, mejorando las condiciones del servicio ostensiblemente”.

1.1.3. Teorías Básicas

1.1.3.1. Bases teóricas de la variable 1 gestión de infraestructura vial

1.1.3.1.1. Definición de gestión de infraestructura vial

La gestión de la infraestructura vial es una disciplina de la ingeniería civil que permite diagnosticar, evaluar, planificar y programar objetivamente el mantenimiento de los activos viales en toda su vida útil, optimizando el uso de los recursos disponibles. El objetivo principal de este libro es contribuir a la formación de los alumnos de pre y posgrado, y apoyar el trabajo del sector público en ministerios, servicios, municipalidades, entre otros, y

también del sector privado en concesionarias, constructoras, inversionistas, consultores, entre otros. (De Solminihac, Echeveguren y Chamorro, 2019).

Es la organización del marco de la calle, que incorpora los elementos de organización, asociación, rumbo, coordinación, ejecución y control de la fundación actual de la calle. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú - MTC, 2006, p. 3).

1.1.3.1.2. Gestión integral

Según Menéndez (2003), define: La infraestructura vial es el conjunto de activos fijos distribuidos en un espacio geográfico que se utilizan para proveer una serie de servicios que hacen posible el transporte de bienes y personas.

Dentro de la Infraestructura vial se encuentra un elemento necesario de detallar que es la red vial vecinal, la cual se encuentra conformada por las carreteras, las cuales constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distritos y éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local.

Hablar de mantenimiento de vías de transporte implica referirse a la gestión vial, Menéndez (2003) considera que el mantenimiento vial consiste en “El mantener los caminos en niveles que permitan la circulación vehicular durante todas las épocas del año, en buen estado en todos los niveles, desde las nacionales hasta las vecinales, lo cual permite un ahorro considerable en los costos de operación vehicular”.

Según CAF, (2018) lo define: Como la gestión de técnicas y actividades necesarias para devolver al camino su condición inicial.

Así también a nivel del Perú, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC (2015) sostiene que mantenimiento vial, en términos generales, “Es el conjunto de actividades que se realizan para conservar en buen estado las condiciones físicas de los diferentes elementos que constituyen el camino y, de esta manera, garantizar que el transporte sea cómodo, seguro y económico. En la práctica lo que se busca es preservar el capital ya invertido en el camino y evitar su deterioro físico prematuro”.

Asimismo, cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC (2013), relaciona el mantenimiento

de las vías con el resultado que se pretende esperar, asume que el mantenimiento vial es de naturaleza claramente tipificada como gastos ordinarios, aplicados a la necesidad de proporcionar un nivel de servicio operativo optimizado en el concepto económico, que en cualquier caso debe significar una condición de transitabilidad continua, cómoda y segura. El conocimiento y la experiencia especializada son los factores necesarios para obtener los mejores resultados de los procesos que configuran la actividad de conservación vial.

En una síntesis de tareas en los procesos de mantenimiento vial, García y Hernández (2009) van más allá de conceptuar el mantenimiento como el proceso técnico, se ocupan de quienes se hacen cargo de estos procesos de mantenimiento, que son los administradores viales, como encargados de realizar un plan de conservación, para intervenir con las acciones necesarias para contrarrestar los desgastes que sufre la vía, para ello abordan diversos componentes que se puede resumir en cinco aspectos:

- Las tareas que se deberán ejecutar.
- El periodo oportuno para su intervención.

- Determinar los sitios donde se ejecutarán las actividades.
- Determinar la cantidad de trabajo a realizar.
- La priorización de las actividades.

1.1.3.1.3. Mantenimiento rutinario

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú - MTC (2018), conceptúa al mantenimiento Rutinario como: “El conjunto de actividades que se realizan en las vías con carácter permanente para conservar sus niveles de servicio”.

Estas actividades pueden ser manuales o mecánicas y están referidas principalmente a labores de limpieza, bacheo, perfilado, roce, eliminación de derrumbes de pequeña magnitud; así como, limpieza o reparación de juntas de dilatación, elementos de apoyo, pintura y drenaje en la superestructura y subestructura de los puentes.

En las actividades de mantenimiento rutinario se tiene a: limpieza de calzada, limpieza obras de drenaje, limpieza de cauces, corte de vegetación, reparaciones de la plataforma, vigilancia de la vía.

1.1.3.1.4. Gestión estratégica

Según la Universidad Continental (2022), indica que: la Gestión estratégica, es un sistema que se aplica en el mundo empresarial tanto público como privado. En el caso de las Empresas de Transportes; la planificación estratégica permite el aseguramiento de su visión y misión institucional, con el cumplimiento sostenido de sus objetivos estratégicos planteados.

Es un proceso de decisión continuo que modela el desempeño de la organización, teniendo en cuenta las oportunidades y las amenazas que enfrenta en su propio medio, además de las fuerzas y debilidades de la organización misma. La gestión estratégica es un proceso global que apunta a la eficacia, integrando todas las fases del proceso estratégico, considerando también el indicador de eficiencia y efectividad, que, enlazados a otros sistemas de gestión, responsabiliza a todos los gerentes por el desarrollo e implementación de estrategias.

Lua (s.f.), indica que la planeación estratégica toma en cuenta a la empresa en su totalidad, esta debe ser proyectada a largo plazo, teóricamente para un periodo de 5 a 10 años, aunque en la práctica, se suele

realizar para un periodo de 3 a un máximo de 5 años, debido a los constantes cambios que se dan en el mercado. Sobre la base de la planeación Estratégica es que se elaboran los demás planes de la empresa, tantos los planes tácticos como los operativos, por lo que un plan estratégico no se puede considerar como la suma de estos.

Como todo planeamiento, la planeación estratégica es móvil y flexible, cada cierto tiempo se debe analizar y hacer los cambios que fueran necesarios. Asimismo, es un proceso interactivo que involucra a todos los miembros de la empresa de transportes.

1.1.3.2. Bases teóricas de la variable 2 crecimiento económico y social

1.1.3.2.1. Definición de crecimiento económico

Según Larraín (2013), define: El crecimiento económico es el aumento de la renta o el valor de los bienes y servicios finales producidos por una economía (generalmente un país) en un determinado periodo de tiempo. Habitualmente se mide en un porcentaje de aumento del producto interno Bruto real PBI. El crecimiento económico así definido se ha considerado (históricamente deseable, porque guarda una cierta relación con la cantidad de bienes materiales disponible y

por ende una cierta mejora de nivel de vida de las personas.

El crecimiento se puede medir en términos nominales o reales (descontando los efectos de la inflación). Si el PIB nominal ha aumentado a una tasa de crecimiento del 5% y la inflación alcanza una tasa del 4% en el mismo periodo, podemos decir, en términos reales, que la tasa de crecimiento son del 1%, que es el aumento real del PIB.

1.1.3.2.2. Definición de crecimiento social

El desarrollo social, en cierta forma, sería el resultado de la mejora de los índices colectivos de bienestar como esperanza de vida, mortalidad infantil, ingreso disponible, ingesta calórica o acceso a servicios sociales; es decir, todo lo que significa que los grupos humanos vivan más, tengan mayores goce de bienes de consumo y sufran menos las penalidades impuestas por los embates de la naturaleza, la enfermedad y los riesgos a los cuales estamos expuestos. (Larraín, 2014).

1.1.3.2.3. Establecimientos comerciales de prestación de servicios

Según Pérez y Gardey (2021), define la prestación de servicios como el establecimiento de normas, reglas o leyes dentro de un determinado ámbito, el objetivo de este procedimiento es mantener un orden, llevar un control y garantizar los derechos de todos los integrantes de una comunidad.

La Regulación de la prestación de servicios de transporte público, consiste en reglamentar las condiciones de acceso y permanencia que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público regular de pasajeros en la av. aviación del Distrito de Manantay.

Ramírez (2017) quien lo define como una categoría jurídica, que hace referencia un conjunto de actividades de carácter general que un ciudadano realiza con el fin de suministrar a otras personas prestaciones, que facilitan el ejercicio de su derecho a tener una vida digna, por lo tanto, incluye actividades de muy variado orden relacionado con el ámbito: la salud, la educación, el suministro de agua, la energía, el transporte y las telecomunicaciones entre otras.

Por otra parte, el transporte público urbano, según Lefebre (1991) es definido como parte del conjunto de la movilidad urbana, como un sistema de medios, infraestructura y vehículos, para llevar personas de un lugar a otro de la ciudad, este sistema está caracterizado por la motorización (transporte) y la colectividad (publico).

La informalidad en el transporte es un común denominador de las grandes ciudades con mayores consecuencias en los países considerados en vías de progreso. La lucha contra esta problemática debe estar encabezada por las autoridades competentes. Las medidas que se tomen deben estar encaminadas hacia el bienestar de la población y no para su malestar. La presencia de la informalidad es sinónimo de impacto negativo externo. Así, algunos empresarios buscan un modo de eludir estos “sobrecostos” mediante la realización de actividades “informales” y es esta prerrogativa que debe ser expectorado del sistema formal en adelante.

1.1.3.2.4. Establecimientos comerciales de comercialización de bienes

Según García (2021), menciona: La comercialización de bienes es el conjunto de las acciones encaminadas a comercializar productos, bienes o servicios. Estas acciones o actividades son realizadas por organizaciones, empresas e incluso grupos sociales.

El objetivo de la distribución es colocar el producto a disposición del consumidor en la cantidad demandada en el momento oportuno y lugar donde desee adquirirlo. Esto implica un conjunto de actividades tales como: información, promoción y presentación del producto en el punto de venta, a fin de estimular su adquisición.

1.1.3.2.5. Calidad de vida

Según Congreso Internacional de Economía y Gestión. (2017), define: El crecimiento económico requiere de la formación de Capital Humano, que conlleve a cambios de comportamientos que se manifiesten en la toma de decisiones a favor de la calidad de vida, considerando la relevancia que tiene la transmisión familiar de valores de verdad, honradez y cuidado del ambiente, dado que mejora la calidad del Crecimiento Económico.

Las políticas sociales y económicas deben encauzarse hacia un crecimiento económico que llegue a los grupos marginados para que puedan satisfacer los requerimientos de una vida digna, donde el rol de la educación es clave y el trabajo juega un componente importante para la calidad de vida dado que aumenta la autoestima y la estima social.

El incremento de la calidad de vida de la población. Una de las diferencias entre el simple crecimiento económico y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, es la forma en que se distribuye el ingreso y la riqueza creados. Al crecimiento económico no le interesa la forma en que se distribuye el ingreso creado, le basta con saber que ha hecho crecer el nivel del ingreso en general, en cambio, a la tesis de la calidad de vida, sí le interesa no sólo cuánto se ha producido sino cómo se distribuirá entre la población los excedentes de lo que se ha producido.

Las políticas ambientales y sociales eficientes, la concientización ambiental del capital humano previenen las externalidades negativas mejorando la calidad de vida.

La cooperación lleva a la búsqueda del bien común que es elegido por la sociedad y por la mayoría de las personas que la constituyen, dado que el fin de la sociedad es vivir bien.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

- ¿Qué relación existe entre la gestión de infraestructura vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Qué relación existe entre la gestión integral vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018?
- ¿Qué relación existe entre el mantenimiento rutinario vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018?
- ¿Qué relación existe entre la gestión estratégica vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018?

1.3. Objetivo general y objetivos específicos

1.3.1. Objetivo general

- Determinar la relación entre la gestión de infraestructura vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

1.3.2. Objetivos específicos

- Verificar si la gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.
- Verificar si mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.
- Verificar si la gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

1.4. Hipótesis y/o sistemas de hipótesis

1.4.1. Hipótesis general

- La gestión de infraestructura vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

1.4.2. Hipótesis específicas

- La gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.
- El mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

- La gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

1.5. Variables

1.5.1. Variable 1

Gestión de infraestructura vial.

1.5.2. Variable 2

Crecimiento económico y social.

1.5.3. Operacionalización de variables

Tabla 1. *Operacionalización de las variables.*

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Gestión de infraestructura vial	Gestión integral vial	-Vehículos. -Usuarios. -Medio ambiente.
	Mantenimiento rutinario vial.	-Limpieza de calzada. -Limpieza drenaje. -Vigilancia de la vía.
	Gestión estratégica vial	-Políticas púbicas. -Acciones concretas. -Asignación presupuestal.
Crecimiento económico y social	Establecimientos comerciales de prestación de servicios.	-Instituciones educativas. - Instituciones públicas. -Servicios generales
	Establecimientos comerciales de comercialización de bienes.	-Restaurantes. -Bodegas de abarrotes. -Ferreterías.
	Calidad de vida.	-Transitabilidad. -Áreas verdes y tratamiento paisajísticos. -Prevalencia de enfermedades respiratorias causadas por el polvo.

1.6. Justificación de la investigación

Todo trabajo o proyecto de investigación, necesariamente requiere ser justificado, es decir debe explicarse por qué se realiza, responder a las preguntas por qué se investiga, constituye en esencia la justificación del estudio investigativo. A responder esta pregunta encontramos que existen muchas y fundamentar razones que argumentan y sustenta en la realización del trabajo de investigación.

Carrasco (2019) al respecto indica: justificar significa entonces, explica la utilidad, los beneficios y la importancia que tendrá el resultado de la investigación, tanto para la sociedad en general, el ámbito geográfico donde se realizará, así como para futuras investigaciones.

La justificación práctica se da entonces porque la presente investigación se realizó con la finalidad de demostrar que actualmente la gestión de infraestructura vial del distrito de Manantay no se ejecuta ni se planifica de una manera adecuada, generando esto atraso al desarrollo al distrito y con esto a su población. Es así que la investigación servirá para mejorar aspectos como la gestión estratégica vial, la administración vial por parte de las autoridades regionales y locales, así como las acciones que el vecindario de la avenida aviación deba realizar.

La justificación teórica consistió en demostrar las teorías, leyes y normatividad técnica existente en una realidad en particular, en este caso determinar la relación entre la gestión de infraestructura vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018 y de la misma manera comprobar en la práctica las teorías existentes sobre la materia.

La justificación metodológica consistió en demostrar si los métodos, procedimientos y técnicas e instrumentos diseñados y empleado en el desarrollo de la investigación, tienen validez y confiabilidad y al ser empleados y motos trabajo de investigación resultaran eficaces Y de ello se deduce que fueran estandarizadas, es así que la presente investigación cumplirá con todos estos estándares de ahí su justificación metodológica.

La gestión de infraestructura vial tiene una gran importancia en varios aspectos del desarrollo de un pueblo, en este caso el distrito de Manantay, porque en primer lugar permite que la población se desplace de manera segura a sus centros laborales, estudiantes y amas de casas los cuales día a día mueven los engranes de la sociedad; propicia la interacción entre distritos colindantes

Es necesaria desarrollar una gestión de infraestructura vial porque esto propiciara desarrollo social y económico de la población del distrito de Manantay, porque generara interconexión con los distritos colindantes, podrán salir a realizar sus labores cotidianas de manera serena, propiciara que los predios aumenten su valor económico, ayudara a la seguridad ciudadana con la iluminación pública que proviene de las vías pavimentadas.

1.7. Viabilidad

El éxito del desarrollo de la presente tesis está completamente garantizado porque lo que se busca es demostrar que al desarrollar una adecuada gestión de infraestructura vial se generará un impacto positivo en la población en los aspectos económicos y sociales.

Siendo este un estudio académico no conllevará a un costo muy elevado, pero a cambio se obtendrá datos de gran importancia que servirá como sustento en las entidades (municipalidades y gobiernos regionales) del estado para implementar y apoyar el desarrollo una gestión de infraestructura vial.

De la misma manera esta investigación demuestra su vialidad por los conocimientos teóricos y prácticos del investigador y por el acceso a los datos necesarios para el cumplimiento de la finalidad de la investigación.

1.8. Limitaciones

Se refiere limitaciones a los problemas con los que el investigador se encontrará durante el proceso de su investigación. En ese sentido, desde la perspectiva de Ávila (2001), define una limitación consiste en que se deja de estudiar un aspecto del problema debido por alguna razón. Con esto se quiere decir que toda limitación debe estar justificada por una buena razón.

La principal limitación que tendrá el presente estudio de investigación fue la posibilidad de acceso a los datos que nos permitan interpretar la manera correcta sobre la gestión de infraestructura vial y su relación con el crecimiento económico y social de los pobladores de la Av. Aviación. Esta limitación fue subsanada con la ayuda y predisposición de las personas que viven alrededor de darnos su perspectiva en la encuesta con los cuestionarios.

De la misma manera el investigador tiene limitaciones en cuando al manejo de herramientas metodológicas de investigación y técnicas estadísticas, esta limitación será superada con la ayuda del asesor metodológico y estadístico el mismo que tiene un amplio dominio sobre este tema.

CAPÍTULO II. MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Materiales.

Se utilizaron materiales de tipo escritorio como fichas, papel bond A-4, lapiceros y fólderes, materiales de campo como fotocopias y cámara fotográfica, también materiales tecnológicos tales como internet y el google drive.

2.2. Definiciones conceptuales.

- Medio Ambiente

El ambiente lo formamos las personas y todo lo que nos rodea. Uno de los agentes del ambiente es el clima, que influye en general sobre las actividades humanas, y en particular sobre el sistema vial. (Carranza, 2019)

- Inversión Pública

Asignaciones que hacen las dependencias del sector público en bienes de Capital fijo y circulante, buscando rentabilidad social que se traduzca en beneficios para la comunidad en el mediano y largo plazos, mediante la conectividad de los lugares más lejanos con los principales mercados. (Carranza, 2019)

- Infraestructura Vial

Construcción relacionada a todo el sistema de trasporte terrestre, que permite el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro, además de permitir la conectividad entre pueblos. (Carranza, 2019)

- Limpieza de calzada

El ambiente se refiere a las condiciones climáticas y de la naturaleza. La vía se refiere a la calzada y elementos viales, mientras que el entorno se refiere a la presencia de edificios y otros elementos de la infraestructura. (Carranza, 2019)

- Limpieza de drenaje

La limpieza consiste en la eliminación de todos los obstáculos que obstruyan el tránsito del drenaje con un continuo y profundo desazolve para que exista un eficiente desalojo de líquidos residuales o pluviales. (Carranza, 2019)

- Vigilancia de la vía

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública. (Portal Liderman, 2017)

- Políticas públicas

Según Vargas (2007), Podemos definir las políticas públicas como el grupo de objetivos, disposiciones y actuaciones que llevan a cabo un gobierno para solucionar los problemas que un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno considera prioritarios. El autor añade que “Las políticas públicas son la forma como se le da coherencia, integridad y sostenibilidad a las decisiones y acciones de los gobiernos.

- Acciones concretas

La acción directa o medida de acción directa es la realización autoorganizada de una iniciativa individual o grupal, enfocada en dar respuestas puntuales a situaciones concretas, o para la creación de condiciones más favorables, usando los medios disponibles. (Carranza, 2019)

- Gasto de capital

Dinero destinado para la incrementar la infraestructura vial del Perú, la cual sirve como instrumentos para la producción de bienes y servicios. (Carranza, 2019)

- Crecimiento económico

Acumulación de infraestructura productiva para que la economía peruana sea capaz de generar una mayor cantidad de bienes y servicios, incrementando su productividad, de esta manea el Perú sea competitivo incentivando el crecimiento económico del país. (Carranza, 2019)

- Ejecución del gasto:

Atención de Compromiso Mensual Fase del ciclo del gasto a través del cual la autoridad competente afecta mensualmente su presupuesto institucional, por el total o la parte correspondiente del gasto que deba efectuar la Entidad dentro del año fiscal. (Carranza, 2019)

- Áreas verdes y tratamiento paisajístico

Corresponde a áreas verdes de superficie y de jerarquía variables, incorporadas al espacio urbano como jardines complementarios a la vialidad. Pueden ser de carácter metropolitano, comunal o vecinal. (Carranza, 2019)

2.3. Métodos.

El método que uso este fue hipotético deductivo, porque se partió de generalizaciones que se pretendieron demostrar desmembrándolas en sus partes para luego haber obtenido conclusiones. (Hernández, Fernández, y Baptista, 2014).

2.4. Tipo de investigación, realizado en base a un referente bibliográfico.

El tipo fue de tipo aplicada, porque buscó la aplicación de los conocimientos que se adquirieron, así mismo buscó la confrontación de la teoría con la realidad dada, ya que se dirigió a su aplicación instantánea y no al desarrollo de las teorías. (Behar, 2008)

2.5. Diseño y esquema de la investigación

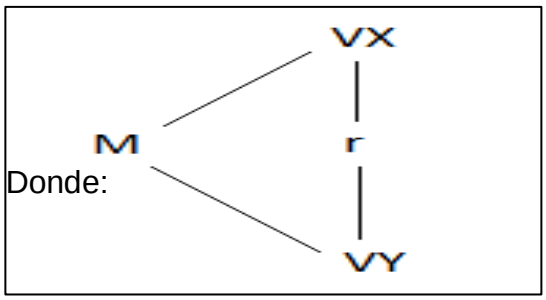
Según Carrasco (2015) y Sánchez (2015) el diseño de este estudio es no experimental, de Corte Transversal con su variante descriptivo correlacional en base a las siguientes puntuaciones:

Es de diseño no experimental, ya que no se manipula el factor causal para la determinación posterior en su relación con los efectos. Sólo se describen y se analizan su incidencia e interrelación en un momento dado de las variables.

Es de diseño transversal, porque los objetivos generales y específicos están dirigidos al análisis del nivel o estado de las variables, mediante el trabajo de campo y la recolección de datos en un punto y un el tiempo dado.

Esta investigación en base a sus objetivos y las hipótesis formuladas, está direccionado y ajustado al diseño descriptivo correlacional-causal, ya que busca la relación existente entre dos variables sin manipular ninguna de ellas y su aplicación es en un solo momento dado, y cuyo esquema es el siguiente:

Figura 1. *Esquema del diseño.*



Donde:

M = Muestra de estudio.

Vx = Medición de la variable 1 gestión de infraestructura vial (Vx).

Vy = Medición de la variable 2 crecimiento económico y social Vy).

r = Relación entre las variables.

2.6. Población y muestra

2.6.1. Población

Es el conjunto de todos los elementos, que pertenecen al ámbito espacial donde se desarrolla el trabajo de investigación, Algunos autores emplea en el término universo como sinónimo de población, por lo destinan una palabra universa a todos los elementos a estudiarse. En el caso del presente caso la población estará constituida por los ciudadanos que habitan en los dos márgenes de la Av. Aviación entre las cuadras 20 hasta la cuadra 25 siendo el número de personas calculada según datos de la Municipalidad Distrital de Manantay un aproximado de 560 personas, así como de funcionarios de la Municipalidad Distrital de Manantay y del Instituto vial provincial de coronel Portillo.

Tabla 2. *Población de estudio.*

POBLACIÓN	CANTIDAD	PROPORCIÓN
Pobladores de la Av. Aviación	560	93%
Funcionarios de la Municipalidad Distrital de Manantay	32	5%
Funcionarios del Instituto Vial Provincial	8	1%
TOTAL	**600**	**100%**

2.6.2. Muestra y muestreo

Es una parte o fragmento representativo de la población, cuyas características esenciales son la de ser objetivas y reflejo fiel de ella, de tal manera que los resultados obtenidos en la muestra puedan generalizarse a todos los elementos que conforman dicha población.

Para elegir el tamaño de la muestra se elegirá la fórmula encontrada en Carrasco (2015), que corresponde al muestreo probabilístico aleatorio simple, según se indica:

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{E^2}$$

N = Muestra inicial

Z = Nivel de confianza al 95 % = $0.95 = \frac{0.95}{2} = 0.475 = 1.96$

P = Probabilidad de éxito = 60 % = 0.60

Q = Probabilidad de fracaso = 40 % = 0.40

E = Margen de error o nivel de precisión = 5 % = 0.05

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{E^2} = \frac{(1.96)^2 * (0.60) * (0.40)}{(0.05)^2} = \frac{(3.8416)(0.60)(0.40)}{0.0025} =$$

$n = \frac{0.921984}{0.0025} = 368.8$=369

Se verifica que si $\frac{n}{N} > E \Longrightarrow \frac{369}{600} > 0.05 \Longrightarrow 0.625 > 0.05$, por lo tanto, de procedió al reajuste de la muestra.

$$n_o = \frac{n}{1 + \frac{n-1}{N}} = \frac{369}{1 + \frac{369-1}{600}} = \frac{369}{1 + 0.6133} = \frac{369}{1.6133} = 229$$

Por lo que la muestra estará conformada por 229 personas, que habitan en los márgenes de la Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo.

Tabla 3. *Muestra de la investigación.*

MUESTRA	CANTIDAD	PROPORCIÓN
Pobladores de la Av. Aviación	214	93%
Funcionarios de la Municipalidad Distrital de Manantay	12	5%
Funcionarios del Instituto Vial Provincial	3	1%
TOTAL	229	100%

2.7. Instrumentos de recolección de datos

2.7.1. Instrumentos de recolección 1

El instrumento fue de tipo Cuestionario con escala Likert de siempre (5), casi siempre (4), a veces (3), casi nunca (2) y nunca (1) para puntuar los ítems y nivel de medición de muy malo, malo, regular, bueno, muy bueno para medir la variable 1 gestión de infraestructura vial y sus dimensiones. (Ver anexo)

2.7.2. Instrumentos de recolección 2

El instrumento fue de tipo Cuestionario con escala Likert de siempre (5), casi siempre (4), a veces (3), casi nunca (2) y nunca (1) para puntuar los ítems y nivel de medición de muy malo, malo, regular, bueno, muy bueno para medir la variable 2 crecimiento económico y social y sus dimensiones. (Ver anexo)

2.7.3. Validez y confiabilidad de los instrumentos

Los instrumentos fueron sometidos a juicio de profesionales para su respectiva validación y su aplicación, así:

Tabla 4. *Expertos que evaluaron los instrumentos.*

Grado académico	Experto	Resultado
Doctor	Carlos Alberto López Marrufo	Aplicable
Doctor	Lincoln Fritz Cachay Reyes	Aplicable

Magister	Pizango Isuiza Olmedo	Aplicable

Fuente: Anexo.

En cuanto a la confiabilidad de los instrumentos fue mediante el alfa de Cronbach, en el cual se obtuvo los siguientes resultados:

Tabla 5. *Valores del estadístico alfa de Cronbach.*

Valores del Alfa de Cronbach
Si el coeficiente de alfa es > 0.9 a 0.95 es excelente
Si el coeficiente de alfa es > 0.8 es bueno
Si el coeficiente de alfa es > 0.7 es aceptable
Si el coeficiente de alfa es > 0.6 es cuestionable
Si el coeficiente de alfa es > 0.5 es pobre
Si el coeficiente de alfa es < 0.5 es inaceptable

Fuente: *Frías (2019)*

Tabla 6.*Confiabilidad del Instrumento 1.*

Alfa de Cronbach	Ítems
0.8566	12

Fuente: Base de datos procesados en el SPSS 26.0.

Interpretación:

Se obtuvo un alfa de Cronbach de 0.8566 para el instrumento 1, por lo tanto, la confiabilidad del instrumento 1 fue bueno (Ver tabla 5).

Tabla 7.*Confiabilidad del Instrumento 2.*

Alfa de Cronbach	Ítems
0.8533	12

Fuente: Base de datos procesados en el SPSS 26.0.

Interpretación:

Se obtuvo un alfa de Cronbach de 0.8533 para el instrumento 2, por lo tanto, la confiabilidad del instrumento 1 fue bueno (Ver tabla 5).

2.8. Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos

2.8.1. Técnica de recojo

Se utilizó la técnica de la encuesta en concordancia con el diseño y los objetivos de la investigación.

2.8.2. Procesamiento de datos

El procesamiento de los datos recolectados por el cuestionario fue mediante el uso del software estadístico SPSS 26.0.

2.8.3. Presentación de datos

La presentación de los datos de esta investigación fue mediante tablas cruzadas y gráficos de barras. También se realizó la prueba de normalidad de Kolmogorov Smirnov y la prueba estadística Rho de Spearman para comprobar las hipótesis formuladas en esta investigación.

CAPÍTULO III. RESULTADOS

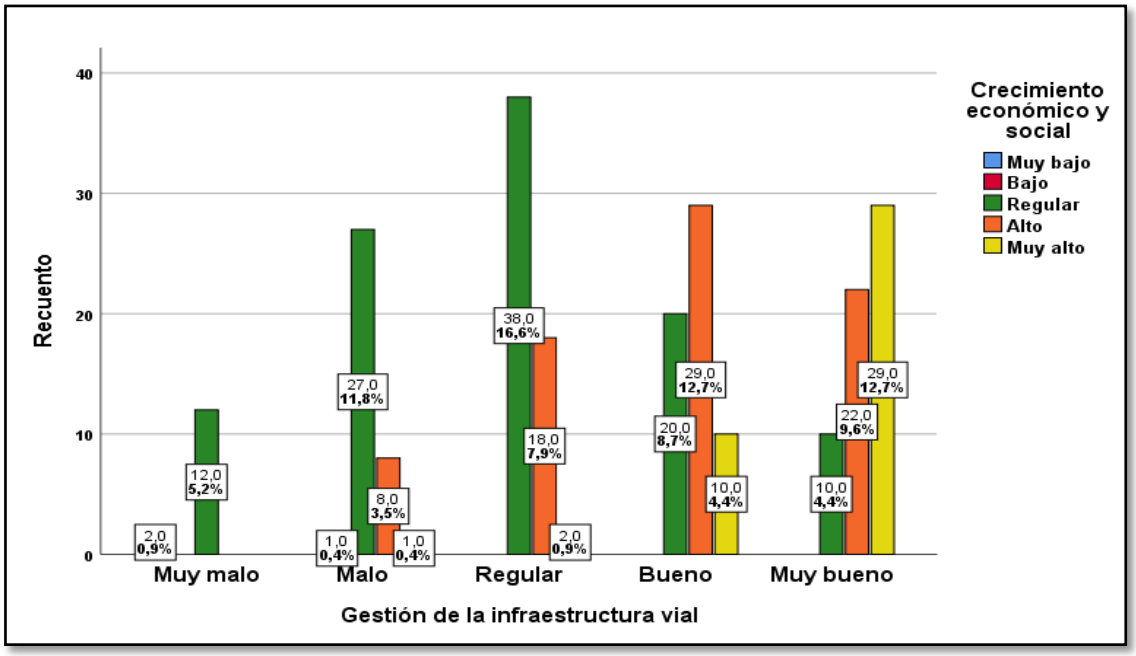
3.1. Resultados descriptivos

Tabla 8. *Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo general.*

			Variable 2 crecimiento económico y social					Total
			Muy bajo	Bajo	Regular	Alto	Muy alto	
Variable 1 gestión de infraestructura vial	Muy malo	Recuento	2	0	12	0	0	14
		% del total	0,9%	0,0%	5,2%	0,0%	0,0%	6,1%
	Malo	Recuento	0	1	27	8	1	37
		% del total	0,0%	0,4%	11,8%	3,5%	0,4%	16,2%
	Regular	Recuento	0	0	38	18	2	58
		% del total	0,0%	0,0%	16,6%	7,9%	0,9%	25,3%
	Bueno	Recuento	0	0	20	29	10	59
		% del total	0,0%	0,0%	8,7%	12,7%	4,4%	25,8%
	Muy bueno	Recuento	0	0	10	22	29	61
		% del total	0,0%	0,0%	4,4%	9,6%	12,7%	26,6%
Total		Recuento	2	1	107	77	42	229
		% del total	0,9%	0,4%	46,7%	33,6%	18,3%	100,0%

Fuente: Base de datos.

Figura 2. *Gráfico de barras respondiendo el objetivo general.*



Fuente: Tabla 8.

Descripción:

Después de la aplicación y su debido procesamiento se logró responder al objetivo general, en donde el 16% de personas, que habitan en los márgenes de la Av.

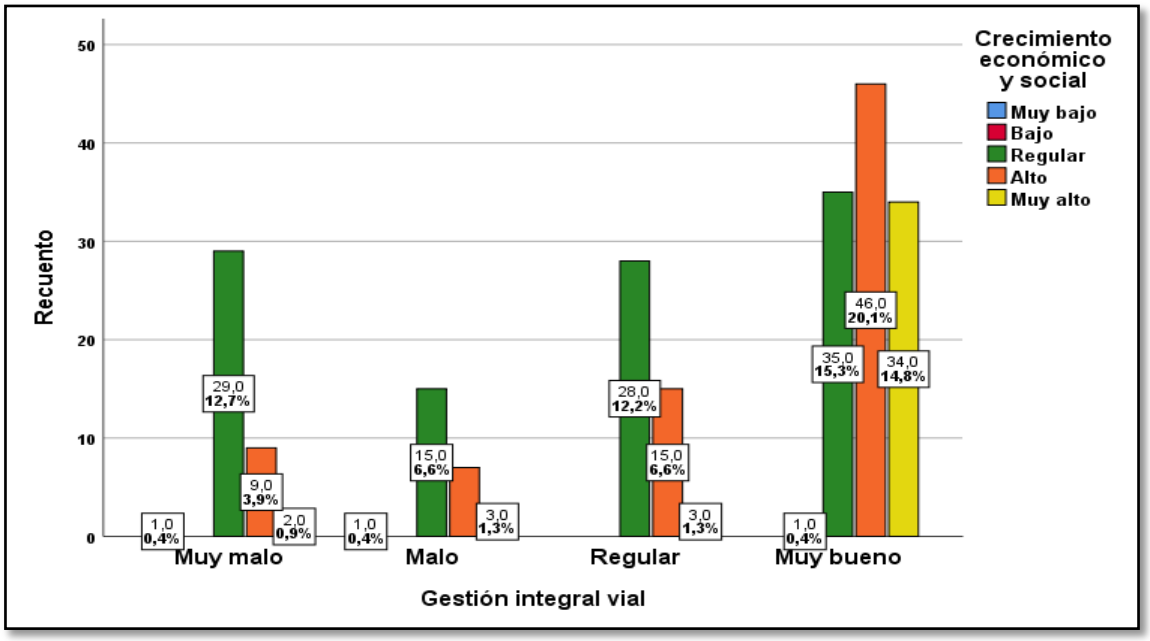
Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo precisaron que la gestión de infraestructura vial y el crecimiento económico y social es regular.

Tabla 9. *Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo específico 1.*

			Variable 2 crecimiento económico y social					Total
			Muy bajo	Bajo	Regular	Alto	Muy alto	
Dimensión 1 gestión Integral vial	Muy malo	Recuento	1	0	29	9	2	41
		% del total	0,4%	0,0%	12,7%	3,9%	0,9%	17,9%
	Malo	Recuento	1	0	15	7	3	26
		% del total	0,4%	0,0%	6,6%	3,1%	1,3%	11,4%
	Regular	Recuento	0	0	28	15	3	46
		% del total	0,0%	0,0%	12,2%	6,6%	1,3%	20,1%
	Bueno	Recuento	0	1	35	46	34	116
		% del total	0,0%	0,4%	15,3%	20,1%	14,8%	50,7%
	Muy bueno	Recuento	1	0	29	9	2	41
		% del total	0,4%	0,0%	12,7%	3,9%	0,9%	17,9%
Total		Recuento	2	1	107	77	42	229
		% del total	0,9%	0,4%	46,7%	33,6%	18,3%	100,0%

Fuente: Base de datos.

Figura 3. *Gráfico de barras respondiendo el objetivo específico 1.*



Fuente: Tabla 9.

Descripción:

Después de la aplicación y su debido procesamiento se logró responder al objetivo específico 1, en donde el 20.1% de personas, que habitan en los márgenes de la

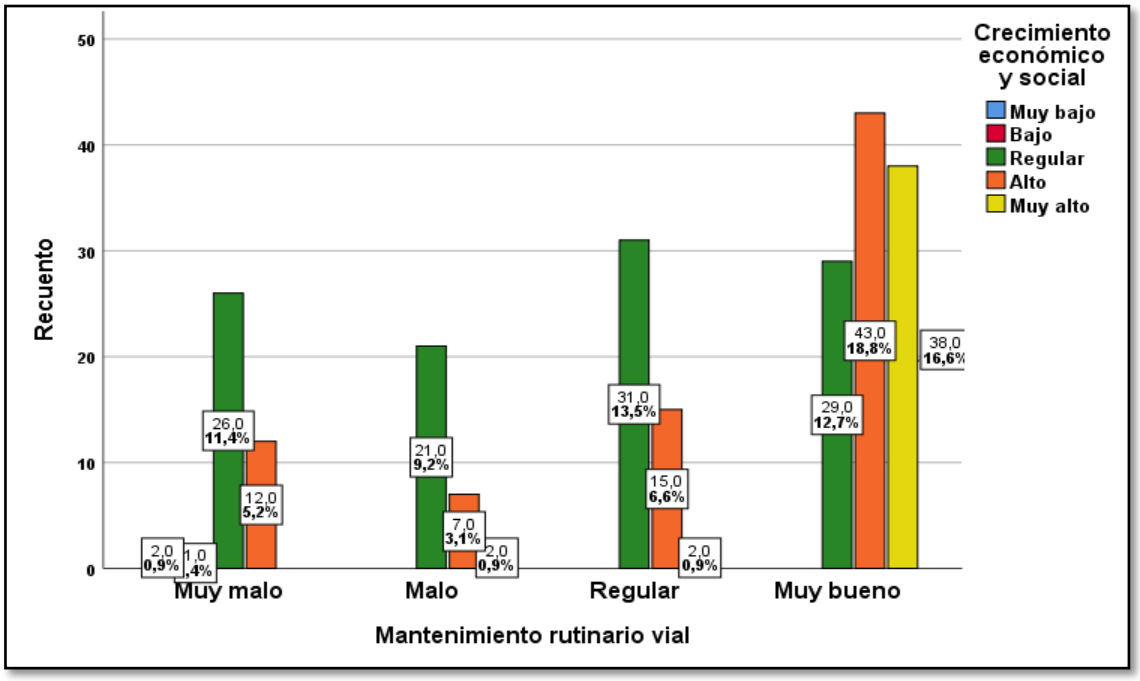
Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo precisaron que la gestión integral vial es muy bueno y el crecimiento económico y social alto.

Tabla 10. *Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo específico 2.*

			Variable 2 crecimiento económico y social					Total
			Muy bajo	Bajo	Regular	Alto	Muy alto	
Dimensión 2 mantenimiento rutinario vial	Muy malo	Recuento	2	1	26	12	0	41
		% del total	0,9%	0,4%	11,4%	5,2%	0,0%	17,9%
	Malo	Recuento	0	0	21	7	2	30
		% del total	0,0%	0,0%	9,2%	3,1%	0,9%	13,1%
	Regular	Recuento	0	0	31	15	2	48
		% del total	0,0%	0,0%	13,5%	6,6%	0,9%	21,0%
	Bueno	Recuento	0	0	29	43	38	110
		% del total	0,0%	0,0%	12,7%	18,8%	16,6%	48,0%
	Muy bueno	Recuento	2	1	26	12	0	41
		% del total	0,9%	0,4%	11,4%	5,2%	0,0%	17,9%
Total		Recuento	2	1	107	77	42	229
		% del total	0,9%	0,4%	46,7%	33,6%	18,3%	100,0%

Fuente: Base de datos.

Figura 4. *Gráfico de barras respondiendo el objetivo específico 2.*



Fuente: Tabla 10.

Descripción:

Después de la aplicación y su debido procesamiento se logró responder al objetivo específico 2, en donde el 18.8% de personas, que habitan en los márgenes de la

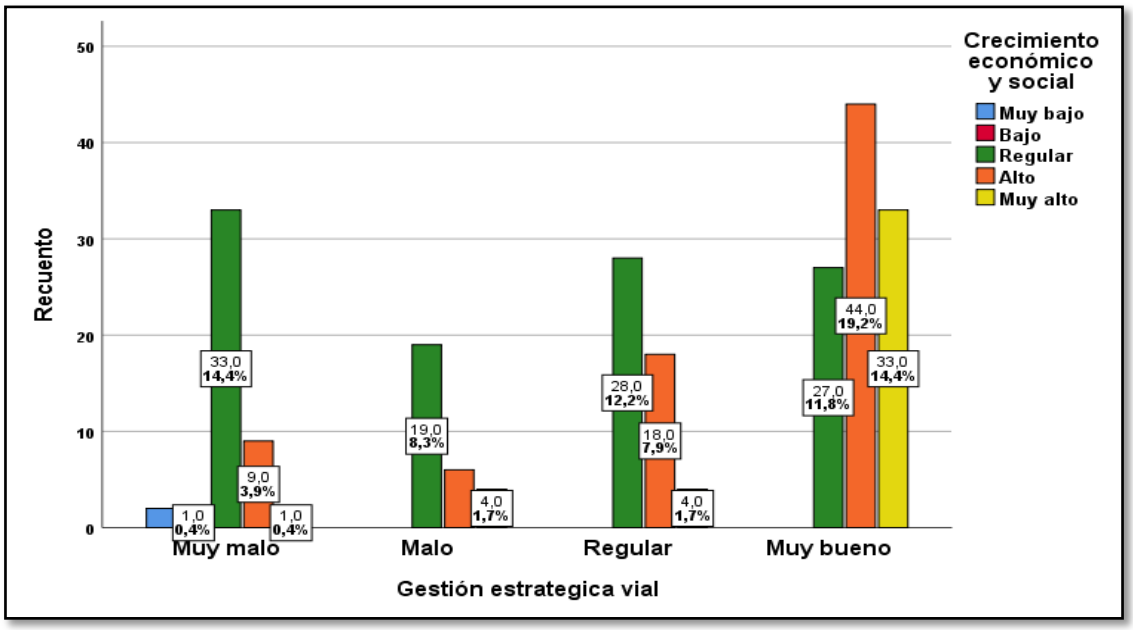
Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo precisaron que el mantenimiento rutinario vial es muy bueno y el crecimiento económico y social alto.

Tabla 11. *Resultados de tablas cruzadas respondiendo el objetivo específico 3.*

			Variable 2 crecimiento económico y social					Total
			Muy bajo	Bajo	Regular	Alto	Muy alto	
Dimensión 3 gestión estratégica vial	Muy malo	Recuento	2	1	33	9	1	46
		% del total	0,9%	0,4%	14,4%	3,9%	0,4%	20,1%
	Malo	Recuento	0	0	19	6	4	29
		% del total	0,0%	0,0%	8,3%	2,6%	1,7%	12,7%
	Regular	Recuento	0	0	28	18	4	50
		% del total	0,0%	0,0%	12,2%	7,9%	1,7%	21,8%
	Bueno	Recuento	0	0	27	44	33	104
		% del total	0,0%	0,0%	11,8%	19,2%	14,4%	45,4%
	Muy bueno	Recuento	2	1	33	9	1	46
		% del total	0,9%	0,4%	14,4%	3,9%	0,4%	20,1%
Total		Recuento	2	1	107	77	42	229
		% del total	0,9%	0,4%	46,7%	33,6%	18,3%	100,0%

Fuente: Base de datos.

Figura 5. *Gráfico de barras respondiendo el objetivo específico 3.*



Fuente: Tabla 11.

Descripción:

Después de la aplicación y su debido procesamiento se logró responder al objetivo específico 3, en donde el 19.2% de personas, que habitan en los márgenes de la

Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo precisaron que la gestión estratégica vial es muy buena y el crecimiento económico y social alto.

3.2. Prueba de normalidad

Tabla 12. *Prueba de normalidad.*

	Kolmogorov-Smirnov		
	Estadístico	**gl**	**Sig.**
Gestión integral	0,325	229	0,000
Mantenimiento rutinario	0,311	229	0,000
Gestión estratégica	0,296	229	0,000
Gestión de infraestructura vial	0,182	229	0,000
Crecimiento económico comercial y social	0,282	229	0,000

Descripción:

De acuerdo al tamaño de muestra (mayor de 50 unidades), se realizó la prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov, se obtuvo todos los valores del Sig. menores o iguales a 0.05. Por lo tanto, se usó la correlación de Spearman en las pruebas de hipótesis, resultados que serán mostrados en el siguiente acápite.

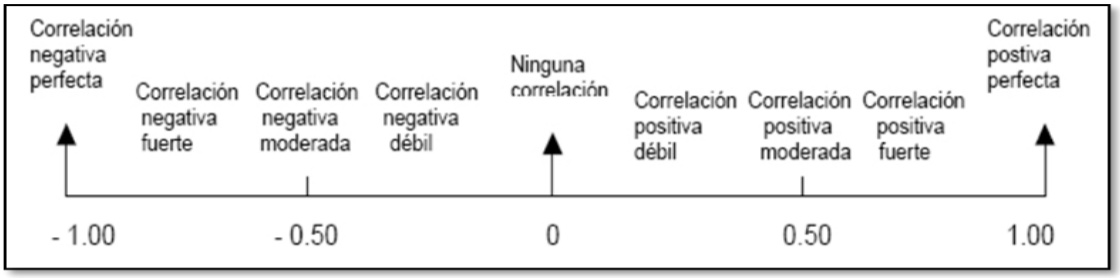
3.3. Prueba de hipótesis

Este estudio en base a la prueba de normalidad, realizó las diversas pruebas de hipótesis con el estadístico Rho de Spearman y las decisiones estarán en base a los siguientes criterios:

Tabla 13. *Decisión de aceptación o rechazo de las hipótesis.*

Valores del Sig. (Bilateral)
- Si el *Sig. (Bilateral) es < 0.05*, las hipótesis se aceptan.
- Si el *Sig. (Bilateral) es < 0.05*, las hipótesis se Rechazan.

Figura 6. *Valores de correlación de Rho de Spearman.*



Fuente: *Ramírez (2017).*

Tabla 14. *Resultados de la prueba de hipótesis general.*

Estadístico de Spearman		Variable 2 crecimiento económico y social.
Variable 1 gestión de infraestructura vial	Correlación	0,574
	Sig. (bilateral)	0,000
	N	229

Fuente: *Base de datos.*

Decisión:

Se obtuvo una correlación (0.574) positiva fuerte (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis general (ver tabla 13), es decir, que la gestión de infraestructura vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

Tabla 15. *Resultados de la prueba de hipótesis especifica 1.*

Estadístico de Spearman		Variable 2 crecimiento económico y social.
Dimensión 1 gestión integral vial	Correlación	0,372
	Sig. (bilateral)	0,000
	N	229

Fuente: *Base de datos.*

Decisión:

Se obtuvo una correlación (0.372) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 1 (ver tabla 13), es decir, que la gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

Tabla 16. *Resultados de la prueba de hipótesis especifica 2.*

Estadístico de Spearman		Variable 2 crecimiento económico y social.
Dimensión 2 mantenimiento rutinario vial	Correlación	0,465
	Sig. (bilateral)	0,000
	N	229

Fuente: *Base de datos.*

Decisión:

Se obtuvo una correlación (0.465) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 2 (ver tabla 13), es decir, que el mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

Tabla 17. *Resultados de la prueba de hipótesis especifica 3.*

Estadístico de Spearman		Variable 2 crecimiento económico comercial y social.
Dimensión 3 gestión estratégica	Correlación	0,455
	Sig. (bilateral)	0,000
	N	229

Fuente: *Base de datos.*

Decisión:

Se obtuvo una correlación (0.455) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 3 (ver tabla 13), es decir, que la gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

CAPÍTULO IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Este estudio en base a los resultados que obtuvo logro responder los objeivos formulados. En primer lugar se dio respuesta al objetivo general, en donde el 16% de personas, que habitan en los márgenes de la Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo, precisaron que la gestión de infraestructura vial y el crecimiento comercial y social es regular (ver tabla 8); asi mismo se logró responder los objetivos especificos, es decir, que el 20.1%, el 18.8% y el 19.2% de personas, que habitan en los márgenes de la Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo, precisaron que la gestión integral vial, el mantenimiento rutinario vial y la gestion estrategica vial es muy bueno y el crecimiento económico y social alto respectivamente (ver tabla 9, 10 y 11). Estos hallazgos se pudo discutir y comparar con los sigueintes autores: Carranza (2019), quien en su estudio concluyó que la Infraestructura vial en el Perú medida por la inversión en transporte terrestre creció en promedio en 5.6 % durante el periodo de estudio, teniendo una evolución creciente, debido al incremento del presupuesto a dicho programa presupuestal; incrementando de esta manera la Red Vial Nacional pavimentada a 79.06 %, la Red Vial Departamental a 13.7 %, pero no se tuvo un efecto significativo en la Red vial Vecinal; Obregón (2014), quien tuvo como conclusion la construcción y mantenimiento de una red vial no solo mejora los niveles de transitabilidad del lugar, sino que le da una preceptiva económica diferente lo cual contribuye con su crecimiento; y tambien tenemos a Baldotano (2017), quien arribo en sus conclusiones que la conservación vial, dió un mantenimiento oportuno y programado, que ayudará a mantener los estándares funcionales, proporcionando una vida útil de acuerdo al periodo de diseño. Asi mismo, se aseguró una vía en condiciones óptimas,

que cubrirá las necesidades de los usuarios en lo referente a la seguridad, rapidez y comodidad, incrementando un mayor desarrollo de la región, tanto social, económico y turístico, dinamizando los viajes y por ende la economía de las poblaciones beneficiadas.

Finalmente para dar credibilidad a los resulatdos que respondieron los objeivos, este estudio tambien mediante sus diversas pruebas de hipotesis corroboraron la aceptacion de las mismas, teniendo como primer resultado a la prueba de hipotesis general, que se obtuvo una correlación (0.574) positiva fuerte (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis general (ver tabla 13), es decir, que la gestión de infraestructura vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. En cuanto a las pruebas de hipotesis especificas, en la primera una correlación (0.372) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 1 (ver tabla 13), es decir, que la gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018; en la segunda una correlación (0.465) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 2 (ver tabla 13), es decir, que el mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018; y en la tercera y ultima una correlación (0.455) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 3 (ver tabla 13), es decir, que gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. Estos hallazgos se lograron comparar con los resultados de

Delgado (2020), quien en su tesis de maestría conluyó que existe una implicancia significativa de la gestión de infraestructura vial del tramo Nuevo Lima – Barranca en la calidad de vida del poblador beneficiado, 2019; hallándose una sig. bilateral (0.000<0.05) y un coeficiente de correlación de Pearson (r=0,831) con un valor de relación positiva considerable entre las variables estudiadas de gestión de infraestructura vial y calidad de vida del poblador beneficiado, es decir que en cuando tengamos una gestión de infraestructura vial adecuada, la calidad de vida del poblador tendrá mucha mejora; tambien tenemos al estudio de Saavedra y Leveau (2019), quienes en su tesis concluyeron que existe una influencia significativa de la inversión en infraestructura vial en el crecimiento económico en la región San Martín, debido a que el valor “p” 0,000 fue menor al margen de error de 0,05 y el coeficiente de correlación de Pearson fue ,862. Se concluyó aceptando la hipótesis de investigación, misma que hace referencia: La inversión en infraestructura vial Influye de manera significativa en el crecimiento económico de la región de San Martin, periodo 2007 – 2017.

CONCLUSIONES

- Primera conclusión: se obtuvo una correlación (0.574) positiva fuerte (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis general (ver tabla 13), es decir, que la gestión de infraestructura vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.
- Segunda conclusión: se obtuvo una correlación (0.372) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 1 (ver tabla 13), es decir, que la gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.
- Tercera conclusión: una correlación (0.465) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 2 (ver tabla 13), es decir, que el mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.
- Cuarta conclusión: se obtuvo una correlación (0.455) positiva débil (ver figura 6) y un Sig. (Bilateral) menor de 0.05 (0.000), por lo tanto, se aceptó la hipótesis especifica 3 (ver tabla 13), es decir, que la gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.

SUGERENCIAS

- Primera sugerencia: A los gobiernos locales como el gobierno regional y las municipalidades provinciales y distritales mejorar la gestión de infraestructura vial para poder lograr más el crecimiento económico y social en su jurisdicción, como es el caso del Distrito de Manantay, ya que logra apreciar en los resultados que están en niveles esperados, pero con porcentajes menos del 50% de aceptación y precepción por parte del poblador.
- Segunda sugerencia: A los gobiernos locales como el gobierno regional y las municipalidades provinciales y distritales mejorar la gestión integral vial para los vehículos, usuarios y el medio ambiente y que esto contribuya al crecimiento económico y social de su localidad.
- Tercera sugerencia: A los gobiernos locales como el gobierno regional y las municipalidades provinciales y distritales mejorar el mantenimiento rutinario vial con respecto a limpieza de calzada, limpieza drenaje y la vigilancia de la vía para contribuir a elevar el crecimiento económico y social de su localidad.
- Cuarta sugerencia: A los gobiernos locales como el gobierno regional y las municipalidades provinciales y distritales establecer mejores Políticas púbicas, más acciones concretas y más asignación presupuestal para una buena gestión estratégica vial y de esta manera contribuir a elevar el crecimiento económico y social de su localidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ávila, R. (2001). Guía para elaborar la tesis: metodología de la investigación; cómo elaborar la tesis y/o investigación, ejemplos de diseños de tesis y/o investigación. Lima: ediciones R.A. https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2013/08/limitaciones-del-problema-de.html

Arias, G. (2006). Mitos y errores en la elaboración de Tesis y proyectos d investigación. Caracas: editorial Episteme. https://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2013/08/limitaciones-del-problema-de.html

Baldotano (2017), *Modelo de Gestión de Conservación Vial basado en criterios de Sostenibilidad para reducir los Costos de Mantenimiento Vial en la carretera desvío a Guayaquil N° 012* (Tesis de maestría, universidad central del Ecuador).

Banco Mundial (2016). *Mejorando la confiabilidad de la red vial del Perú*. Lima, Perú.

Behar, D. S. (2008). Introducción a la Metodología de la Investigación. Argentina. http://rdigital.unicv.edu.cv/bitstream/123456789/106/3/Libro%20metodologia%20investigacion%20este.pdf

Bernanke y Frank. (2017). *Macroeconomía*. Madrid. España: McGraw-Hill Interamericana.

Borja (2012). *Metodología de investigación científica para ingenieros*. Chiclayo: San Marcos.

Carranza, A. Y. (2019). *Inversión pública en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico del Perú 2001 – 2018*. https://repositorio.unc.edu.pe/bitstream/handle/UNC/3584/%E2%80%9CINVERSI%C3%93N%20P%C3%9ABLICA%20EN%20INFRAESTRUCTURA%20VIAL%20Y%20SU%20INCIDENCIA%20EN%20EL%20CRECIMIENTO%20ECON%C3%93MICO%20DEL%20PER%C3%9A%202001%20%E2%80%93%202018%E2%80%9D.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Carrasco. (2015). *Metodología de la investigación científica*. Lima: San Marcos.

Carrasco. (2019). *Metodología de la investigación científica*. Lima: San Marcos. http://www.sancristoballibros.com/libro/metodologia-de-la-investigacion-cientifica_45761

Carrasco. (2016). *Infraestructura vial nacional asociada a la competitividad.* Edit. universidad de Piura, Lima.

Corporación Andina de Fomento-CAF. (2010). *Mantenimiento vial, informe sectorial.* www.caf.com/publicaciones

Congreso Internacional de Economía y Gestión. (2017). *Crecimiento Económico con Calidad de Vida.* http://www.economicas.uba.ar/econ2017/wp-content/uploads/2015/09/63-Crecimiento-Econ%C3%B3mico-con-Calidad-de-Vida.pdf

De Solminihac, H., Echeveguren, T. y Chamorro, A. (2019). *Gestión De Infraestructura Vial 3Ed. ALFAOMEGA U.C. DE CHILE*. https://www.alpha-editorial.com/Papel/9789587785074/Gesti%C3%B3n+De+Infraestructura+Vial+3Ed

Delgado, G. (2020). *Gestión de infraestructura vial y su implicancia en la calidad de vida del poblador beneficiado del tramo Nuevo Lima – Barranca, 2019* (Tesis de maestría, Universidad César Vallejo). https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/46464/Delgado_AG-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Durango, E. A., y García, J. J., y Velásquez, H. (2016). *Relación entre infraestructura vial y desarrollo económico en los municipios de Antioquia: aplicación espacial.* https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11897/EdiliaAndrea_DurangoAgudelo_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Frías, D. (2019). *Apuntes de consistencia interna de las puntuaciones de un instrumento de medida*. https://www.uv.es/friasnav/AlfaCronbach.pdf

García, M. (2021). *Comercialización de productos y servicios (universitarios).* https://www.gestiopolis.com/comercializacion-de-productos-y-servicios-universitarios/

García, P. y Hernández G. (2009). *Gestión de la Conservación I. Conservación y Explotación de Carreteras.* España: Tornapunta Ediciones

Gerrero, O. F. (2018). *Terminal terrestre interprovincial Pucallpa – Perú* (Tesis de grado, Universidad Ricardo Palma).

https://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1541/Tesis%20O.%20Guerrero%20%28APA%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Hashimoto (2014). *Como investigar desde los tres paradigmas de la ciencia*. Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.

Hernández (2016). *Metodología de la investigación*. Mexico: mexicana.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México, México: Mc Graw Hill.: Mc Graw Hill

Kobelkowsky, I. (2012). *Los 7 pasos de la planeación estratégica.* https://www.pymempresario.com/2012/05/los-7-pasos-de-la-planeacion-estrategica/

Martinez (2017). *El proceso de investigación y la teoría de gestión*. INNOVAR.

Larraín y Sachs. (2013). Macroeconomía en la economía global. Santiago de Chile, Chile: Pearson Educación de Chile

Lefebvre, H. (1991). The Production of Space. Oxford, Blackwell Publishing Print.

Lua, M. (s.f.). *Planeación estratégica.* https://www.monografias.com/trabajos96/planeacionestrategica/planeacionestrategica#planeacina

Menendes, J. R. (2003). *Mantenimiento Rutinario de Caminos con Microempresas.* https://www.ilo.org/public/spanish/employment/recon/eiip/download/mcrmantec.pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú – MTC (2006). *Manual técnico de mantenimiento rutinario para la red vial departamental no pavimentada*. http://www.sutran.gob.pe/wpcontent/uploads/2015/08/manualmatenimiento_rutinario_para_la_red_vial_departamental__no_pavimentada.pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones-MTC. (2013). *Manual de carreteras, mantenimiento o conservación vial.* Lima: MTC

Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú - (MTC). (2015). Documento técnico soluciones básicas en carreteras no pavimentadas. Dirección General de Caminos y Ferrocarriles. Recuperado de https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/documentos/otr

as/Doc.%20Tecnico%20Soluciones%20B%C3%A1sicas%20(RD%20003_2015_MTC_14).pdf

Ministerio de Transportes y Comunicaciones República del Perú - MTC (2018). *Manual de carreteras mantenimiento o conservación vial*. https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/MTC%20NORMAS/ARCH_PDF/MAN_9%20MCV-2014_2016.pdf

Ninahuanca, E. (2015). *Inversión en infraestructura de servicios públicos y crecimiento económico en la región Junín 1998 –2013* (Tesis de grado, Universidad Nacional del Centro del Perú). https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/1528/NINAHUANCA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Obregón, S. A. (2018). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes*, Universidad Técnica de Catalunya.

Pérez, J., y Gardey, A. (2021). *Establecimientos comerciales de prestación de servicios.* https://definicion.de/regulacion/

Portal Liderman. (2017). *¿Qué es seguridad vial?.* https://www.liderman.com.pe/que-es-seguridad-vial/#:~:text=La%20seguridad%20vial%20es%20el,usar%20correctamente%20la%20v%C3%ADa%20p%C3%BAblica

Puerta (2012). *Plan de gestión de riesgos constructivos en edificaciones institucionales bajo lineamientos del PMI*. Cartagena, España: Universidad de Cartagena.

Ramírez, L. (2017), *Crecimiento económico y comercialización en las urbes*, Edit. Nuevo Horizonte, Madrid.

Ramírez, O. (2017). *Correlación y Regresión Lineal.* https://rpubs.com/osoramirez/316691

Reyes (2009). Teorías de desarrollo económico y social: articulación con el planteamiento de Desarrollo Humano. *Revista de la facultad de Ciencias económicas y administrativas Universidad de Nariño*. Colombia.

Rojas, A. (2018). *Gestión de mantenimiento vial y su influencia en la satisfacción del usuario de la carretera Shapaja - Chazuta, 2018* (Tesis de maestría, Universidad

César Vallejo). https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/26015/Rojas_PA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Saavedra, R. A., y Leveau, M. A. (2019). *Inversión en infraestructura vial y su influencia en el crecimiento económico de la región de San Martin, periodo 2007 – 2017* (Tesis de grado, Universidad Nacional de San Martín). http://repositorio.unsm.edu.pe/bitstream/handle/11458/3494/ECONOMIA%20-%20Ricky%20Arnold%20Saavedra%20Del%20Castillo%20%26%20Michel%20Angelo%20Leveau%20Chappa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sánchez (2015). *Metodología y diseños en la investigación científica*. Edit. Universidad Nacional Federico Villareal

Solminihac, H., Echaveguren, T. y Chamorro, A. (2018). *Gestión de infraestructura vial.* (3ª ed.). Santiago: Ediciones UC.

Universidad Continental. (2022). *Cómo la administración pública se nutre de la gestión estratégica y la gestión por procesos.* https://blogposgrado.ucontinental.edu.pe/como-la-administracion-publica-se-nutre-de-la-gestion-estrategica-y-la-gestion-por-procesos

Vargas, C. (2007). Análisis de las políticas públicas. *Perspectivas,* núm. 19, pp. 127-136. https://www.redalyc.org/pdf/4259/425942453011.pdf

ANEXOS

Anexo 1. *Matriz de consistencia.*

TÍTULO: *GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018.*						
PROBLEMAS	**OBJETIVOS**	**HIPOTESIS**	**VARIABLES**	**DIMENSIONES**	**INDICADORES**	**METODOLOGIA**
Problema General -¿Qué relación existe entre la gestión de infraestructura vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018? **Problemas Específicos** -¿Qué relación existe entre la gestión integral vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018? -¿Qué relación existe entre el mantenimiento rutinario vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018? -¿Qué relación existe entre la gestión estratégica vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018?	**Objetivo General** -Determinar la relación entre la gestión de infraestructura vial con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018 **Objetivos Específicos** -Verificar si la gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. -Verificar si mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. -Verificar si la gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018	**Hipótesis General** -La gestión de infraestructura vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. **Hipótesis Específicas** -La gestión integral vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. -El mantenimiento rutinario vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018. -La gestión estratégica vial se relaciona significativamente con el crecimiento económico y social, en la Av. Aviación del Distrito de Manantay, 2018.	Gestión de infraestructura vial	Gestión integral vial	-Vehículos. -Usuarios. -Medio ambiente.	**Tipo de investigación** Aplicada **Diseño de investigación** No experimental, de Corte Transversal con su variante descriptivo correlacional-causal. **Población** 560 personas. **Muestra** La muestra estará conformada por 229 personas, que habitan en los márgenes de la Av. Aviación del Distrito de Manantay, Provincia de coronel Portillo.
				Mantenimiento rutinario vial.	-Limpieza de calzada. -Limpieza drenaje. -Vigilancia de la vía.	
				Gestión estratégica vial	-Políticas púbicas. -Acciones concretas. -Asignación presupuestal.	
			Crecimiento económico y social	Establecimientos comerciales de prestación de servicios.	-Instituciones educativas. - Instituciones públicas. -Servicios generales	
				Establecimientos comerciales de comercialización de bienes.	-Restaurantes. -Bodegas de abarrotes. -Ferreterías.	
				Calidad de vida.	-Transitabilidad. -Áreas verdes y tratamiento paisajísticos. -Prevalencia de enfermedades respiratorias causadas por el polvo.	

Anexo 2. *Instrumentos.*

CUESTIONARIO PARA MEDIR LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Estimado(a) encuestado (a) el presente cuestionario tiene por finalidad, recabar datos relevantes con respecto a la variable gestión de infraestructura vial.

Este instrumento está elaborado con una escala de puntuación de siempre (5), casi siempre (4), a veces (3), casi nunca (2) y nunca (1). Usted debe marcar una sola vez con una "X" en los casilleros según su criterio y la información que se obtenga será confidencial.

N°	ÍTEMS	PUNTUACIÓN				
		1	2	3	4	5
	Dimensión 1 gestión integral vial					
01	La gestión de infraestructura vial es la más adecuada para los vehículos que circulan por la av. aviación del Distrito de Manantay.					
02	La gestión de infraestructura vial es la más adecuada para los usuarios que peatonan por la av. aviación del Distrito de Manantay.					
03	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay mantiene el medio ambiente de zona.					
04	La gestión integral de la av. aviación del Distrito de Manantay es la más adecuada en comparación de los años anteriores.					
	Dimensión 2 mantenimiento rutinario vial					
05	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay realiza de manera adecuada la limpieza de calzadas.					
06	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay realiza de manera adecuada la limpieza de drenajes de las calles y pistas.					
07	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay realiza de manera adecuada la vigilancia de las vías.					
08	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay ayuda de manera adecuada con el mantenimiento rutinario.					
	Dimensión 3 gestión estratégica vial					
09	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay están de acorde a las políticas públicas.					
10	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay mantiene acciones concretas.					
11	La gestión de infraestructura vial por la av. aviación del Distrito de Manantay tiene y conserva la asignación presupuestal en base al tiempo establecido.					
12	La gestión estratégica que posee y mantiene los gobiernos regionales para la infraestructura vial es la mas adecuada.					

CUESTIONARIO PARA MEDIR EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL

Estimado(a) encuestado (a) el presente cuestionario tiene por finalidad, recabar datos relevantes con respecto a la variable crecimiento económico y social.

Este instrumento está elaborado con una escala de puntuación de siempre (5), casi siempre (4), a veces (3), casi nunca (2) y nunca (1). Usted debe marcar una sola vez con una "X" en los casilleros según su criterio y la información que se obtenga será confidencial.

N°	ÍTEMS	PUNTUACIÓN				
Dimensión 1 establecimientos comerciales de prestación de servicios		**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
01	Existe instituciones educativas por la av. aviación del Distrito de Manantay.					
02	Existe instituciones públicas por la av. aviación del Distrito de Manantay.					
03	Existe instituciones de servicios generales por la av. aviación del Distrito de Manantay.					
04	Observa establecimientos comerciales de prestación de servicios por la av. aviación del Distrito de Manantay.					
Dimensión 2 establecimientos comerciales de comercialización de bienes						
05	Existe restaurantes por la av. aviación del Distrito de Manantay					
06	Existe bodegas por la av. aviación del Distrito de Manantay					
07	Existe ferreterías por la av. aviación del Distrito de Manantay					
08	Existe establecimientos comerciales de comercialización de bienes por la av. aviación del Distrito de Manantay					
Dimensión 3 calidad de vida						
09	La av. aviación del Distrito de Manantay hoy en día tiene una transitabilidad con años anteriores.					
10	La av. aviación del Distrito de Manantay posee áreas verdes y tratamiento paisajístico con años anteriores.					
11	Existe personas con enfermedades respiratorias por la av. aviación del Distrito de Manantay causada por el polvo de las pistas y calles.					
12	De acuerdo a su criterio en cuanto a la calidad de vida de los pobladores que viven por av. aviación del Distrito de Manantay es buena.					

Anexo 3. *Designación de asesor de tesis.*

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
Escuela de Posgrado

RESOLUCION N°1011 -2021-EPG-D-UNU

Pucallpa, 07 de diciembre del 2021.

EL DIRECTOR DE LA ESCUELA DE POSGRADO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

Visto la solicitud de fecha 23 de noviembre del 2021 presentado por el tesista el Sr. **OSCAR LEONARDO ROJAS MORON,** donde solicita cambio de Asesor de Tesis de la Maestría en Gestión Pública.

CONSIDERANDO:

Que, mediante solicitud con fecha de recepción 23 de noviembre del 2021, el Ex alumno: **OSCAR LEONARDO ROJAS MORON,** solicita cambio de asesor de la tesis titulada: **"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018".**

Qué, el Art. 28º del Reglamento para Obtener el Grado de Maestro, establece que, el graduando elegirá a su asesor o asesores y coasesores , dentro de la línea de investigación, y lo presentara ante Director de Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional de Ucayali, mediante una carta de compromiso firmando por su asesor.

Qué, el Art. 31º del Reglamento para Obtener el Grado de Maestro, establece que, a solicitud del maestristas, el Director de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional de Ucayali, nombra con Resolución Directoral al asesor de la tesis o trabajo de investigación.

Que, mediante Resolución N°**187 -2019--EPG-D-UNU**, de fecha 26 de febrero del 2019, se designa asesor al **Mg. MARCO ANTONIO DIAZ APAC,** de la Tesis Titulado **"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018",** presentado por el egresado el Sr. **OSCAR LEONARDO ROJAS MORON.**

Que, mediante documento presentado de fecha 23 de noviembre, fue derivado el 24 de noviembre por el director de la Escuela de Posgrado la Universidad Nacional de Ucayali, autoriza el cambio de asesor de la tesis Titulado **"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018"** presentado por el tesista el Sr. **OSCAR LEONARDO ROJAS MORON**, de fecha 24 de noviembre del 2021 donde solicita cambio de Asesor de Tesis a **Dr. MARCO ANTONIO DIAZ APAC,** por motivo de que el docente no es nombrado, por quien será el **Dr. LINCOLN FRITZ CACHAY REYES.**

Que estando conforme a las atribuciones del Señor director encargado que le confiere la Resolución 726-2020-UNU-CU-R- de fecha 15 de diciembre del 2020, el Reglamento de la Escuela de Posgrado, el Reglamento para Obtener el Grado de Maestro en Ciencias, el Estatuto de la Universidad Nacional de Ucayali y la Ley N° 30220.

SE RESUELVE:

ART 1° **DEJAR,** sin efecto la N°**187-2019--EPG-D-UNU**, de fecha 26 de febrero del 2019, donde se designaba al asesor de la Tesis al **Mg. MARCO ANTONIO DIAZ APAC**, como Asesor de la Tesis de Maestría **"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018",** presentado por el egresado el Sr. **OSCAR LEONARDO ROJAS MORON.**

ART 2° **DESIGNAR,** al nuevo Asesor al **Dr. LINCOLN FRITZ CACHAY REYES,** de la Tesis **"GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO ECONÓMICO Y SOCIAL, EN LA AV. AVIACIÓN DEL DISTRITO DE MANANTAY, 2018",** presentado por el egresado el Sr. **OSCAR LEONARDO ROJAS MORON.**

ART 3° **DAR** a conocer la presente Resolución al interesado

REGISTRESE COMUNIQUESE Y ARCHIVESE.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
Posgrado
Dr. Hugo Aysanoa Calixto
DIRECTOR

Anexo 4. *Ficha de juicio de experto de los instrumentos.*

EXPERTO N° 01

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 1

I DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto:

Carlos López Marrufo.

1.2 Cargo e institución donde labora:

Universidad Nacional Intercultural de la Amazonía.

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

Cuestionario para medir la variable 1.

1.4 Autor del instrumento:

Rojas Moron, Oscar Leonardo.

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje claro y preciso.				**X**	
OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, responde a la operacionalización de la variable.				**X**	
ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.				**X**	
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				**X**	
SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.				**X**	
CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos – científicos.				**X**	
COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				**x**	

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: **80%**

APROBADO: SI (X) NO ( )

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna

Pucallpa, 10 enero del 2022

Carlos Alberto López Marrufo
Doctor en Administración de la Educación
Reg. ANR Nº A1807537

EXPERTO N° 01

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 2

I DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto:

Carlos López Marrufo.

1.2 Cargo e institución donde labora:

Universidad Nacional Intercultural de la Amazonía.

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

Cuestionario para medir la variable 2.

1.4 Autor del instrumento:

Rojas Moron, Oscar Leonardo.

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje claro y preciso.				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, responde a la operacionalización de la variable.				X	
ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.				X	
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				X	
SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.				X	
CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos – científicos.				X	
COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: **80%**

APROBADO: SI (X) NO ( )

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna

Pucallpa, 10 enero del 2022

Carlos Alberto López Marrufo
Doctor en Administración de la Educación
Reg. ANR Nº A1807537

EXPERTO N° 02

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 1

I DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto:

Lincoln Fritz Cachay Reyes

1.2 Cargo e institución donde labora:

Universidad Nacional de Ucayali.

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

Cuestionario para medir la variable 1.

1.4 Autor del instrumento:

Rojas Moron, Oscar Leonardo.

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje claro y preciso.				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, responde a la operacionalización de la variable.				X	
ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.				X	
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				X	
SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.				X	
CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos – científicos.				X	
COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: **80%**

APROBADO: SI (X) NO ( )

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna

Pucallpa, 10 enero del 2022

……

Firma del experto

EXPERTO N° 02

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 2

I DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto:

Lincoln Fritz Cachay Reyes

1.2 Cargo e institución donde labora:

Universidad Nacional de Ucayali.

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

Cuestionario para medir la variable 2.

1.4 Autor del instrumento:

Rojas Moron, Oscar Leonardo.

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje claro y preciso.				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, responde a la operacionalización de la variable.				X	
ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.				X	
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				X	
SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.				X	
CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos – científicos.				X	
COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	

II. PROMEDIO DE VALORACIÓN: **80%**

APROBADO: SI (X) NO ( )

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna

Pucallpa, 10 enero del 2022

……

Firma del experto

EXPERTO N° 03

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 1

I DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto:

Pizango Isuiza Olmedo.

1.2 Cargo e institución donde labora:

Universidad Nacional de Ucayali.

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

Cuestionario para medir la variable 1.

1.4 Autor del instrumento:

Rojas Moron, Oscar Leonardo.

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje claro y preciso.				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, responde a la operacionalización de la variable.				X	
ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.				X	
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				X	
SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.				X	
CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos – científicos.				X	
COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: **80%**

APROBADO: SI (X) NO ( )

V. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna

Pucallpa, 10 enero del 2022

.....

Mg. Olmedo Pizango Isuiza

EXPERTO N° 02

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 2

I DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto:

Pizango Isuiza Olmedo.

1.2 Cargo e institución donde labora:

Universidad Nacional de Ucayali.

1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

Cuestionario para medir la variable 2.

1.4 Autor del instrumento:

Rojas Moron, Oscar Leonardo.

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy bueno 61-80%	Excelente 81-100%
CLARIDAD	Está formulado con lenguaje claro y preciso.				X	
OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables, responde a la operacionalización de la variable.				X	
ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.				X	
ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.				X	
SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.				X	
CONSISTENCIA	Basados en aspectos teóricos – científicos.				X	
COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones.				X	

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: **80%**

APROBADO: SI (X) NO ( )

V. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna

Pucallpa, 10 enero del 2022

.....

Mg. Olmedo Pizango Isuiza

Anexo 5. *Base de datos.*

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	D1V1	Numérico	8	0	Gestión integral	Ninguna	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
2	D2V1	Numérico	8	0	Mantenimiento rutinario	Ninguna	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
3	D3V1	Numérico	8	0	Gestión estrategica	Ninguna	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
4	V1	Numérico	8	0	Gestión de infraestructura vial	Ninguna	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
5	V2	Numérico	8	0	Crecimiento económico comercial y social	Ninguna	Ninguna	8	Derecha	Escala	Entrada
6	D1V1A	Numérico	5	0	Gestión integral (Agrupada)	{1, Muy mal...	Ninguna	10	Derecha	Ordinal	Entrada
7	D2V1A	Numérico	5	0	Mantenimiento rutinario (Agrupada)	{1, Muy mal...	Ninguna	10	Derecha	Ordinal	Entrada
8	D3V1A	Numérico	5	0	Gestión estrategica (Agrupada)	{1, Muy mal...	Ninguna	10	Derecha	Ordinal	Entrada
9	V1A	Numérico	5	0	Gestión de infraestructura vial (Agrupada)	{1, Muy mal...	Ninguna	10	Derecha	Ordinal	Entrada
10	V2A	Numérico	5	0	Crecimiento económico comercial y social (Agrupada)	{1, Muy baj...	Ninguna	10	Derecha	Ordinal	Entrada
11											

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
1	10	18	18	46	46	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
2	18	18	18	54	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
3	18	18	18	54	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
4	18	18	19	55	56	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
5	19	19	12	50	43	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Alto	
6	12	12	12	36	36	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
7	5	5	5	15	15	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy bajo	
8	9	5	5	19	15	Malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy bajo	
9	18	18	18	54	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
10	18	18	18	54	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
11	19	19	19	57	57	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
12	12	12	12	36	36	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
13	8	12	12	32	36	Malo	Regular	Regular	Regular	Regular	
14	16	16	18	50	52	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
15	12	12	8	32	28	Regular	Regular	Malo	Regular	Regular	
16	8	8	8	24	24	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
17	16	16	16	48	48	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
18	12	12	12	36	36	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
19	16	16	16	48	50	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
20	5	5	5	15	29	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
21	18	18	18	54	48	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
22	18	18	18	54	48	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
23	19	19	19	57	43	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
24	12	12	12	36	29	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
25	8	8	8	24	34	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
25	8	8	8	24	34	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
26	8	8	8	24	34	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
27	16	16	16	48	51	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
28	12	12	12	36	36	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
29	5	5	5	15	22	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
30	18	18	18	54	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
31	18	18	18	54	44	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
32	19	19	19	57	46	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
33	12	12	12	36	40	Regular	Regular	Regular	Regular	Alto	
34	8	8	8	24	28	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
35	16	16	16	48	48	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
36	12	12	12	36	29	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
37	5	5	5	15	28	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
38	5	5	5	15	35	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
39	8	8	8	24	32	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
40	16	16	16	48	46	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
41	12	12	12	36	38	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
42	5	5	5	15	32	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
43	18	18	18	54	46	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
44	16	16	16	48	36	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
45	16	16	16	48	37	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
46	5	5	5	15	35	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
47	5	5	5	15	28	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
48	18	18	18	54	42	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
49	18	18	18	54	38	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
50	19	19	19	57	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
51	18	10	5	33	27	Muy bueno	Regular	Muy malo	Regular	Regular	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
52	18	18	5	41	28	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Regular	
53	18	18	18	54	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
54	18	18	18	54	52	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
55	19	19	19	57	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
56	12	12	12	36	29	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
57	5	5	12	22	22	Muy malo	Muy malo	Regular	Malo	Regular	
58	5	9	16	30	43	Muy malo	Malo	Muy bueno	Regular	Alto	
59	18	18	12	48	48	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Muy alto	
60	18	18	8	44	45	Muy bueno	Muy bueno	Malo	Bueno	Alto	
61	19	19	16	54	40	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
62	12	12	12	36	29	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
63	12	8	16	36	42	Regular	Malo	Muy bueno	Regular	Alto	
64	16	16	5	37	39	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Regular	Alto	
65	12	12	18	42	42	Regular	Regular	Muy bueno	Bueno	Alto	
66	8	8	18	34	34	Malo	Malo	Muy bueno	Regular	Regular	
67	16	16	19	51	44	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
68	12	12	12	36	29	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular	
69	16	16	8	40	50	Muy bueno	Muy bueno	Malo	Bueno	Muy alto	
70	5	5	8	18	28	Muy malo	Muy malo	Malo	Muy malo	Regular	
71	18	18	16	52	55	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
72	18	18	12	48	48	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Muy alto	
73	19	19	5	43	46	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Alto	
74	12	12	18	42	40	Regular	Regular	Muy bueno	Bueno	Alto	
75	8	8	18	34	28	Malo	Malo	Muy bueno	Regular	Regular	
76	8	8	19	35	21	Malo	Malo	Muy bueno	Regular	Regular	
77	16	16	12	44	37	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Regular	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
79	5	5	16	26	40	Muy malo	Muy malo	Muy bueno	Malo	Alto	
80	18	18	12	48	42	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Alto	
81	18	18	5	41	28	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Regular	
82	19	19	5	43	46	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Alto	
83	12	12	8	32	46	Regular	Regular	Malo	Regular	Alto	
84	8	8	16	32	42	Malo	Malo	Muy bueno	Regular	Alto	
85	16	16	12	44	40	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
86	12	12	5	29	29	Regular	Regular	Muy malo	Malo	Regular	
87	5	5	18	28	31	Muy malo	Muy malo	Muy bueno	Malo	Regular	
88	5	5	16	26	39	Muy malo	Muy malo	Muy bueno	Malo	Alto	
89	8	8	16	32	39	Malo	Malo	Muy bueno	Regular	Alto	
90	16	16	5	37	29	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Regular	Regular	
91	12	12	5	29	33	Regular	Regular	Muy malo	Malo	Regular	
92	5	5	18	28	35	Muy malo	Muy malo	Muy bueno	Malo	Regular	
93	18	18	18	54	52	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
94	16	16	19	51	40	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
95	16	16	10	42	44	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
96	5	5	16	26	39	Muy malo	Muy malo	Muy bueno	Malo	Alto	
97	5	5	12	22	36	Muy malo	Muy malo	Regular	Malo	Regular	
98	18	18	5	41	35	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Regular	
99	18	18	5	41	44	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Alto	
100	19	19	8	46	46	Muy bueno	Muy bueno	Malo	Bueno	Alto	
101	5	18	16	39	46	Muy malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
102	5	19	12	36	36	Muy malo	Muy bueno	Regular	Regular	Regular	
103	18	5	5	28	19	Muy bueno	Muy malo	Muy malo	Malo	Bajo	
104	18	5	18	41	41	Muy bueno	Muy malo	Muy bueno	Bueno	Alto	
105	19	18	16	53	54	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
106	12	18	16	46	56	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Muy alto	
107	12	19	5	36	43	Regular	Muy bueno	Muy malo	Regular	Alto	
108	16	12	5	33	25	Muy bueno	Regular	Muy malo	Regular	Regular	
109	12	12	18	42	37	Regular	Regular	Muy bueno	Bueno	Regular	
110	8	16	18	42	46	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
111	16	12	19	47	38	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Bueno	Regular	
112	12	8	18	38	43	Regular	Malo	Muy bueno	Regular	Alto	
113	16	16	19	51	40	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
114	5	12	5	22	36	Muy malo	Regular	Muy malo	Malo	Regular	
115	18	16	5	39	37	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Regular	
116	18	5	18	41	35	Muy bueno	Muy malo	Muy bueno	Bueno	Regular	
117	19	18	18	55	44	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
118	12	18	19	49	53	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
119	8	19	12	39	43	Malo	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
120	8	12	12	32	36	Malo	Regular	Regular	Regular	Regular	
121	16	8	16	40	21	Muy bueno	Malo	Muy bueno	Bueno	Regular	
122	12	8	12	32	42	Regular	Malo	Regular	Regular	Alto	
123	5	16	8	29	48	Muy malo	Muy bueno	Malo	Malo	Muy alto	
124	18	12	16	46	43	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Bueno	Alto	
125	18	5	12	35	42	Muy bueno	Muy malo	Regular	Regular	Alto	
126	19	18	16	53	29	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
127	12	18	5	35	22	Regular	Muy bueno	Muy malo	Regular	Regular	
128	8	19	18	45	52	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Muy alto	
129	16	12	18	46	48	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Bueno	Muy alto	
130	12	8	19	39	50	Regular	Malo	Muy bueno	Bueno	Muy alto	
131	5	16	12	33	32	Muy malo	Muy bueno	Regular	Regular	Regular	
132	5	12	8	25	24	Muy malo	Regular	Malo	Malo	Regular	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
133	8	5	8	21	40	Malo	Muy malo	Malo	Malo	Alto	
134	16	5	16	37	40	Muy bueno	Muy malo	Muy bueno	Regular	Alto	
135	12	8	12	32	25	Regular	Malo	Regular	Regular	Regular	
136	5	16	5	26	39	Muy malo	Muy bueno	Muy malo	Malo	Alto	
137	18	12	18	48	46	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
138	16	5	18	39	39	Muy bueno	Muy malo	Muy bueno	Bueno	Alto	
139	16	18	19	53	42	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
140	5	16	12	33	48	Muy malo	Muy bueno	Regular	Regular	Muy alto	
141	5	16	8	29	45	Muy malo	Muy bueno	Malo	Malo	Alto	
142	18	5	8	31	39	Muy bueno	Muy malo	Malo	Regular	Alto	
143	18	5	16	39	36	Muy bueno	Muy malo	Muy bueno	Bueno	Regular	
144	19	18	12	49	28	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Regular	
145	10	18	5	33	29	Regular	Muy bueno	Muy malo	Regular	Regular	
146	18	18	18	54	46	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
147	19	18	18	55	35	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
148	12	19	19	50	42	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
149	8	12	12	32	48	Malo	Regular	Regular	Regular	Muy alto	
150	16	8	8	32	35	Muy bueno	Malo	Malo	Regular	Regular	
151	12	8	16	36	36	Regular	Malo	Muy bueno	Regular	Regular	
152	5	16	12	33	36	Muy malo	Muy bueno	Regular	Regular	Regular	
153	5	12	5	22	25	Muy malo	Regular	Muy malo	Malo	Regular	
154	8	5	5	18	26	Malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
155	16	18	8	42	32	Muy bueno	Muy bueno	Malo	Bueno	Regular	
156	12	18	16	46	29	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Regular	
157	5	19	12	36	38	Muy malo	Muy bueno	Regular	Regular	Regular	
158	18	12	5	35	39	Muy bueno	Regular	Muy malo	Regular	Alto	
159	16	8	18	42	49	Muy bueno	Malo	Muy bueno	Bueno	Muy alto	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
160	16	16	16	48	33	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
161	5	12	16	33	42	Muy malo	Regular	Muy bueno	Regular	Alto	
162	5	5	5	15	37	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
163	18	5	5	28	22	Muy bueno	Muy malo	Muy malo	Malo	Regular	
164	18	8	18	44	41	Muy bueno	Malo	Muy bueno	Bueno	Alto	
165	19	16	18	53	41	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
166	5	12	19	36	46	Muy malo	Regular	Muy bueno	Regular	Alto	
167	5	5	10	20	27	Muy malo	Muy malo	Regular	Muy malo	Regular	
168	18	18	18	54	44	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
169	18	16	19	53	45	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
170	19	16	12	47	47	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
171	12	5	8	25	32	Regular	Muy malo	Malo	Malo	Regular	
172	12	5	16	33	33	Regular	Muy malo	Muy bueno	Regular	Regular	
173	16	18	12	46	46	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
174	12	18	5	35	35	Regular	Muy bueno	Muy malo	Regular	Regular	
175	8	19	5	32	32	Malo	Muy bueno	Muy malo	Regular	Regular	
176	8	10	8	26	28	Malo	Regular	Malo	Malo	Regular	
177	16	18	16	50	40	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
178	12	19	12	43	32	Regular	Muy bueno	Regular	Bueno	Regular	
179	5	12	5	22	26	Muy malo	Regular	Muy malo	Malo	Regular	
180	5	8	18	31	35	Muy malo	Malo	Muy bueno	Regular	Regular	
181	8	16	16	40	29	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Regular	
182	16	12	12	40	46	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Alto	
183	12	5	16	33	46	Regular	Muy malo	Muy bueno	Regular	Alto	
184	5	5	12	22	36	Muy malo	Muy malo	Regular	Malo	Regular	
185	18	8	8	34	38	Muy bueno	Malo	Malo	Regular	Regular	
186	16	16	16	48	36	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
185	18	8	8	34	38	Muy bueno	Malo	Malo	Regular	Regular	
186	16	16	16	48	36	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
187	16	12	12	40	40	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Alto	
188	5	5	16	26	25	Muy malo	Muy malo	Muy bueno	Malo	Regular	
189	5	18	5	28	26	Muy malo	Muy bueno	Muy malo	Malo	Regular	
190	18	16	18	52	35	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
191	18	12	18	48	31	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Regular	
192	19	16	19	54	53	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
193	10	12	12	34	40	Regular	Regular	Regular	Regular	Alto	
194	18	8	8	34	21	Muy bueno	Malo	Malo	Regular	Regular	
195	18	16	8	42	50	Muy bueno	Muy bueno	Malo	Bueno	Muy alto	
196	18	12	16	46	42	Muy bueno	Regular	Muy bueno	Bueno	Alto	
197	19	16	12	47	40	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
198	12	5	5	22	22	Regular	Muy malo	Muy malo	Malo	Regular	
199	5	18	18	41	34	Muy malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Regular	
200	9	18	18	45	52	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Muy alto	
201	18	19	19	56	50	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
202	18	12	12	42	32	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Regular	
203	19	8	8	35	32	Muy bueno	Malo	Malo	Regular	Regular	
204	12	8	8	28	36	Regular	Malo	Malo	Malo	Regular	
205	8	16	16	40	44	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
206	16	12	12	40	22	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Regular	
207	12	5	5	22	28	Regular	Muy malo	Muy malo	Malo	Regular	
208	8	18	18	44	44	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
209	16	18	18	52	53	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
210	12	19	19	50	43	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
211	16	12	12	40	28	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Regular	

BASE DE DATOS ROJAS 2022.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	D1V1	D2V1	D3V1	V1	V2	D1V1A	D2V1A	D3V1A	V1A	V2A	var
203	19	8	8	35	32	Muy bueno	Malo	Malo	Regular	Regular	
204	12	8	8	28	36	Regular	Malo	Malo	Malo	Regular	
205	8	16	16	40	44	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
206	16	12	12	40	22	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Regular	
207	12	5	5	22	28	Regular	Muy malo	Muy malo	Malo	Regular	
208	8	18	18	44	44	Malo	Muy bueno	Muy bueno	Bueno	Alto	
209	16	18	18	52	53	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
210	12	19	19	50	43	Regular	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Alto	
211	16	12	12	40	28	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Regular	
212	5	8	8	21	32	Muy malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
213	18	8	16	42	36	Muy bueno	Malo	Muy bueno	Bueno	Regular	
214	18	16	12	46	44	Muy bueno	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
215	19	12	5	36	22	Muy bueno	Regular	Muy malo	Regular	Regular	
216	12	5	5	22	41	Regular	Muy malo	Muy malo	Malo	Alto	
217	18	18	8	44	54	Muy bueno	Muy bueno	Malo	Bueno	Muy alto	
218	19	18	16	53	56	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
219	12	19	12	43	43	Regular	Muy bueno	Regular	Bueno	Alto	
220	18	12	5	35	38	Muy bueno	Regular	Muy malo	Regular	Regular	
221	19	8	12	39	35	Muy bueno	Malo	Regular	Bueno	Regular	
222	18	16	5	39	50	Muy bueno	Muy bueno	Muy malo	Bueno	Muy alto	
223	19	12	12	43	43	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Alto	
224	12	5	5	22	22	Regular	Muy malo	Muy malo	Malo	Regular	
225	5	5	5	15	28	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Muy malo	Regular	
226	9	8	8	25	35	Malo	Malo	Malo	Malo	Regular	
227	18	16	16	50	53	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy alto	
228	18	12	12	42	42	Muy bueno	Regular	Regular	Bueno	Alto	
229	19	5	5	29	43	Muy bueno	Muy malo	Muy malo	Malo	Alto	