



**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA**

**LA INVERSIÓN PÚBLICA Y SU IMPACTO EN EL
MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL
DIRIGIDA A LAS PISTAS DE LA URBANIZACIÓN LATINA
DEL DISTRITO JOSÉ LEONARDO ORTIZ DURANTE EL
PERIODO 2014-2018**

**PRESENTADO POR
MARIA VICTORIA ZAMORA JIMENEZ**

**TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ECONOMISTA**

LIMA – PERÚ

2020



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



USMP
UNIVERSIDAD
SAN MARTÍN DE PORRES

FACULTAD DE
CIENCIAS CONTABLES
ECONÓMICAS Y FINANCIERAS

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA

**LA INVERSIÓN PÚBLICA Y SU IMPACTO EN EL MEJORAMIENTO
DE INFRAESTRUCTURA VIAL DIRIGIDA A LAS PISTAS DE LA
URBANIZACIÓN LATINA DEL DISTRITO JOSÉ LEONARDO ORTIZ
DURANTE EL PERIODO 2014-2018**

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE

ECONOMISTA

PRESENTADO POR

ZAMORA JIMENEZ, MARIA VICTORIA

LIMA - PERÚ

2020

**LA INVERSIÓN PÚBLICA Y SU IMPACTO EN EL MEJORAMIENTO DE
INFRAESTRUCTURA VIAL DIRIGIDA A LAS PISTAS DE LA
URBANIZACIÓN LATINA DEL DISTRITO JOSÉ LEONARDO ORTIZ
DURANTE EL PERIODO 2014-2018**

Dedicatoria

Esta tesis está dedicada a Dios por sus infinitas bendiciones, y de manera muy especial a mis amados padres, la fuente más grande de inspiración para ser mejor cada día, gracias a su fe, su confianza y a su gran apoyo hacia mí persona, hoy lograré una meta más en mi vida profesional, a mis hermanos y a todos por su gran apoyo.

Agradecimiento

Especial agradecimiento a mis Padres que fueron un gran apoyo en el desarrollo de mi tesis y a toda mi familia y amigos que se sumaron en esta aventura.

A la Universidad San Martín de Porres a mis profesores por compartir sus valiosos conocimientos en mi preparación profesional. De igual forma a mis compañeros de curso, por su valiosa amistad, y el agradable ambiente de trabajo y estudio que logramos mantener durante toda esta etapa de preparación profesional.

Y sobre todo a Dios y a la Virgencita del Cisne por sus grandes bendiciones.

ÍNDICE

Portada.....	i
Título.....	i
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento.....	iv
Índice.....	v
Resumen (español/inglés).....	vii
Introducción.....	ix
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1 Descripción de la realidad.....	1
1.2 Formulación del problema.....	5
1.3 Objetivos de investigación.....	6
1.4 Justificación de la investigación.....	7
1.5 Limitaciones.....	7
1.6 Viabilidad del estudio.....	7
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO.....	9
2.1 Antecedentes de la investigación.....	9
2.2 Bases teóricas.....	14
2.3 Términos técnicos.....	21
2.4 Formulación de hipótesis.....	26
2.5 Operacionalización de variables.....	26
CAPÍTULO III METODOLOGÍA.....	28
3.1 Diseño metodológico.....	28
3.1.1 Tipo de investigación.....	28
3.1.2 Estrategias o procedimientos de contrastación de hipótesis.....	28
3.2 Población y muestra.....	28
3.3 Técnicas de recolección de datos.....	29
3.3.1 Descripción de los métodos, técnicas e instrumentos.....	29

3.3.2 Procedimientos de comprobación de la validez y confiabilidad de los instrumentos	29
3.5 Aspectos éticos	29
CAPÍTULO IV RESULTADOS	30
CAPÍTULO IV DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	35
FUENTES DE INFORMACIÓN	37
ANEXOS	39

RESUMEN

El objetivo general de la investigación fue analizar la “Analizar la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz del 2014-2018”.

Se inicia con una metodología de investigación usada para este trabajo son los estudios cuantitativos y cualitativos, descriptivos correlacionales, los cuales estudian las relaciones entre variables dependientes e independientes, es decir, se estudia la correlación entre dos variables. Además; se utilizaron los estudios explicativos, en este tipo de estudio busca el porqué de los hechos, estableciendo relaciones de causa- efecto. La población y muestra de estudio estuvo conformada por los datos que pudimos recabar en relación a la inversión pública municipal del Distrito de José Leonardo

Los resultados del trabajo de campo mostraron que la inversión pública municipal si impacta favorablemente en el mejoramiento de la infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito de José Leonardo Ortiz en el periodo de estudio, debido principalmente a la buena gestión municipal para realizar una adecuada inversión de los recursos públicos.

Palabras clave: inversión pública, infraestructura vial, inversión pública municipal, pistas.

ABSTRACT

The general objective of the research was to analyze the "Analyze municipal public investment and its impact on the improvement of road infrastructure directed to the tracks of the Latin urbanization of the José Leonardo Ortiz district from 2014-2018".

It begins with a research methodology used for this work are quantitative and qualitative, descriptive correlational studies, which study the relationships between dependent and independent variables, that is, the correlation between two variables is studied. What's more; Explanatory studies were used, in this type of study it looks for the reason for the events, establishing cause-effect relationships. The population and study sample was made up of the data that we were able to collect in relation to the municipal public investment of the District of José Leonardo

The results of the field work showed that the municipal public investment does not have a favorable impact on the improvement of the road infrastructure directed to the tracks of the Latin urbanization of the José Leonardo Ortiz district in the study period, mainly due to the scarce municipal management for make an adequate investment of public resources.

Keywords: public investment, road infrastructure, municipal public investment, tracks.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como objetivo Analizar la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz del 2014-2018.

Sus objetivos específicos son: Explicar las condiciones de transitabilidad de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas; Exponer los principales actores económicos y como están involucrados en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz; Reconocer los efectos de El Niño Costero y su relación frente al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz

El presente trabajo se justifica porque utiliza los conocimientos científicos de la economía, para dar solución al problema planteado, en base a la información teórica e información estadística recopilada de ambas variables. A través del presente proyecto de investigación, describiremos la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz.

La viabilidad del proyecto de investigación está íntimamente relacionada con la disponibilidad de conocimiento científico, información teórica e información estadística recopilada de ambas variables, por lo tanto, el tipo de alcance de la investigación es descriptiva.

Se formuló la siguiente hipótesis general: La inversión pública municipal impacta y explica de manera significativa al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz.

CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad

Uno de los principales problemas que el distrito de José Leonardo Ortiz debe enfrentar, es la circulación rápida de personas para sus distintas actividades (estudios, trabajo, recreación).

Un modelo de transporte rápido y de muy bajo costo para la población como los taxis o mototaxi, originan un efecto perverso en la gran congestión vehicular en las principales avenidas del centro y los mercados (Mercado Modelo y de Moshoqueque, principalmente), sumado a la falta de educación vial de conductores y peatones, trae como consecuencia que tanto accidentes como aglomeraciones y descoordinaciones vehiculares sean frecuentes en varios puntos de la ciudad.

El caso del mercado de Moshoqueque, como señalamos anteriormente, presenta el problema de la gran congestión vehicular en las horas de mayor actividad. Este tema no es sólo administrativo, sino que termina afectando a los mismos comerciantes, que se ven perjudicados por la falta de infraestructura y de instalaciones adecuadas del mercado. Producto de ello es que surge la iniciativa, tanto del gobierno regional de Lambayeque, el gobierno provincial de Chiclayo, el gobierno distrital de JLO como de los mismos comerciantes, de trasladar el mercado a un nuevo espacio denominado La Despensa, más al norte de la ciudad. El proyecto se encuentra en marcha y, por el momento, no se presentan mayores conflictos.

Compañías de buses e instalaciones para trasladar personas, encomiendas, artículos y maquinarias también se ven afectadas por la falta de dinamismo. Chiclayo como ciudad debe también realizar cambios en su infraestructura vial para adaptarse a estas transformaciones. Uno de los principales es la construcción de avenidas que facilitan la circulación rápida de transporte hacia varios puntos de la ciudad.

El centro de Chiclayo es pequeño, al igual que sus calles. En algunos casos, estas son empedradas y de un solo carril. De ahí que el centro de la ciudad en muchas oportunidades no tenga mayor espacio para la construcción de avenidas. Desde hace varios años, con la primera oleada de población migrante, la ciudad cuenta ya con avenidas como Balta, Sáenz Peña, Bolognesi, Pedro Ruiz y Luis Gonzales, que rodean el centro histórico. El resto de la ciudad y su conexión con los distritos “populares” (JLO y La Victoria) cuentan con pistas de tierra, al igual que todas las calles pequeñas de estos distritos. La mayor dinámica económica y la fluidez de los desplazamientos entre los distritos generan la necesidad de la creación de nuevas avenidas asfaltadas que los conecten. Así, se construyen una prolongación de la avenida Sáenz Peña y la consolidación de avenidas como Nicolás de Piérola, Balta Norte y Kennedy, que unen el centro de Chiclayo con la zona de almacenes y el mercado de Moshoqueque en JLO la avenida Bolognesi también se moderniza y se la mantiene para unir el aeropuerto con el centro de la ciudad; las avenidas Haya de la Torre y Grau conectan el centro de la ciudad con el distrito de La Victoria; y las avenidas García y García, Salaverry, La Libertad y Las Américas unen el centro de la ciudad con la zona oeste, donde se ubican las clases media y alta.

Igualmente, los alcaldes de los distritos de JLO y La Victoria inauguran obras de embellecimiento de sus plazas principales. A pesar de esta enorme inversión en construcción en la ciudad, la mayor parte de la misma (salvo el eje oeste y las principales avenidas) sigue sin contar con calles asfaltadas ni veredas.

Apreciación para el turismo de las calles, La importancia comercial de la ciudad de Chiclayo para todo el norte del país que va en aumento, el flujo turístico y el interés de invertir más en él.

Se trata de entidades que enfrentan problemas en los últimos años en la mejora y continuación de la consolidación de los barrios. Un tipo de organizaciones son las de pro veredas, pro pistas y pro parques son creadas para mejorar la infraestructura de los barrios y sus calles. Funcionan gracias

al apoyo de un financiamiento municipal que aprovecha la disposición de la población para desarrollar sus ambientes a través del trabajo en mano de obra. Nuevamente se trata de una suerte de negociación entre el poder local, que ofrece recursos, y el interés comunal por hacer obras de mejoramiento de su infraestructura mediante el trabajo gratuito.

Chiclayo es una ciudad que aún no está consolidada. La mayoría de sus calles y avenidas, salvo las calles del centro y las avenidas principales, todavía son de tierra. La aparición de este tipo de organizaciones da la imagen de que Chiclayo es una ciudad en construcción, pues actualmente podemos observar que varias de sus calles y veredas están en cimentación, pasando de ser de tierra a asfalto. Si bien el grueso de estas obras se concentra en el distrito de La Victoria, JLO también muestra una cantidad considerable de organizaciones de este tipo.

Las organizaciones de supervivencia se mantienen, se reinicia el proceso de consolidación de los barrios y de mejoramiento de la infraestructura vecinal y familiar, pero se agregan ahora las organizaciones pro calidad de vida que incluyen el mejoramiento de la infraestructura de los barrios (parques, pistas, veredas) y las nuevas necesidades urbanas (criminalidad). Sin embargo, mencionamos que caracterizamos a esta etapa y a esta nueva ciudad como “comercial”, haciendo referencia a la actividad de mayor crecimiento urbano y como rubro en el que Chiclayo indudablemente se especializa. Dicho acento trae consigo la formación de nuevos actores e intereses urbanos. La ciudad ya no gira solamente en torno al tema de los servicios básicos, la consolidación de los barrios o la ciudadanía social. Tampoco son los sectores populares y el Estado los actores exclusivos o centrales dentro del proceso de crecimiento de la ciudad y su dinámica. En Chiclayo, los actores económicos y específicamente los relacionados con el sector comercio son cada vez más importantes, y sus intereses comienzan a ser los temas principales en la gestión regional, provincial y de la ciudad, como, por ejemplo, el mercado de bienes de consumo directo (mercado de

Moshoqueque y Mercado Modelo), la pequeña y mediana empresa, el turismo, el entretenimiento y la seguridad.

En Chiclayo comercial, ciudad en auge, son centrales entonces tanto los fenómenos barriales como los metropolitanos de gran escala.

Los actores urbanos son los sectores populares y los grupos de interés comercial. Se debe agregar que el espacio de discusión política ya no es el del Estado central, sino que gira hacia ser el del gobierno regional, cada vez más autónomo.

Un hecho importante a tomar en cuenta es que toda la costa norte del Perú, cada cinco años, se ve afectada seriamente por el fenómeno El Niño, que consiste en la llegada de una corriente de agua caliente que, por su evaporación, provoca un aumento en las lluvias, y con ello el crecimiento y desborde de los ríos que alimentan los valles. El fenómeno El Niño es altamente destructivo no sólo para la agricultura y la economía de la región, sino también para las ciudades y las condiciones de vida de sus habitantes. Sin embargo, se trata de un problema regular en la zona, pues se produce cada cinco o diez años, dependiendo de la intensidad del fenómeno. Ya que es usual, es posible tomar medidas para contrarrestarlo y así proteger la infraestructura de la región y su población.

Las consecuencias de El Niño en la ciudad de Chiclayo se encuentran principalmente en el deterioro de las calles y avenidas; el colapso de servicios básicos como luz, agua y desagüe; el deterioro de las viviendas; el estancamiento de la actividad productiva y comercial; e incluso los damnificados, desaparecidos y muertos. La presencia del fenómeno El Niño en repetidas oportunidades ha generado la articulación entre organizaciones de la población (principalmente, los afectados directos), gobiernos distritales, provincial, regional y central, además de organizaciones humanitarias, como la Cruz Roja, la iglesia y oficinas de cooperación internacional.

Ante este hecho, el actual gobierno regional advirtió la necesidad de realizar estudios de impacto y mapas de riesgo para las principales ciudades de la

región. De esta manera, se logró obtener informes detallados sobre los principales riesgos en las ciudades ante un eventual fenómeno El Niño, así como identificar una serie de reformas y proyectos de mayor y menor urgencia para prevenir mayores desastres. Esta iniciativa no sólo permitió recoger una gran cantidad de información, sino que contó además con la participación y la disposición de todos los alcaldes de la región. Sin embargo, el alto costo de la mayoría de estos proyectos y la coordinación interdistrital necesaria para llevar a cabo los mismos acabaron convirtiéndose en unos de los principales problemas para realizarlos. Igualmente, el estilo de gobierno de las autoridades locales no facilita el dar prioridad a las labores preventivas, sino a los proyectos de gran impacto en la popularidad de sus gestiones.

Como mencionamos, es lugar común la opinión de que los alcaldes no realizan consultas con la población o que no están muy dispuestos a generar dinámicas participativas en la gestión municipal. Menos aún a rendir cuentas de los gastos. Asimismo, hay que señalar que el caso del alcalde de Chiclayo es especialmente desfavorable. Su asunto es interesante, pues se trata de un funcionario que privilegia el trabajo en obras de ornato (alamedas, parques, pistas veredas), sin consultar a la población sobre la importancia o urgencia de las mismas. Este tipo de gestión genera opiniones encontradas: por una parte, un sector importante de la población apoya estas labores pues son visibles, dejan huella, son concretas; pero por otra, genera descontento en tanto no abre canales de opinión a la población.

Nuevamente debemos señalar algunas experiencias que marcarán un precedente o cambio en la relación entre los alcaldes y la participación de la población. Como mencionamos anteriormente, en otros tiempos el vínculo era más directo entre Estado y sociedad civil. El actual retraimiento del Estado, la descentralización y la lenta transferencia de funciones y responsabilidades a las municipalidades estaría generando una relación de sinergia entre las municipalidades y la población para enfrentar problemas locales.

1.2 Formulación del problema

¿Cómo la inversión pública municipal impacta en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz del 2014 - 2018?

Otras preguntas de investigación:

¿Cuáles son las condiciones de transitabilidad en la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas?

¿Cómo están involucrados los principales actores económicos en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz?

¿Cuál es la relación que tiene los efectos de El Niño Costero frente al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz?

1.3 Objetivos de investigación

Analizar la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz del 2014-2018

Objetivos específicos

- Explicar las condiciones de transitabilidad de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas

- Exponer los principales actores económicos y como están involucrados en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz
- Reconocer los efectos de El Niño Costero y su relación frente al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz

1.4 Justificación de la investigación

El presente trabajo se justifica porque utiliza los conocimientos científicos de la economía, para dar solución al problema planteado, en base a la información teórica e información estadística recopilada de ambas variables. A través del presente proyecto de investigación, describiremos la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz. Los resultados que se deriven de la investigación serán de utilidad para que los hacedores de política empleen el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas en la urbanización Latina de José Leonardo Ortiz, con el fin de fomentar un proceso de crecimiento más equitativo entre los diferentes distritos de Chiclayo.

1.5 Limitaciones

El presente proyecto de investigación se limita a un alcance de comprensión y conocimiento de la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz.

1.6 Viabilidad del estudio

La viabilidad del proyecto de investigación está íntimamente relacionada con la disponibilidad de conocimiento científico, información teórica e información estadística

recopilada de ambas variables, por lo tanto, el tipo de alcance de la investigación es descriptiva.

El tema de investigación principal cuenta con el suficiente acceso de información primaria tanto en internet, revistas, libros y artículos científicos.

El presente proyecto de investigación se realizará en un corto plazo aproximadamente de 4 meses dentro del año 2019, por la ejecución de todos los procesos de investigación.

Por último, será financiado por medio de recursos monetarios propios del investigador, de manera que, el proyecto no requiere de un financiamiento mayor.

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

Existen estudios que se asemejan a mi proyecto de investigación sobre la inversión pública y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial, que son de carácter general y que estos aportan en algunas partes de la investigación, como el trabajo de investigación de Romero (2014), sobre los Efectos de la ejecución de proyectos de mejoramiento vial sobre el precio de predios: distrito de Huayucachi 2007-2011 para optar el grado académico de magíster en planificación y proyectos de inversión, quien afirma que:

Objetivo: Determinar el efecto de la ejecución de proyectos de mejoramiento vial sobre el precio de predios del distrito de Huayucachi en el periodo 2007-2011. (pág. 34)

Diseño metodológico: Se utilizó un diseño cuasi-experimental con grupo de control y experimental. Primaría por que se realizaran cuestionarios, entrevistas en profundidad a los del grupo experimental y al grupo de control. Secundarias se tiene los perfiles, expedientes técnicos, tasa de valorizaciones de la municipalidad. (pág. 69)

Resultados: El precio de los predios en el distrito de Huayucachi se incrementaron en 55.67% como resultado de la obra de mejoramiento vial, a pesar de haber tenido el incremento de los precios por la propia dinámica del mercado, como en el caso del mercado de Lima, donde se dio el siguiente hecho; entre el primer trimestre de 2007 y el tercero de 2012, el precio de la vivienda se incrementó en 136 por ciento en términos nominales y 92 por ciento reales, señalando que este mercado es de mayor desarrollo, donde hay mayor oferta mobiliaria de las empresas. (pág. 102).

Fernández (2016), estima: "La inversión en infraestructura vial y su relación con la inversión privada en el Perú durante el periodo: 2000-2014", para optar el título de economista.

Objetivo: Determinar la relación entre la inversión en infraestructura vial y la inversión privada en el Perú durante el periodo: 2000-2014. (pág. 12). Diseño metodológico: la presente investigación es de tipo no experimental, longitudinal y correlacional. Es no experimental debido a que la variable independiente (inversión en infraestructura vial) y la variable dependiente (inversión privada) son analizadas en un contexto real, sin ser manipuladas. (pág. 41).

Resultados: La inversión en infraestructura de transporte, y en especial las carreteras son de significativa importancia en el crecimiento y desarrollo de un país. Esta inversión permite tener aumentos sostenidos del crecimiento económico, a través de la capacidad productiva de un país o a través de su eficiencia económica. Al mismo tiempo los servicios de transporte son importantes para el desarrollo económico, porque hace posible el acceso a recursos, bienes, insumos, etc. Con ello, el transporte ayuda a diversificar y especializar la economía. (pág. 46).

López (2014), en la investigación: "Inversión pública y su impacto en la actividad económica de las familias del distrito de Ancón, 2007-2011", para optar el título profesional de economista.

Objetivo: Analizar el impacto de la inversión pública en actividad económica de las familias del distrito de Ancón, 2007-2011. (pág. 10). Diseño metodológico: Es de tipo Investigación descriptiva por lo que no hay manipulación de variables, estas se observan y se describen tal como se presentan en su ambiente natural. Investigación, comparativo y longitudinal. El presente estudio de acuerdo a la forma como se ha planteado reúne las características metodológicas. (pág. 30).

Resultados: La infraestructura vial influyó de manera significativa en el comercio de los productos agropecuarios de las familias, es decir la infraestructura vial ha dinamizado la actividad de comercio de los productos agrícolas, la explicación de la infraestructura vial a la comercialización de los productos agropecuarios es significativo a nivel de significancia del 5,0% como se indica su $t=2.7970$.

Asimismo, nos indican que ante un incremento de la inversión en infraestructura vial en 1,0% existe la posibilidad del incremento del comercio de los productos agrícolas en 11,8%. (pág. 55).

Municipalidad distrital La Esperanza (2011), menciona: "Mejoramiento de la infraestructura vial de las calles del sector central y San Martín, Distrito de La Esperanza - Trujillo - La Libertad", para un proyecto de inversión pública.

Objetivo: "Mejora en las condiciones de transitabilidad en las calles del sector central y San Martín". (pág. 2).

Diseño metodológico: Las alternativas propuestas se diferencian una de la otra con respecto al material y tecnología constructiva en pistas, donde las alternativas son pavimentos flexibles a diferencia que una es en frío y la otra en caliente. (pág. 2).

Resultados: Ahorro en los costos de mantenimiento de la infraestructura por la reducción de polvo, así como de equipos eléctricos y medicamentos para la salud de la población. Además, aumento en la seguridad de transporte de peatones, ya que desaparecen hoyos, piedras, tierra, etc. Por último, ahorro de tiempo de los usuarios de vehículos y peatones, ahorro de costos de operación vehicular, aumento en el valor de los predios, por el mejor ornato del sector, reducción a accidentes peatonales y estímulo de la economía y desarrollo de los comercios; conllevando a un flujo de ingresos. (pág. 3).

Castañeda (2018), afirma: La Inversión Pública y la dotación de Infraestructura Vial en el distrito de Cajamarca, tesis para obtener el grado académico de maestro en Gestión Pública.

Objetivo: Determinar la relación que existe entre la inversión pública y la dotación de infraestructura vial en el distrito de Cajamarca. (pág. 47). Diseño metodológico: El diseño de investigación que se utilizó en el presente trabajo de investigación corresponde a un diseño no experimental porque no se manipuló ninguna de las variables. El tipo de investigación es descriptiva correlacional porque se estudió la inversión pública y su relación con la dotación de infraestructura vial en el ámbito del distrito de Cajamarca durante el periodo. (pág. 49).

Resultados: En esta sección se muestran los resultados logrados a partir del cuestionario aplicado al grupo de estudio. Se realizó a través de tablas, según baremo y también mediante figuras estadísticas.

De los resultados obtenidos, presentados en la tabla comparativa se puede señalar, que el grupo de estudio advierte que requiere optimizar los mecanismos vinculados a la ejecución presupuestal, la planificación estratégica, monitoreo y evaluación de la ejecución del presupuesto y transparencia y rendición de cuentas todos relacionados a la infraestructura vial, así como de infraestructura vial vecinal, accesibilidad de la población, articulación de la población y dinamización de la economía. En consecuencia, por los resultados obtenidos y mostrados en la tabla 11, se puede afirmar que la hipótesis que se ha planteado se logró confirmar, tal como a (pág. 57).

Carrasco (2009), menciona: “Infraestructura vial nacional asociada a la competitividad”, para optar el Grado de Master de Ingeniería Civil con mención en Ingeniería Vial.

Objetivo: Analizar y evaluar la situación de la infraestructura vial nacional, a fin de establecer criterios de aporte para mejorar las condiciones de competitividad del Perú respecto a otros países de la región Latinoamericana y el mundo. (pág. 1).

Diseño metodológico: En forma general el presente estudio, abarca la red de transporte de carreteras, ferroviario, puertos marítimos y fluviales, así como aeropuertos. Tal como se mencionó anteriormente, para el presente trabajos se tendrá en cuenta lo relacionado al sistema de transporte de carreteras. Para cada uno de estos modos de transporte se analizaron la demanda existente, así como las variables socioeconómicas; siendo el contexto específico del estudio la descentralización y el desarrollo territorial, así como la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). (pág. 24)

Resultados: se comparte la idea generalizada que los medios de comunicaciones, específicamente en este caso el sistema de transporte vial, es un generador inmediato de movimiento económico, originando el crecimiento del país y sobre todo combatir la pobreza, la exclusión de peruanos que ante el Estado gozan del mismo derecho de que sean atendidos, viendo mejoras directas en la reducción de tiempos de transporte para el trabajo, educación, atención medica en puestos de salud y obviamente en mejoras comerciales, reduciendo costos de los productos que se comercializan, generando a demás nuevos mercados. (pág. 100)

Salinas (2015), menciona: Las infraestructuras públicas, para optar al grado de licenciado en ciencias jurídicas y sociales en Santiago de Chile.

Objetivo: Estudiar el concepto de infraestructura pública para ofrecer al lector una definición de naturaleza jurídica. (pág. 6).

Diseño metodológico: Investigación descriptiva. En este sentido, un análisis realizado a partir del marco constitucional y económico que nos rige nos obliga a centrarnos en la función prestadora de servicios de la Administración del Estado y cómo ésta se materializa en la realización de las Infraestructuras que el país requiere (pág. 6)

Resultados: La Infraestructura Pública consiste en: una construcción o creación artificial, que presenta elementos tangibles e intangibles, respecto de la cual la Administración del

Estado tiene cierta titularidad y que constituye una red u organización destinada a proveer un cierto servicio de interés general. (pág. 175).

Cruz (2016), afirma: Medición del impacto en la economía de la inversión en infraestructura público-privada en países en vías de desarrollo.

Objetivo: la importancia de la inversión en infraestructura pública y privada en el desempeño económico.

Diseño metodológico: Este modelo permite entender el papel de la infraestructura pública y público-privada en el crecimiento económico y los efectos que se tiene ante un shock negativo de productividad. Las variables clave son la infraestructura pública y la infraestructura público privada. Los parámetros son calibrados con las elasticidades encontradas para la economía.

Resultados: Los resultados indican que la alta participación del sector privado en la inversión en infraestructura se comporta como un amortiguador de choques de productividad negativo y junto con la inversión en capital impulsan la recuperación de la economía.

Cerda (2012), explica: Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno, 1853-2010, para obtener el grado de Economista

Objetivo: Determinar los efectos que presenta la inversión pública en infraestructuras productivas en el crecimiento económico chileno. (pág. 11)

Diseño metodológico: se describe la metodología utilizada para “provincializar” el PIB, la fuerza de trabajo y las infraestructuras que toman parte en el análisis de esta sección. (pág. 251)

Resultados: El financiamiento de la inversión pública en infraestructura hasta antes de la gran depresión fue realizado en gran parte a empréstitos foráneos, primero de capitales ingleses y luego de estadounidenses (pág. 325)

Escobar (2008), menciona: Instrumentos y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas, optar grado de doctor.

Objetivo: comprobar si las metodologías de planificación de la Movilidad y del Transporte Público, usadas por los diferentes estudios sobre el tema en diferentes ciudades medias colombianas, son adecuadas (pág. 1) Diseño metodológico: Realizando paralelismos entre los diferentes modelos aplicados y estudiando sus resultados. Se analizan los métodos alternativos de planificación de la movilidad que se están aplicando en la actualidad en las ciudades europeas, y se busca testar la eficacia de unos y de otros en la aplicación a la ciudad de Manizales. (pág. 91) Resultados: Mejora de movilidad urbana de las personas y mercancías se refiere, lo cual se traduce en términos de congestión, contaminación, ruido, inseguridad social, elevados costes operacionales, etc.; es decir, un mejoramiento de la calidad del medio ambiente y de la calidad de vida de la población; mediante alternativas coherentes que buscan servir al derecho de la movilidad de las personas y apaciguar el tráfico urbano. (pág. 717)

Gómez (2017), menciona: La infraestructura en Colombia, para la obtención de título de tecnología en gestión financiera.

Objetivo: Analizar los diversos factores que afectan el desarrollo de las obras de infraestructura en el país. (pág. 7).

Diseño metodológico: El método utilizado para el desarrollo del proyecto ha sido teórico/práctico. A nivel teórico, utilizamos diferentes medios de información para realizar la investigación en un conocimiento más amplio, nos referenciamos en textos citados de libros, revistas, internet y algunos artículos investigativos, consultando acerca de la terminología y la contextualización del tema principal del trabajo de la infraestructura en Colombia y al fenómeno que antecede de un público específico, en este caso las Construcciones de vías terrestres de comunicación y edificaciones. (pág. 32).

Resultados: Según lo planteado en la investigación expuesta, queda en evidencia que los proyectos mal estructurados generan pérdidas y aumentan el déficit futuro. Colombia, como país socialmente organizado, debería pensar seriamente en iniciativas que incentiven a la sana competencia empresarial entre constructoras, además de fortalecer otros sectores de infraestructura que requieren una intervención urgente. (pág. 40).

2.2 Bases teóricas

2.2.1 Inversión Pública

2.2.1.1 Definición

La inversión pública constituye uno de los elementos centrales de la política económica y forma parte de la política fiscal de un país. En efecto, la construcción y la ampliación de carreteras, puertos, ferrocarriles, aeropuertos, represas, sistemas de energía, sistemas de alcantarillado y agua potable se financian, en gran parte, con presupuesto de inversión pública. La mayoría de los países sigue un proceso de evaluación social de proyectos con el fin de medir la verdadera contribución de la inversión pública al crecimiento económico de un país.

Según el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Se entiende por Inversión Pública a la aplicación de recursos en la adquisición de bienes y desarrollo de actividades que incrementen el patrimonio de las entidades con el fin de iniciar, ampliar, mejorar, modernizar, reponer o reconstruir la capacidad productora de bienes o prestadora de servicios.

En tal sentido los proyectos de inversión pública son concebidos como medio de satisfacción o respuesta a las demandas o necesidades de la población. Estas iniciativas de inversión pública tienen el propósito de contribuir a reducir algún déficit como por ejemplo en educación (cobertura escolar, infraestructura, etc.), de salud (niveles y calidad de la atención, medicinas) de suministros de agua potable y electricidad, de oferta de infraestructura de transporte vial (urbana, interurbana, caminos rurales productivos) entre otras tantas necesidades.

Sin embargo, el problema económico que se enfrenta siempre es el mismo: necesidades múltiples y recursos escasos, condiciones que se contraponen, y que obligan a tomar decisiones con criterios claros para el logro de los fines siendo necesario que la inversión pública sea administrada con eficacia y eficiencia. Por eficacia se entiende la capacidad de lograr los objetivos propuestos, por lo que solo será posible saber si la inversión pública es eficaz cuando los objetivos que ésta persigue, hayan sido definidos con claridad. Y por eficiencia será el realizar las acciones necesarias para el logro de los objetivos con el mínimo necesario de recursos. El Sistema Nacional de Inversión Pública tiene como finalidad optimizar el uso de los recursos destinados a la inversión mediante el establecimiento de principios, procesos, metodologías y normas técnicas relacionadas con las diversas fases de los proyectos. Dicho sistema se sustenta sobre la base de los

principios de eficiencia, compatibilidad de políticas, planes y programas de desarrollo, delimitación de responsabilidades, oportunidad y racionalidad en la toma de decisiones, complementariedad de esfuerzos, sostenibilidad operativa, centralización normativa y descentralización operativa. El crecimiento económico de un país depende principalmente de la inversión física y del capital humano, de los cambios tecnológicos y otros; pero no es la cantidad lo importante en esta función, sino más bien la calidad de esta inversión, es decir su rentabilidad económica. (MEF, s.f.).

2.2.1.2 Dimensiones de la Inversión Pública

La literatura sobre la relación entre inversión pública y bienestar establece tres tipos de impactos: aumento del empleo, liberación de tiempo y dinero por menores costos de los servicios públicos, y el bienestar directo por acceso de los servicios públicos.

Inversiones públicas en infraestructura complementaria (electricidad, gas y agua) tienen un impacto positivo considerable sobre el crecimiento económico.

2.2.1.3 Modelos teóricos de la inversión pública

El stock de capital es el valor total de los bienes de capital (planta, equipo, vivienda y existencias) localizados en una economía en un momento dado.

Por otro lado, el nivel de inversión se define como el gasto de las empresas en nuevos bienes de capital para incrementar el stock de capital dado o bien para reemplazar el equipo que se ha depreciado. Los bienes de capital tienen como característica básica ser durables y proveer un servicio por un periodo de varios años. La inversión en la economía está determinada por la tasa de retorno de los proyectos y ésta a su vez está influenciada por factores tales como la tasa de interés (r), las expectativas de beneficio y el capital existente (k). La tasa de interés es un costo de oportunidad con respecto a la inversión, por lo tanto, tiene una relación inversa, mientras que las expectativas de beneficio presentan una relación positiva. Cuanto mayor piense que va a ser la situación futura mayores serán mis beneficios por lo que invertiré más. Por otro lado, cuando el nivel de capital existente es elevado, también lo será el nivel de depreciación. Si se desea mantener el nivel neto (real) de capital, se debe invertir para cubrir los costos de

depreciación. Otro punto importante es el grado de utilización del capital existente. Cuanto mayor sea la tasa de capital utilizado efectivamente más se invertirá.

2.2.1.4 Medición de la inversión pública

Desempeño de la inversión pública por gobiernos: en este caso nos referimos al gobierno local, donde se puede medir el avance de ejecución presentado por el MEF (MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS)

Desempeño de la inversión pública por sectores: en este caso nos referimos al sector transporte y comunicaciones, El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha venido y viene realizando esfuerzos importantes para incrementar el capital físico público, incrementar la capacidad y recuperar la transitabilidad de las principales redes viales, con la finalidad de integrar al país, reducir costos logísticos, reducir costos de transacción, promover la movilidad de bienes y personas, favorecer accesos a servicios públicos y oportunidades económicas, desarrollar ciudades intermedias y apoyar el desarrollo de actividades productivas y sociales que redundarán en la creación y desarrollo de mercados. Evaluando la evolución de viabilidades en pre inversión, evolución de la envergadura de los PIP declarados viables; mediante la evolución del avance de ejecución del monto promedio ejecutado. Inversión pública por regiones: En este proyecto de investigación recurrimos a Lambayeque como región, donde podemos analizar y cuantificar para la declaración de viabilidades de nuevos PIP del gobierno regional de Lambayeque y su ejecutabilidad mensual. Desempeño de la inversión pública a nivel sectorial: en este caso, Proyectos de inversión pública en Transporte Urbano, mediante PIP viables y en ejecución. Todos estos encontrados en el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

2.2.2 Infraestructura vial dirigida a las pistas

2.2.2.1 Definición

El término infraestructura deriva de raíces latinas, con componentes léxicos como, el prefijo “infra” que significa “debajo”, además de la palabra “estructura” que alude a las partes o esqueleto que sostiene un edificio y que proviene del latín “structūra”. En términos generales o sociales infraestructura puede definirse como la base o fundación que sustenta, soporta o sostiene una organización. Esta también, puede ser precisada como

el conjunto de estructuras físicas y organizativas, redes o sistemas necesarios para el buen funcionamiento de una sociedad y su economía.

Los diferentes componentes de la infraestructura de una sociedad pueden existir ya sea en el sector público o privado, dependiendo como son poseídos, administrados y regulados (compartidos con el sector gubernamental/privado según sea la propiedad y la administración

El Banco Mundial (Informe sobre el desarrollo mundial) en 1994 define infraestructura de una manera acotada, haciendo referencia a estructuras de ingeniería de larga vida, equipamiento y facilidades, así como los servicios que de ellos se derivan y que son utilizados en la producción y en el consumo final de los hogares. (Banco Mundial 1994: p.13). Otros autores como Ahmed y Donovan (1992), sin embargo, discuten esta definición de infraestructura, indicando que el concepto ha evolucionado desde los trabajos de Artur Lewis y Albert Hirschman hacia una definición más comprensiva que incluya una gama mayor de servicios públicos que facilitan la producción y el intercambio.

2.2.3 Factores influyentes en el mejoramiento de infraestructura vial dirigido a las pistas

2.2.3.1 Factores identificados

- Desempeño Municipal frente a proyectos de infraestructura

Consideramos necesario, previamente hacernos cargo de manera sucinta de la noción misma de Estado, principalmente, por dos razones: 1) porque, como sabemos, no siempre éste se ha entendido del mismo modo, pudiendo observarse una evolución de dicho concepto a lo largo de la historia moderna de occidente, la cual nos exige, en consecuencia, especificar a qué nos referimos cuando decimos que las Infraestructuras deben ser proveídas o, al menos, reguladas por el Estado pues constituyen una necesidad pública. Y 2) Porque es fundamental ser enfáticos en el rol que tiene el Estado en esta materia (ello con independencia de la noción que tengamos de dicho concepto, sin perjuicio de que la desarrollaremos en lo que sigue), en tanto es la entidad que vela por el interés común y por la satisfacción de las necesidades más básicas de todas las personas que lo integran, lo cual les permite su desarrollo pleno y el ejercicio de sus libertades.

Como mencionamos, es lugar común la opinión de que los alcaldes no realizan consultas con la población o que no están muy dispuestos a generar dinámicas participativas en la gestión municipal. Menos aún a rendir cuentas de los gastos. Asimismo, hay que señalar que el caso del alcalde de Chiclayo es especialmente desfavorable. Su asunto es interesante, pues se trata de un funcionario que privilegia el trabajo en obras de ornato (alamedas, parques, pistas veredas), sin consultar a la población sobre la importancia o urgencia de las mismas. Este tipo de gestión genera opiniones encontradas: por una parte, un sector importante de la población apoya estas labores pues son visibles, dejan huella, son concretas; pero por otra, genera descontento en tanto no abre canales de opinión a la población.

Nuevamente debemos señalar algunas experiencias que marcarán un precedente o cambio en la relación entre los alcaldes y la participación de la población. Como mencionamos anteriormente, en otros tiempos el vínculo era más directo entre Estado y sociedad civil. El actual retraimiento del Estado, la descentralización y la lenta transferencia de funciones y responsabilidades a las municipalidades estaría generando una relación de sinergia entre las municipalidades y la población para enfrentar problemas locales.

- **Condiciones de transitabilidad**

El centro de Chiclayo es pequeño, al igual que sus calles. En algunos casos, estas son empedradas y de un solo carril. De ahí que el centro de la ciudad en muchas oportunidades no tenga mayor espacio para la construcción de avenidas. Lo cual provocan, accidentes peatonales y de tránsito, entre otros.

- **Principales actores económicos**

Los principales actores económicos que están involucrados al mejoramiento de pistas, son las familias, empresas y el estado, cada uno con funciones y problemas específicos, además de aportes que brindan a la economía del país.

- **Fenómeno de El Niño en la Costa**

Como se ha mencionado antes los efectos del fenómeno de El niño empeoran la infraestructura vial por lo que se debe tomar medidas y solución para la mitigación de estos

efectos. La presencia del fenómeno El Niño en repetidas oportunidades ha generado la articulación entre organizaciones de la población (principalmente, los afectados directos), gobiernos distritales, provincial, regional y central, además de organizaciones humanitarias, como la Cruz Roja, la iglesia y oficinas de cooperación internacional. Ante este hecho, el actual gobierno regional advirtió la necesidad de realizar estudios de impacto y mapas de riesgo para las principales ciudades de la región. De esta manera, se logró obtener informes detallados sobre los principales riesgos en las ciudades ante un eventual fenómeno El Niño, así como identificar una serie de reformas y proyectos de mayor y menor urgencia para prevenir mayores desastres.

2.2.4 Descripción del Distrito José Leonardo Ortiz de Chiclayo

En el Perú, los diversos estudios sociales, sean políticos, históricos, del desarrollo, de la cultura, de las organizaciones, de la acción colectiva e incluso los urbanos, se han centrado básicamente en la población de Lima y en el mundo rural-andino. Es poco lo que se sabe en relación con lo que sucede en las ciudades del interior. Recién con el proceso de descentralización política se comienza a reclamar con más insistencia la realización de estudios en estos ámbitos.

El Distrito de José Leonardo Ortiz es uno de los veinte distritos de la Provincia de Chiclayo, ubicada en el Departamento de Lambayeque, bajo la administración del Gobierno Regional de Lambayeque, en el norte de Perú. Es el que acoge a la mayor parte de la migración del campo, el más caótico y, al mismo tiempo, el más especializado en funciones comerciales.

Está ubicado al norte de la ciudad de Chiclayo. Está situado en la parte baja del valle Lambayeque, al norte de la ciudad de Chiclayo, separado por la acequia Cois. Geográficamente se ubica a 40 msnm de la altitud, 06°44'54" de latitud y 79°50'06" de longitud. Clima cálido variable. Es uno de los distritos de suelo más llano. Su extensión es de 28.22 km² de superficie, con una población al año 2007 de 165, 453 habitantes, constituyéndose en el distrito de mayor densidad poblacional con 5,863 habitantes por

km2.2 Además de sus urbanizaciones y pueblos jóvenes, J. L. Ortiz tiene como centros poblados rurales los caseríos de Culpón (370 hab.) y Chilape (104 hab.).

Cuenta con 1092.88 hectáreas de zonas agrícolas, que están disminuyendo ante la expansión urbano. Agua: para el riego proviene del río Lambayeque y para el consumo humano, de la laguna Boró, administrada por EPSEL. El comercio es una de las principales actividades, debido a la existencia del complejo comercial Moshoqueque, donde se comercializan productos agrícolas, ganaderos y otros de la región. En este distrito se ubica el Complejo Comercial de Moshoqueque, al que los mayoristas y productores agrícolas del departamento y la región llevan sus productos para su venta por mayor.

Asimismo, hay numerosos talleres de reparación de vehículos automotores y maquinarias, carpinterías de madera y metálicas, manufacturas de losetas, de hielo, de ladrillos y adobes, curtiembre y numerosas tiendas comerciales. Límites y Linderos:

- Por el Norte, con los distritos de Lambayeque y Picsi.
- Por el Sur con el distrito de Chiclayo
- Por el Este con los distritos de Picsi y Chiclayo. Por el Oeste con el distrito de Pimentel

Según su ley de creación, los linderos del distrito Leonardo Ortiz son: al Norte la acequia Chilape; por el Este la carretera a Ferreñafe; por el Sur, la acequia Cois, desde su intersección con la carretera a Ferreñafe hasta encontrar la Urb. San Lorenzo, de donde sigue con línea quebrada en dirección Nor Oeste, bordeando dicha urbanización hasta la línea del ferrocarril a Lambayeque, que constituye el lindero Oeste.

Cabe indicar que la urbanización San Lorenzo si bien físicamente pertenece al distrito de José Leonardo Ortiz, continúa dependiendo administrativa y tributariamente a la Municipalidad Provincial de Chiclayo, controversia entre la comuna leonardina y la chiclayana pendiente de solución.

2.3 Términos técnicos

2.3.1 Inversión pública

2.3.1.1 Infraestructura vial dirigida a las pistas

Infraestructura que la Real Academia Española establece, las Infraestructuras son aquel conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una organización cualquiera. Señalamos, además, que la definición de la RAE es adecuada pero que resulta menester precizarla aún más, ya que nuestro objeto de estudio no se refiere a una organización cualquiera, sino a las infraestructuras públicas que componen una sociedad moderna y globalizada, como la sociedad peruana.

2.3.1.2 Desempeño municipal frente a proyectos de infraestructura

Las garantías fundamentales, los derechos económicos, sociales y culturales (DESC) y las infraestructuras públicas. Señalamos anteriormente que el Estado, por mandato constitucional, se encuentra al servicio de la persona humana y por ello tiene el deber de promover el bien común y contribuir a la creación de las condiciones sociales necesarias para la mayor realización posible de todas las personas, tanto en un plano espiritual como material (Art. 1º Inciso cuarto, Constitución Política de la República). En este sentido, podemos constatar una íntima vinculación entre el deber constitucional del Estado de velar por las condiciones de realización de las personas y las Infraestructuras Públicas, en tanto estas últimas permiten o mejoran las posibilidades de realización de las personas. En efecto, las Infraestructuras Públicas siempre tienen por objeto prestar un servicio a la comunidad, si no a ella en su totalidad, a un amplio sector de la población. Es por ello que las Infraestructuras consisten en redes u organizaciones de gran escala que satisfacen necesidades colectivas, tales como el transporte público, los servicios sanitarios y de distribución eléctrica y las telecomunicaciones.

Las infraestructuras públicas no tienen sino por objeto mejorar la calidad de vida de las personas, permitirles un mejor ejercicio material de sus derechos y libertades y, por tanto, constituyen una forma por la cual el Estado cumple su cometido de promover el bien común y “contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible”.

2.3.1.3 Condiciones de transitabilidad

Si determinada área, urbana o rural, desea crecer y prosperar, será necesario planear, estudiar, proyectar, construir, operar, conservar y administrar las obras que permitan

satisfacer la necesidad de la población de contar con las adecuadas condiciones de transitabilidad, para lo cual se parte de la normativa existente y del conocimiento de la ciudad. Como lo han planteado muchos autores la ciudad es espacio público, para caminarlo, para recorrerlo; como dijera Ortega y Gasset "la ciudad se fundó para salir de la casa y reunirse con otros que también salían de sus casas." Pero también la ciudad es, parques, plazas, calles peatonales y aceras que son esenciales para la justicia social.

En JLO, existen problemas de circulación rápida de personas para sus distintas actividades (estudios, trabajo, recreación) comienza a ser uno de los principales problemas que la ciudad debe enfrentar. Un modelo de transporte rápido y de muy bajo costo para la población como los taxis o mototaxi, originan un efecto perverso en la gran congestión vehicular en las principales avenidas del centro y los mercados (Mercado Modelo y de Moshoqueque, principalmente), sumado a la falta de educación vial de conductores y peatones, trae como consecuencia que tanto accidentes como aglomeraciones y descoordinaciones vehiculares sean frecuentes en varios puntos de la ciudad.

El caso del mercado de Moshoqueque, como señalamos anteriormente, presenta el problema de la gran congestión vehicular en las horas de mayor actividad. Este tema no es sólo administrativo, sino que termina afectando a los mismos comerciantes, que se ven perjudicados por la falta de infraestructura y de instalaciones adecuadas del mercado. Producto de ello es que surge la iniciativa, tanto del gobierno regional de Lambayeque, el gobierno provincial de Chiclayo, el gobierno distrital de JLO como de los mismos comerciantes, de trasladar el mercado a un nuevo espacio denominado La Despensa, más al norte de la ciudad. El proyecto se encuentra en marcha y, por el momento, no se presentan mayores conflictos. Compañías de buses e instalaciones para trasladar personas, encomiendas, artículos y maquinarias también se ven afectadas por la falta de dinamismo. Chiclayo como ciudad debe también realizar cambios en su infraestructura vial para adaptarse a estas transformaciones. Uno de los principales es la construcción de avenidas que facilitan la circulación rápida de transporte hacia varios puntos de la ciudad.

El centro de Chiclayo es pequeño, al igual que sus calles. En algunos casos, estas son empedradas y de un solo carril. De ahí que el centro de la ciudad en muchas oportunidades no tenga mayor espacio para la construcción de avenidas. Desde hace varios años, con

la primera oleada de población migrante, la ciudad cuenta ya con avenidas como Balta, Sáenz Peña, Bolognesi, Pedro Ruiz y Luis Gonzales, que rodean el centro histórico. El resto de la ciudad y su conexión con los distritos “populares” (JLO y La Victoria) cuentan con pistas de tierra, al igual que todas las calles pequeñas de estos distritos. La mayor dinámica económica y la fluidez de los desplazamientos entre los distritos generan la necesidad de la creación de nuevas avenidas asfaltadas que los conecten. Así, se construyen una prolongación de la avenida Sáenz Peña y la consolidación de avenidas como Nicolás de Piérola, Balta Norte y Kennedy, que unen el centro de Chiclayo con la zona de almacenes y el mercado de Moshoqueque en JLO la avenida Bolognesi también se moderniza y se la mantiene para unir el aeropuerto con el centro de la ciudad; las avenidas Haya de la Torre y Grau conectan el centro de la ciudad con el distrito de La Victoria; y las avenidas García y García, Salaverry, La Libertad y Las Américas unen el centro de la ciudad con la zona oeste, donde se ubican las clases media y alta.

Igualmente, los alcaldes de los distritos de JLO y La Victoria inauguran obras de embellecimiento de sus plazas principales. A pesar de esta enorme inversión en construcción en la ciudad, la mayor parte de la misma (salvo el eje oeste y las principales avenidas) sigue sin contar con calles asfaltadas ni veredas.

2.3.1.4 Principales Actores económicos

Los principales actores económicos involucrados directamente son las familias, las empresas y el estado. Las familias tienen un doble papel en la economía de mercado: son a la vez las unidades elementales de consumo y las propietarias de los recursos productivos, las empresas son los agentes económicos destinados exclusivamente a la producción de bienes y servicios. Para realizar su actividad necesitan los factores productivos que les entregan las familias. A cambio de ellos pagarán unas rentas: sueldos y salarios como contrapartida del trabajo; intereses, beneficios, dividendos, etc., como contrapartida del capital; alquileres o simplemente renta como contrapartida de la tierra. Los bienes y servicios producidos por las empresas son ofrecidos a las familias que entregarán a cambio su precio y El estado es el agente económico cuya intervención en la actividad económica es más compleja. Por una parte, el Estado acude a los mercados de factores y de bienes y servicios como oferente y como demandante. Al igual que las familias, es propietario de factores productivos que ofrece a las empresas de las que

también demanda gran cantidad de bienes y servicios. A la vez es el mayor productor de bienes y servicios. Por otra parte, a diferencia de los otros agentes económicos, tiene capacidad coactiva para recaudar impuestos, tanto de las empresas como de las familias. Así mismo destinará parte de sus ingresos a realizar transferencias sin contrapartida a ciertas empresas que considere de interés social o a algunas familias mediante subsidios de desempleo, pensiones de jubilación y otras.

Por lo tanto, un mejoramiento de infraestructura vial permite tener aumentos sostenidos del crecimiento económico, a través de la capacidad productiva de un país o a través de su eficiencia económica. Al mismo tiempo los servicios de transporte son importantes para el desarrollo económico, porque hace posible el acceso a recursos, bienes, insumos, etc. Con ello, el transporte ayuda a diversificar y especializar la economía.

Los costos de mantenimiento de la infraestructura por la reducción de polvo, así como de equipos eléctricos y medicamentos para la salud de la población. Además, en la seguridad de transporte de peatones, ya que desaparecen hoyos, piedras, tierra, etc. Por último, ahorro de tiempo de los usuarios de vehículos y peatones, ahorro de costos de operación vehicular, aumento en el valor de los predios, por el mejor ornato del sector, reducción a accidentes peatonales y estímulo de la economía y desarrollo de los comercios; conllevando a un flujo de ingresos.

La infraestructura vial dinamiza la actividad de comercio de los productos agrícolas, agropecuarios, entre otros, basándonos en la fluidez de productos para los distintos mercados de la zona, además del mercado mayorista Moshoqueque del distrito JLO.

2.3.1.5 Fenómeno de El Niño en la Costa

Las consecuencias de El Niño en la ciudad de Chiclayo se encuentran principalmente en el deterioro de las calles y avenidas; el colapso de servicios básicos como luz, agua y desagüe; el deterioro de las viviendas; el estancamiento de la actividad productiva y comercial; e incluso los damnificados, desaparecidos y muertos. La presencia del fenómeno El Niño en repetidas oportunidades ha generado la articulación entre organizaciones de la población (principalmente, los afectados directos), gobiernos distritales, provincial, regional y central, además de organizaciones humanitarias, como la Cruz Roja, la iglesia y oficinas de cooperación internacional.

Ante este hecho, el actual gobierno regional advirtió la necesidad de realizar estudios de impacto y mapas de riesgo para las principales ciudades de la región. De esta manera, se logró obtener informes detallados sobre los principales riesgos en las ciudades ante un eventual fenómeno El Niño, así como identificar una serie de reformas y proyectos de mayor y menor urgencia para prevenir mayores desastres. Esta iniciativa no sólo permitió recoger una gran cantidad de información, sino que contó además con la participación y la disposición de todos los alcaldes de la región. Sin embargo, el alto costo de la mayoría de estos proyectos y la coordinación interdistrital necesaria para llevar a cabo los mismos acabaron convirtiéndose en unos de los principales problemas para realizarlos. Igualmente, el estilo de gobierno de las autoridades locales no facilita el dar prioridad a las labores preventivas, sino a los proyectos de gran impacto en la popularidad de sus gestiones.

2.4 Formulación de hipótesis

Hipótesis general:

La inversión pública municipal impacta y explica de manera significativa al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz.

2.5 Operacionalización de variables

2.5.1 Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TIPOLOGÍA	TÉCNICAS	HERRAMIENTAS
INVERSIÓN	La inversión pública es toda erogación de recursos de origen público destinado a crear, incrementar, mejorar o reponer las existencias de capital físico de	La inversión se entiende como una propuesta de acción técnica económica para resolver una necesidad utilizando un	económica	Inversión (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	Descargada de la página web del BCRP
			ambiental	Crecimiento de áreas urbanas (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	Descargado de la página web del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento

PÚBLICA	dominio público y/o de capital humano, con el objeto de ampliar la capacidad del país para la presentación de servicios y/o producción de bienes	conjunto de recursos disponibles los cuales pueden ser recursos humanos, materiales y tecnológicos, entre otros	social	Tipos de viviendas particulares (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	descargada de la página web del INEI
				Tasa de crecimiento (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	descargada de la página web del INEI
INFRAESTRUCTURA VIAL DIRIGIDA O A PISTAS	El Banco Mundial define infraestructura de una manera acotada, haciendo referencia a estructuras de ingeniería de larga vida, equipamiento y facilidades, así como los servicios que de ellos se derivan y que son utilizados en la producción y en el consumo final de los hogares.	INFRAESTRUCTURA VIAL PÚBLICA: Todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público.	económico	Transporte (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	descargada de la página web del INEI
				Construcción (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	descargada de la página web del INEI
			empleo	Ingreso promedio mensual de la población de áreas urbanas (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	descargada de la página web del INEI
			social	Víctimas de accidentes de tránsito fatales (%)	variable cuantitativa	información carácter secundario	descargada de la página web del INEI

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

3.1.1 Tipo de investigación

El tipo de metodología usada para este trabajo son los estudios cuantitativos y cualitativos, descriptivos correlacionales, los cuales estudian las relaciones entre variables dependientes e independientes, es decir, se estudia la correlación entre dos variables. Además; se utilizaron los estudios explicativos, en este tipo de estudio busca el porqué de los hechos, estableciendo relaciones de causa- efecto.

3.1.2 Estrategias o procedimientos de contrastación de hipótesis

Para la calibración del sistema se realizará a través de la metodología estadística proporcionada por mínimos cuadrados ordinarios y sus generalizaciones a través del programa econométrico Eviews y por último se desarrolló del test de Hausman para identificar la existencia de correlación entre los regresores y los términos de error de los modelos fijos y aleatorios.

3.2 Población y muestra

Es de tipo Investigación descriptiva, cuantitativa y cualitativa por lo que no hay manipulación de variables, estas se observan y se describen tal como se presentan en su ambiente natural, utilizando información secundaria es decir con los datos que nos brindan las páginas web de las distintas instituciones y de información primaria, como las entrevistas para sustentar y corroborar la problemática planteadas como las variables del proyecto. Además, es una investigación, comparativo y longitudinal. El presente estudio de acuerdo a la forma como se ha planteado reúne las características metodológicas. Las variables utilizadas para el desarrollo del modelo son; como variable endógena la Inversión Pública definida como la utilización del dinero recaudado en impuestos, por parte de las entidades del gobierno, para reinvertirlo en beneficios dirigidos a la población que atiende, representada en obras, infraestructura, servicios, desarrollo de proyectos productivos, incentivo en la creación y desarrollo de empresas, promoción de las actividades comerciales, generación de empleo, protección de derechos fundamentales, y mejoramiento de la calidad de vida en general.

Además, de las variables exógenas, que explican al mejoramiento de infraestructura dirigido a pistas, mediante su determinada dimensión e indicador.

3.3 Técnicas de recolección de datos

Nuestra fuente de información es la base de datos del Banco Central de la Reserva del Perú, el Instituto Nacional de Estadística e Informática y del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Para desarrollar el trabajo nuestro grado de confianza es del 85% en las variables. Lo cual, ayudarán a cuantificar las variables, para su respectivo análisis en el periodo de tiempo. Además, del uso de información primaria como las entrevistas, para contrarrestar las variables y problemas identificados.

3.3.1 Descripción de los métodos, técnicas e instrumentos

El método a utilizar es el método deductivo es decir iremos de lo general a lo particular. En relación a la técnica se recogerá información estadística del BCRP, del MEF y se aplicará un cuestionario que utiliza como técnica a la encuesta.

3.3.2 Procedimientos de comprobación de la validez y confiabilidad de los instrumentos

Según, Palomino, Peña, Zevallos y Orizano (2019) muestra la capacidad que tiene un instrumento para evaluar aspectos de una variable que se desea medir. Por lo que, la validez se realizó a través de juicio de expertos quienes dieron sus observaciones y recomendaciones de los instrumentos antes de su aplicación.

3.4 Técnicas para el procesamiento y análisis de la información

Antes del procesamiento de los datos estos fueron llenados en un planillón en el programa Excel para luego ser procesados con el estadístico SPSS versión 23, donde los datos resultantes fueron organizados y representados en tablas descriptivas e inferenciales.

3.5 Aspectos éticos

El proyecto de investigación presenta, la limitante de confidencialidad, debido a que no es posible la publicación de nombres de los entrevistados que han participado en la investigación. Además, que los entrevistados no pueden dar juicios éticos sobre las respuestas planteadas por los investigadores.

CAPÍTULO IV RESULTADOS

Objetivo específico 1. Explicar las condiciones de transitabilidad de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas

Las condiciones de transitabilidad refleja una débil gestión del tránsito en las ciudades, que dentro de esta causa se incluyen directamente relacionada con el mantenimiento y seguridad vial enfocada en el ámbito urbano a: Insuficiente infraestructura semafórica, ausencia de normalización de los sistemas de semáforos y de los sistemas inteligentes, inadecuada señalización e insuficientes auditorías viales y, una inadecuada gestión del transporte urbano de mercancías.

Asimismo, no se presenta una adecuada construcción de pavimento (pistas), veredas, drenaje, sardineles, graderías, muro de contención, barandas, sembrado de grass y señalización en pavimento.

Por otro lado, existen baches y grietas, deterioro total o ausencia de pavimento, pistas en mal estado, pues presentan baches y grietas, las pistas se hallan en mal estado. Se encontraron una infinidad de puntos críticos con el pavimento totalmente deteriorado.

Las veredas se encuentran en mal estado, en más de veinte zonas necesitan mantenimiento.

Se detectaron que el 99.9 % de los puntos críticos carecen de rampas o éstas no son accesibles, por carecer de continuidad o linealidad o estar obstruidas o en mal estado de conservación.

En todos los lugares no contaban con una instalación adecuada de semáforos, con el orden de las luces invertido (en lugar de tener la configuración Rojo-Ámbar-Verde, el orden que presentaban era Verde-Ámbar-Rojo), les faltaba mantenimiento (no se encontraban

en funcionamiento, tenían luces quemadas o viseras rotas) o no había semáforos peatonales para guiar a los transeúntes. La relación de los puntos en que se detectaron deficiencias en la semaforización.

Existen lugares que no se encontraban bien demarcados, mientras que en zonas faltaba mantenimiento y puntos no se encontraban señalizados.

No se cuentan con paraderos habilitados, sin mantenimiento.



Las calles del distrito en algunas ocasiones se tornan intransitables, como en épocas de lluvia, donde los vehículos que normalmente hacen uso de la vía no pueden utilizarla, debido al empozamiento del agua (formando charcos) aunado a la acumulación de basura

en las calles que genera malos olores, proliferación de mosquitos y vectores, perjudicando la salud de los pobladores por medio de enfermedades infectocontagiosas.

El porcentaje de la población urbana sin acceso a los servicios de movilidad urbana a través de pistas y veredas, donde la fórmula: $A/B * 100$

Donde:

A= Población urbana sin acceso a los servicios de movilidad urbana a través de pistas y veredas (140,848)

B= Población total (156,498)

= 90%

Objetivo específico 2. Exponer los principales actores económicos y como están involucrados en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz

No se vienen desarrollando demolición del pavimento, lo que no se viene dando la oportunidad laboral a personas en su condición de bajos recursos económicos y con habilidades distintas, con trabajos de construcción de veredas, pavimento, suministro e instalación de barandas, pintado de sardinales, señalización y pintado de pistas. Eso conlleva a la falta de empleo.

Objetivo específico 3. Reconocer los efectos de El Niño Costero y su relación frente al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz

Las condiciones de terreno natural promueven a que los pobladores hagan uso de la vía de manera inadecuada, dejando restos de material de construcción y/o basura en medio de las vías (problema latente en todo el distrito), como se puede apreciar en las siguientes imágenes:



Algunos pobladores del distrito han construido sus propias veredas hace más de 30 años, y estas en la actualidad ya han cumplido su vida útil, presentan rupturas, rajaduras y el cemento se encuentra disgregado por lo que complica el paso de los peatones sobre todo de las personas discapacitadas a no contar con rampas; además las veredas tienen desniveles y otras se encuentran al nivel del suelo, puesto que han sido construidas sin criterio técnico.

Por otro lado, el estado actual de las vías con pavimento dificulta considerablemente el tránsito vehicular, ya que todas las vías se encuentran destruidas, además de haber sido completamente deterioradas por el Fenómeno del Niño del año 2017, teniendo los vehículos que sortear los huecos y aniegos que presentan las vías, lo que causa el

deterioro de las unidades móviles que transitan por dichas vías y aumentan los costos de mantenimiento de los mismos.

Por otro lado, la inundación afectó bastante a la infraestructura técnica. Lo más visible es seguramente la destrucción de las calles y avenidas. El asfalto que está fuertemente expuesto al sol fue destruido por las inundaciones dejando huecos enormes y desapareciendo parte de las calles. Algunas calles se cerraron totalmente. Los cables eléctricos subterráneos fueron afectados y dejaron las zonas inundadas sin luz por varios días hasta semanas. También los servicios de agua potable y desagüe han sido interrumpidos y causando el colapso del desagüe por muchas partes de la ciudad que no solamente genera una molestia de los vecinos sino también problemas de contaminación del agua y aire para todos los pobladores. El agua del río llevó basura, barro y materiales fecales que tienen consecuencias graves a la salud. Apenas después del desborde muchos pobladores se quejaron de alergias, pruritos, malestar y sarpullidos. Los efectos indirectos como enfermedades también pueden erosionar la resiliencia de las comunidades. A medio plazo aparecieron muchos casos de dengue y zika. La inundación favoreció la extensión de una epidemia a más de 15 mil personas infectadas y fuera de control.

Finalmente, existen flujos de lodo por las vías imposibilitan el tránsito en varios tramos de vías de diferente jerarquía, anegamiento y erosión de vías, afectación de vías vecinales, daños a la vialidad y puentes (desmoronamiento de bases), daños a la carretera panamericana y puentes dejan aislada a la ciudad de Tumbes, daño de estaciones meteorológicas, y destrucción de pistas, alcantarillas destruidas, erosión, colmatación. El predio La Despensa está expuesto a inundación de tipo pluvial con tirantes de agua de 10 cm localizados en zonas con depresiones topográficas; las cuales se activan en temporada de lluvias con parámetros normales; sin embargo, en presencia de eventos meteorológicos extremos como El Niño Costero, la acumulación de agua en la zona puede llegar a tirantes máximos de 20 cm en algunos puntos. El predio La Despensa se ubica sobre una llanura o planicie aluvial, de pendientes llanas a suavemente inclinadas, las cuales se distribuyen de este a oeste hacia la línea costera. Este sector se muestra muy susceptible a la ocurrencia de inundación de tipo pluvial por la escorrentía superficial que pone en peligro a las viviendas e infraestructura existente sobre esta superficie.

CAPÍTULO IV DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

1. Débil gestión del tránsito en la ciudad que genera una inadecuada transitabilidad, que dentro de esta causa se incluyen directamente relacionada con el mantenimiento y seguridad vial enfocada en el ámbito urbano a: Insuficiente infraestructura semafórica, ausencia de normalización de los sistemas de semáforos y de los sistemas inteligentes, inadecuada señalización e insuficientes auditorías viales y, una inadecuada gestión del transporte urbano de mercancías. En todos los lugares no se cuenta con una instalación adecuada de semáforos, con el orden de las luces invertido (en lugar de tener la configuración Rojo-Ámbar-Verde, el orden que presentaban era Verde-Ámbar-Rojo), les faltaba mantenimiento (no se encontraban en funcionamiento, tenían luces quemadas o viseras rotas) o no había semáforos peatonales para guiar a los transeúntes. La relación de los puntos en que se detectaron deficiencias en la semaforización.
2. No se desarrolla demolición del pavimento, por lo tanto, no se viene dando la oportunidad laboral a personas en su condición de bajos recursos económicos y con habilidades distintas, con trabajos de construcción de veredas, pavimento, suministro e instalación de barandas, pintado de sardinales, señalización y pintado de pistas. Eso conlleva a la falta de empleo.
3. Las condiciones de terreno natural promueven a que los pobladores hagan uso de la vía de manera inadecuada, dejando restos de material de construcción y/o basura en medio de las vías (problema latente en todo el distrito), como se puede apreciar en las imágenes en el capítulo de resultados del objetivo específico 3.
4. Existen flujos de lodo por las vías imposibilitan el tránsito en varios tramos de vías de diferente jerarquía, anegamiento y erosión de vías, afectación de vías vecinales, daños a la vialidad y puentes (desmoronamiento de bases), daños a la carretera panamericana y puentes dejan aislada a la ciudad de Tumbes, daño de estaciones meteorológicas, y destrucción de pistas, alcantarillas destruidas, erosión, colmatación.

RECOMENDACIONES

1. Mejorar la gestión del tránsito del Distrito con la finalidad de mejorar la transitabilidad, mantener y rehabilitar las vías principales de acceso y mayor circulación del Distrito. Instalar semáforos en las principales calles y avenidas del distrito, para evitar accidentes de tránsito y cuidar el bienestar de la población.
2. Gestionar la demolición del pavimento en mal estado dentro del Distrito, para mejorar y rehabilitar las principales vías de acceso y circulación del mismo; al mismo tiempo que se generaría puesto de trabajo temporal para la población de menores recursos que conforman el mismo.
3. Desarrollar un plan de capacitación integral en circulación vial, que involucre a la mayoría de la población del Distrito, con la finalidad de que los pobladores, los choferes y otros hagan un buen uso de la infraestructura vial y no se atenta contra la salud y seguridad de los vecinos.
4. Gestionar los recursos financieros necesarios para poder comenzar con el empistado de las principales calles y avenidas del Distrito; pero que estas nuevas pistas puedan contar con sistema de drenaje pluvial para evitar aniegos, destrucción de las pistas, erosión y colmatación.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Carrasco, A. (2009). INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL ASOCIADA A LA COMPETITIVIDAD. Obtenido de:

https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/1990/MAS_ICIVL_007.pdf?sequence=3

Castañeda, R. (2018). La Inversión Pública y la dotación de Infraestructura Vial en el distrito de Cajamarca. Obtenido de:

http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/27876/casta%C3%B1eda_pr.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Cerda, H. (2012). Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno, 1853-2010. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/107826#page=1>

Cruz, A. (2016). Medición del impedimento del impacto en la economía de la inversión en infraestructura público-privada en países en vías de desarrollo. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/352465#page=1>

Escobar, D. (2008). Instrumentos y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/6624#page=1>

Fernandez, R. (2016). "La inversión en infraestructura vial y su relación con la inversión privada en el Perú durante el periodo: 2000-2014". Obtenido de: http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/4757/vasquezfabian_jean.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gomez, L. (2017). LA INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA. Obtenido de:

<http://dspace.tdea.edu.co/bitstream/tda/173/1/LA%20INFRAESTRUCTURA%20EN%20COLOMBIA.pdf>

Jorge López, E. S. (2014). "INVERSIÓN PÚBLICA Y SU IMPACTO EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS FAMILIAS DEL DISTRITO DEANCO, 2007-2011". Obtenido de:

http://repositorio.unsch.edu.pe/bitstream/handle/UNSCH/834/Tesis%20E163_Lop.pdf?sequence=1&isAllowed=y

MEF. (s.f.). Obtenido de:

https://www.mef.gob.pe/contenidos/contabilidad/publicaciones/2007/tomo1/6_INVERSION_PUBLICA.pdf

Municipalidad distrital La Esperanza, M. d. (2011). "Mejoramiento de la infraestructura vial de las calles del sector central y San Martín, Distrito de La Esperanza - Trujillo - La Libertad". Obtenido de <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Download.pdf>

Romero, R. (2014). EFECTOS DE LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE MEJORAMIENTO VIAL SOBRE EL PRECIO DE PREDIOS: DISTRITO DE HUAYUCACHI 2007-2011. Obtenido de:

<http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/4230/Romero%20Velasquez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Salinas, D. (2015). LAS INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS. Obtenido de:

<http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/132541/Lasinfraestructuraspublicas.pdf?sequence=1>

Pereyra, (2006). "Alternativas en el manejo del riesgo de demanda en concesiones de infraestructura vial". Universidad de la República de Uruguay.

PROINVERSION (2009). "Programa costa sierra Contrato de concesión del tramo vial: Nuevo Mocupe, Cayalti, Oyotun". Segunda Convocatoria.

Rus Mendoza, (2006). "Infraestructuras: más iniciativa privada y mejor sector público".

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variable	Indicador	Metodología
------------------	------------------	------------------	-----------------	------------------	--------------------

<p>Problema general:</p> <p>¿Cómo la inversión pública municipal impacta en el mejoramiento de la infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz?</p> <p>Preguntas específicas:</p> <p>1. ¿Cuáles son las condiciones de transitable en la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas?</p> <p>2. ¿Cómo están involucrados los principales actores económicos en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Analizar la inversión pública municipal y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>1. Explicar las condiciones de transitable de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz y su impacto en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a</p>	<p>Hipótesis general</p> <p>La inversión pública municipal impacta y explica de manera significativa al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz.</p> <p>Hipótesis específica</p> <p>1. Las condiciones de transitable provoca un efecto positivo</p>	<p>Variable X</p> <p>La inversión pública</p> <p>Variable Y</p> <p>Infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito de José Leonardo Ortiz</p>	<p>Variable x:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inversión (%) - crecimiento de áreas urbanas (%) - tipos de viviendas particulares (%) - tasa de crecimiento (%) <p>variable y:</p> <ul style="list-style-type: none"> - transporte (%) - construcción (%) - ingreso promedio mensual de la población de áreas urbanas - víctimas de accidentes de tránsito fatales (%) 	<p>1. Enfoque: Cuantitativo-correlacional</p> <p>2. Tipo: Investigación</p> <p>3. Alcance de la investigación: explicativa, cuasi experimental</p> <p>4. Población y muestra:</p> <p>4.1 Población: Chiclayo</p> <p>4.2 Muestra: Población de la Urbanización Latina del Distrito de José Leonardo Ortiz</p> <p>5. Técnicas de recolección de datos:</p> <p>5.1 Técnicas: información secundaria de la base de datos del BCRP, INEI Y MINISTERIO DE VIVIENDA, CONSTRUCCION Y SANEAMIENTO.</p> <p>5.2 Instrumentos: Los instrumentos</p>
---	---	--	---	---	--

	<p>2. las pistas Exponer los principales actores económicos y como están involucrados en el mejoramiento de infraestructura vial dirigida a</p>	<p>a l mejoramiento de infraestructura vial al dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz. 2. Los principales actores económicos se benefician, provocando un efecto positivo por el mejoramiento de infraestructura vial al dirigida a</p>			
--	---	---	--	--	--

<p>3. las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz? ¿Cuál es la relación que tiene los efectos de El Niño Costero frente al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz?</p>	<p>3. las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz Reconocer los efectos de El Niño Costero y su relación frente al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz</p>	<p>3. las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz Los efectos de El Niño Costero provocan un efecto negativo y de relación inversa, perjudicando al mejoramiento de infraestructura vial dirigida a las pistas de la urbanización Latina del distrito José Leonardo Ortiz</p>			<p>empleados son mediante , modelo económico por mínimos cuadrados ordinarios y distintas pruebas para determinar la correlación de las variables mediante el programa EViews.</p> <p>Técnicas de procesamiento de información: Primero recolección de datos. Análisis correlacional y regresión de las variables mediante un modelo econométrico , para responder al problema de investigación, objetivos e hipótesis.</p>
---	--	---	--	--	--

ENTREVISTAS

Reproducimos a continuación la base de las entrevistas realizadas a los diferentes informantes claves, como familias, comerciantes, encargado en la inversión pública de infraestructura de la municipalidad JLO, entre otros, la cual se llevarán a cabo en la urbanización Latina de JLO. Se seguirá el esquema de la siguiente entrevista conformada por dieciséis preguntas para contrarrestar y analizar la situación problemática planteada.

Entrevista Informantes

Claves Objetivo:

I. Información personal

Entrevistado:

Sexo: M F Edad: Rol: Institución:

II. Información clave

1. ¿Por parte de la municipalidad tiene conocimiento de las cuentas de los gastos, realizan consultas con la población?
2. ¿Tiene conocimiento de leyes, normas y reglamentos que respaldan y dinamizan la inversión pública?
3. ¿Conoce usted qué medidas, desde el gobierno local, se han implementado para mejorar y proteger el desarrollo de José Leonardo Ortiz en una situación de emergencia?
4. ¿Conoce usted algún proyecto de infraestructura vial para la urbanización Latina de JLO, que este en ejecución o en plan de ejecución?
5. ¿Cómo es la circulación de las personas para sus distintas actividades?
6. ¿Qué medio de transporte usa con mayor frecuencia para movilizarse?
7. ¿cómo es la transitabilidad vehicular de la urbanización Latina?
8. ¿Podría estimar cuantos accidentes de tránsito ocurren normalmente por mes en la urbanización Latina de José Leonardo Ortiz?

9. ¿Cómo es su tipo de vivienda?
10. ¿considera que las familias, negocios, el turismo se ven afectados por la falta del mejoramiento de las pistas? ¿Por qué?
11. ¿Cómo ha afectado el Fenómeno de El Niño en la urbanización Latina de José Leonardo Ortiz?
12. ¿De producirse una situación de emergencia (inundaciones), ¿Cómo afectaría en su familia, trabajo, etc.?
13. ¿Cómo es la seguridad normalmente en la urbanización latina de JLO?
14. ¿Cuenta con el apoyo policial en la urbanización Latina?
15. ¿Qué otros problemas considera necesarios por la falta del mejoramiento de pistas en la urbanización Latina?
16. ¿Alguna sugerencia o recomendación que podría ayudar al desarrollo del Distrito José Leonardo Ortiz?