

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO

FACULTAD DE ECONOMÍA

ESCUELA PROFESIONAL DE ECONOMÍA



TESIS

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y MEDIO AMBIENTE DE LA
CARRETERA INTEROCEÁNICA TRAMO 2: URCOS –
INAMBARI, PERIODO 2024**

PRESENTADO POR:

Br. GLORIA HUAMANI TACAC

Br. INDRA STEFANY GUTIERREZ CONISLLA

PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL

DE ECONOMISTA

ASESOR:

MGT. JAIME MAXI CALLE

CUSCO – PERÚ

2026



Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco

INFORME DE SIMILITUD

(Aprobado por Resolución Nro.CU-321-2025-UNSAAC)

El que suscribe, el Asesor JAIÑE MAXI CALLE quien aplica el software de detección de similitud al trabajo de investigación/tesis titulada: IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y MEDIO AMBIENTE DE LA CARRETERA INTEROCEANICA TRAMO 2 : URCOS-INAMBARI PERIODO 2024,

Presentado por: GLORIA HUAMANI TACAC DNI N° 42957134 ;
presentado por: INDRA STEFANY GUTIERREZ CONBILLA DNI N°: 48554202 ;
Para optar el título Profesional/Grado Académico de ECONOMISTA

Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 2 veces, mediante el Software de Similitud, conforme al Art. 6° del **Reglamento para Uso del Sistema Detección de Similitud en la UNSAAC** y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 6 %.

Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis

Porcentaje	Evaluación y Acciones	Marque con una (X)
Del 1 al 10%	No sobrepasa el porcentaje aceptado de similitud.	☒
Del 11 al 30 %	Devolver al usuario para las subsanaciones.	☐
Mayor a 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, conforme al reglamento, quien a su vez eleva el informe al Vicerrectorado de Investigación para que tome las acciones correspondientes; Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley.	☐

Por tanto, en mi condición de Asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y adjunto las primeras páginas del reporte del Sistema de Detección de Similitud.

Cusco, 19 de AGOSTO de 2026


Firma
Post firma Jaime Maxi Calle
Nro. de DNI 23257605
ORCID del Asesor 0000-0002-4555-4731

Se adjunta:

- Reporte generado por el Sistema Antiplagio.
- Enlace del Reporte Generado por el Sistema de Detección de Similitud: oid: 27259:615076578

GLORIA HUAMANI TACAC INDRA STEFANY GUTIE...

IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y MEDIO AMBIENTE DE LA CARRETERA INTEROCEÁNICA TRAMO 2: URCOS – INAMBARI, ...

 Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::27259:615076578

Fecha de entrega

17 ago 2026, 8:35 p.m. GMT-5

Fecha de descarga

17 ago 2026, 8:53 p.m. GMT-5

Nombre del archivo

TESIS FINAL- GLORIA- 17-08-2026.docx

Tamaño del archivo

2.5 MB

111 páginas

23.737 palabras

133.564 caracteres

6% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado
- Texto mencionado
- Coincidencias menores (menos de 10 palabras)

Exclusiones

- N.º de coincidencias excluidas

Fuentes principales

- 5%  Fuentes de Internet
- 1%  Publicaciones
- 3%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alerta de integridad para revisión

-  **Texto oculto**
10 caracteres sospechosos en N.º de página
El texto es alterado para mezclarse con el fondo blanco del documento.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

PRESENTACIÓN

Sr. Dr. Rafael Fernando Vargas Salinas Decano de la Facultad de Economía y señores miembros del jurado.

Ponemos a vuestra revisión el estudio: impacto socioeconómico y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024. para obtener la aprobación correspondiente para optar al título de Economista. Este estudio ha sido desarrollado con rigurosidad académica y compromiso con el desarrollo de la economía local; se espera que los resultados contribuyan a mejorar los procesos de gestión ambiental y que sea de aporte para futuras investigaciones concernientes al sector rural.

INTRODUCCIÓN

La construcción de la carretera interoceánica vial de relevancia nacional, con un impacto significativo en las actividades económicas a lo largo de sus 246.4 kilómetros de recorrido favorecido al progreso de las circunstancias de las comunidades aledañas, suministrando beneficios diversos a la existencia del poblador.

El impacto positivo de esta vía se irradia en el incremento económico, por consiguientemente es un pilar fundamental para el adelanto de sectores estratégicos, como el comercio y los servicios. Específicamente en la conexión de ciudades con escaso flujo comercial impulsado el crecimiento del comercio, turismo, agricultura, ganadería que se han visto beneficiados.

Por consiguiente, este estudio, contribuye al debate académico sobre la planificación y la eficiencia en el sector rural, pretendiendo servir como referencia para las autoridades y funcionarios municipales a lo largo del tramo, optimizando resultados concretos en beneficio de la ciudadanía.

Para ello el estudio está contenido por:

Capítulo I: Define el problema sus causas y consecuencias del tramo 2, donde se expone objetivos, justificación y delimitación de la ejecución del estudio.

Capítulo II: Reúne antecedentes relevantes, conceptos clave y fundamentos normativos que sustentan el análisis de las incógnitas.

Capítulo III: Detalla las hipótesis y las variables concernientes

Capítulo IV: corresponde al tipo, diseño y enfoque, así como la población, muestra, técnicas de recolección.

Capítulo V: Presenta los datos obtenidos, tanto descriptivos como inferenciales, sobre las incógnitas, hallazgos en relación con estudios previos, destacando coincidencias y aspectos diferenciadores del contexto

DEDICATORIA

A Dios, por darme fuerza, salud, y la sabiduría necesaria para culminar esta etapa de mi vida, A mis padres por darme la vida, a mis hijos, que son mi mayor motivación y mi razón de lucha diaria, que, gracias a ellos, su paciencia y su amor logre llegar hasta aquí y cumplir este sueño. Todo esto es por y para ustedes

GLORIA HUAMANI TACAC

A Dios, por ser mi guía en todos los momentos de mi vida, por brindarme sabiduría y para lograr mis objetivos; a mis padres por su gran apoyo incondicional durante mi formación profesional, a mi familia quienes son la razón de mi alegría y me han dado la fuerza y motivación para cumplir mis sueños.

INDRA GUTIERREZ CONISLLA

AGRADECIMIENTO

A nuestra amada UNSAAC, a la Facultad de Economía, por formarnos en sus aulas. Agradecemos también a nuestros docentes por su inestimable enseñanza y apoyo, al Mgt. Jaime Maxi Calle, por ser asesor de nuestra tesis a quien le damos las gracias por todo el tiempo dispuesto y por la paciencia y dedicación en transmitir sus sabios conocimientos y orientación a lo largo de este proceso.

Asimismo, al Dr. Ernest Batallanos Enciso por acompañarnos en todo el proceso de formación como también en esta etapa tan importante para realizar este trabajo de investigación.

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo determinar el impacto económico, social y medioambiental de la carretera Interoceánica Sur, tramo 2: Urcos-Inambari, durante el periodo 2024. El estudio correspondió a un enfoque cuantitativo, de tipo básica y nivel explicativo, con diseño no experimental de corte transversal. La población estuvo conformada por 4628 habitantes de Urcos y las localidades aledañas al tramo de estudio, de la cual se seleccionó una muestra de 163 pobladores, a quienes se aplicó un cuestionario estructurado que evaluó indicadores de ingresos, empleo, acceso a servicios, actividad comercial y condiciones ambientales del entorno vial. El procesamiento de la información se realizó con SPSS versión 27, mediante pruebas de normalidad, análisis descriptivo y análisis inferencial (ANOVA y regresión lineal).

Los resultados evidenciaron que la carretera Interoceánica Sur genera un impacto significativo sobre las condiciones económicas, sociales y medioambientales de la población del tramo estudiado. La infraestructura vial y las labores de conservación contribuyen al desarrollo socioeconómico local al mejorar la movilidad, facilitar el comercio, reducir los tiempos de viaje y elevar la calidad de vida de los habitantes, identificándose además efectos ambientales que requieren monitoreo continuo.

Se concluye que la carretera Interoceánica Sur, tramo 2: Urcos-Inambari, constituye un factor determinante del desarrollo socioeconómico de la zona, al generar condiciones económicas y sociales favorables y efectos positivos sobre el entorno, en beneficio del bienestar de la población, lo que sustenta fortalecer las políticas de mantenimiento vial y gestión ambiental en el corredor.

Palabras clave: *Infraestructura vial, Carretera interoceánica, Impacto económico, Impacto social, Impacto medioambiental.*

ABSTRACT

This research aimed to determine the economic, social, and environmental impact of the Southern Interoceanic Highway (Section 2: Urcos-Inambari) during 2024. The study employed a quantitative approach, specifically basic research at an explanatory level using a non-experimental, cross-sectional design. The study population consisted of 4,628 inhabitants from Urcos and localities adjacent to the section in question; a sample of 163 residents was selected and administered a structured questionnaire evaluating indicators such as income, employment, access to services, commercial activity, and the environmental conditions of the roadway surroundings. Data processing was conducted using SPSS version 27, involving normality tests, descriptive analysis, and inferential analysis (ANOVA and linear regression).

The results demonstrated that the Southern Interoceanic Highway has a significant impact on the economic, social, and environmental conditions of the population along the studied section. Road infrastructure and maintenance activities contribute to local socioeconomic development by improving mobility, facilitating trade, reducing travel times, and enhancing residents' quality of life, while also generating environmental effects that require continuous monitoring.

It is concluded that the Southern Interoceanic Highway (Section 2: Urcos-Inambari) is a key factor in the area's socioeconomic development, fostering favorable economic and social conditions and positive environmental effects that benefit the population's well-being; this supports the strengthening of road maintenance and environmental management policies for the corridor.

Keywords: *Road infrastructure, Interoceanic highway, Economic impact, Social impact, Environmental impact.*

ÍNDICE

PRESENTACIÓN.....	ii
INTRODUCCIÓN	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT.....	vii
ÍNDICE	viii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xii
ÍNDICE DE TABLAS	xiii
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	15
1.1 Descripción del problema	15
1.2 Formulación del Problema.....	17
1.2.1 Problema general	17
1.2.2 Problemas específicos.....	17
1.3 Objetivos de la Investigación.....	18
1.3.1. Objetivo General.....	18
1.3.2. Objetivos Específicos.....	18
1.4 Justificación	18
1.4.1 Justificación Teórica	18
1.4.2 Justificación Práctica	19
1.4.3 Justificación Metodológica	19
1.4.4 Justificación social.....	20
1.4.5 Justificación personal.....	20
1.5 Delimitación.....	20

1.5.1 Limitación Espacial	20
1.5.2 Limitación Temporal	20
1.5.3 Limitación Conceptual.....	21
CAPITULO II MARCO TEÓRICO	21
2.1 Bases Teóricas	21
2.1.1 Teorías del Sistema de Infraestructura Vial y dinámica de Desarrollo Local	21
2.1.2 Teorías del Desarrollo Económico.....	35
2.1.3 Teorías de Desarrollo sostenible y medio ambiente	36
2.1.4 Externalidades económicas y Ambientales.....	37
2.1.5 Teorías del Impacto Socioeconómico.....	38
2.2 Antecedentes de la Investigación.....	45
2.3 Marco Teórico Conceptual	49
2.4 Bases Legales.....	51
CAPITULO III VARIABLES E HIPÓTESIS	53
3.1 Hipótesis General.....	53
3.2 Hipótesis Específicas	53
3.3 Variables	53
3.3 Matriz de Operacionalización	54
CAPITULO IV MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	56
4.1 Nivel de investigación.....	56
4.2 Enfoque de investigación.....	56
4.3 Diseño de investigación	56
4.4 Población y muestra de la investigación	57
4.4.1 Población.....	57
4.4.2 Muestra	57

4.4.3 Muestreo	58
4.5 Técnica e instrumento de recolección de datos.....	58
4.5.1 Técnica.....	58
4.5.2 Instrumento	59
4.6 Procesamiento de datos.....	59
CAPÍTULO V ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	61
5.1 Resultados Descriptivos.....	61
5.1.1 Resultados de información General.	61
5.2 Resultados para la Variable Carretera Interoceánica tramo 2.....	65
5.2.1 Infraestructura Vial.	65
5.2.2 Actividades de Conservación Vial.....	66
5.2.3 Sistema de Transporte Publico.....	67
5.3 Resultados de la Variable Impactos Socioeconómicos y Gobierno Local.	69
5.3.1 Impacto económico	69
5.3.2 Impacto Social	73
5.3.3 Impacto Ambiental.....	80
5.3.4 Impacto en el Gobierno Local.....	82
5.4 Resultados de estadística inferencial.	84
5.4.1 Análisis de confiabilidad.....	84
5.4.2 Análisis de normalidad.	84
5.4.3 Prueba de hipótesis.	85
a. Hipótesis general	85
b. Hipótesis específicas 1	87
c. Hipótesis específicas 2	89
d. Hipótesis específicas 3	90

DISCUCIONES	92
CONCLUSIONES	95
RECOMENDACIONES.....	97
REFERENCIAS.....	99
ANEXOS	103
Anexo 1: Matriz de Consistencia.....	104
Anexo 2: Matriz de Operacionalización	105
Anexo 3 Panel fotográfico de trabajo de campo	106
Anexo 4: Cuestionario de la investigación	108

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Analogías entre los sistemas de transporte y estructura de flujos.	22
Figura 2 Elementos de la infraestructura vial	24
Figura 3 Sexo de los encuestados	62

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Tipo de infraestructura por función y cobertura geográfica	26
Tabla 2 Matriz FODA de la carretera Interoceánica Tramo 2: Urcos - Inambari.....	27
Tabla 3 Tramos que conforman la Carretera Interoceánica Sur	34
Tabla 4 Información de los Kilómetros y la inversión de la interoceánica Sur	35
Tabla 5 Operacionalización de variables.	54
Tabla 6 Edad de los inquiridos agrupados	61
Tabla 7 Sexo de los inquiridos.....	62
Tabla 8 Estado civil de los encuestados.....	63
Tabla 9 Grado de ilustración de los encuestados	63
Tabla 10 Procedencia de los encuestados	64
Tabla 11 Percepción sobre la necesidad de construir una red vial que comunique a las comunidades a lo largo de la Red Vial Transoceánica, tramo 2	65
Tabla 12 Percepción de los encuestados sobre el aumento del nivel de seguridad durante el viaje.....	65
Tabla 13 Percepción de los encuestados sobre la mejora de la comodidad de los pasajeros durante el viaje.....	65
Tabla 14 Conservación vial.....	66
Tabla 15 Optimización del servicio	66
Tabla 16 Mantenimiento de la vía del CVIR	67
Tabla 17 Valoración de la obra ejecutada.....	67
Tabla 18 Importancia de reglas del conductor	67
Tabla 19 Seguro de funcionamiento vehicular	68
Tabla 20 Armonía entre peatones y conductores	68
Tabla 21 Espacio y ordenamiento para circular con normalidad.....	69

Tabla 22 Volumen de tonelaje de circulación de carga pesada.	69
Tabla 23 Condiciones económicas del tramo 2.	70
Tabla 24 Condiciones sociales del tramo 2.....	73
Tabla 25 Condiciones ambientales del tramo 2.	80
Tabla 26 Aspectos de la intervención del gobierno local.	82
Tabla 27 Análisis de fiabilidad del instrumento mediante el coeficiente Alfa de Cronbach. .	84
Tabla 28 Pruebas de normalidad.....	84
Tabla 29 Nivel de prueba de las condiciones sociales-económicas.....	85
Tabla 30 Prueba de Anova de las Variables	86
Tabla 31 Impacto global entre lo Socioeconómico y la Infraestructura Vial	86
Tabla 32 Prueba de anova de las dimensiones	88
Tabla 33 Coeficientes del modelo de regresión lineal para las condiciones económicas.....	88
Tabla 34 Prueba de predictor social.....	89
Tabla 35 Coeficientes del modelo de regresión lineal de las condiciones sociales	89
Tabla 36 Prueba de predictor medio ambiental	90
Tabla 37 Coeficientes del modelo de regresión lineal para las condiciones medioambientales.	91

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción del problema

La reconstrucción de la carretera interoceánica ha representado una infraestructura vial de relevancia nacional, con un impacto significativo en las actividades económicas a lo largo de sus 246.4 kilómetros de recorrido. Este proyecto ha favorecido al progreso de las circunstancias de existencia de comunidades aledañas, suministrando senda a mayores beneficios promoviendo la diversificación de servicios que elevan los estándares de vida del poblador.

El impacto positivo de esta vía se irradia en el incremento económico, por consiguientemente es un pilar fundamental para el adelanto de sectores estratégicos, como el comercio y los servicios. Específicamente, la conexión terrestre entre ciudades con escaso flujo comercial ha impulsado el crecimiento del comercio, mientras que sitios como el turismo, agricultura, ganadería han visto un aumento significativo gracias al aumento en la llegada de visitantes foráneos.

Por consiguiente, un mayor gasto en infraestructura crea apoyos adicionales en diversos sectores, incluidos el minero y el fabricante, lo que permite al país fortalecer sus ventajas comparativas en la región. Asimismo, esta inversión contribuye a que el país se beneficie del desempeño positivo de las economías sudamericanas, promoviendo una integración más sólida con los mercados vecinos.

Cuyo vial corredor es un camino crucial que une los puertos marítimos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con grandes urbes de la sierra sur de Perú, tales como Arequipa, Puno, Apurímac y Cusco. Este camino atraviesa el departamento de Madre de Dios hasta alcanzar Iñapari, en la triple frontera con Brasil y Bolivia (Sur, 2000).

Cuyo tercero representa un eje fundamental en la estrategia gubernamental para la descentralización, la equidad territorial y la integración regional, facilitando la conexión con los países vecinos y promoviendo el desarrollo macrorregional del sur del Perú.

Desde su concepción, el proyecto IIRSA Sur ha sido catalogado como una iniciativa prioritaria. Dentro del contexto de la vía IIRSA¹, se ha necesitado un sólido apoyo de los gobiernos participantes, además de un monitoreo especial de entidades internacionales (Ositran, 2001).

Desde 2004, se ha realizado la promoción, organización y financiación del proyecto bajo un modelo de colaboración público-privada, lo que ha facilitado una distribución eficaz de los riesgos. Este modelo implementó ideas revolucionarias dado por el PAO (Pago Anual por Obras), el PAMO (Pago Anual por Mantenimiento y Operación) y el Coste de Transpirabilidad, que se incluyeron la autorización del corredor vial interoceánico sur Perú-Brasil (Ositran, 2009).

Naciente megaproyecto ha marcado punto de inflexión en la planificación y gestión de infraestructura en el país, representando un reto significativo en términos de gestión pública, gestión contractual, financiamiento y consideraciones socioambientales y económicas.

El impacto del Corredor Vial Interoceánico Sur no se limita únicamente a la población del sur del Perú, sino que, al ser una vía de integración con Brasil y Bolivia, facilita un mayor intercambio comercial entre estos países, impulsando el desarrollo económico a nivel nacional.

En términos socioeconómicos, la construcción vial es un constituyente clave al incremento económico social territorial. Aunque las carreteras no generan cambios

¹ Integración de la infraestructura regional suramericana

estructurales por sí mismas, sí inducen modificaciones en los patrones de distribución, favoreciendo el desarrollo de actividades productivas. Estudios previos (Forkenbrock y Foster, 1990; Berechman, 1995) han demostrado que la accesibilidad generada por la construcción transporte promueve el empleo y el incremento económico regional, contribuyendo a mejora condiciones de vida de la urbe (Urarte, 1980; Carpintero, 2005; Papí et al., 2006).

El desarrollo económico inducido por la construcción vial posee efectos positivos distintos ámbitos: económico, social, territorial y ambiental. No obstante, su construcción conlleva impactos ambientales significativos, en este sentido, es crucial minimizar estos efectos negativos y adoptar medidas sostenibles que equilibren desarrollo económico con la conservación del medio ambiente.

Ante la construcción esta carretera, enfrentaba problemas de aislamiento y desconexión social, lo que limitaba el desarrollo de sus actividades económicas y restringía su acceso a mercados más amplios. En este contexto, surge la necesidad de plantear interrogantes claves que permitan comprender mejor el impacto de este proyecto en la integración regional y el crecimiento económico.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema general

¿Cuál es el impacto socioeconómico y medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024?

1.2.2 Problemas específicos

- ¿Cuál es el impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024?
- ¿Cuál es el impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social en el tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024?

- ¿Cuál es el impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos – Inambari, periodo 2024?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Determinar el impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Analizar cuál es el impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo 2: Urcos – Inambari.
- Analizar cuál es el impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social en el tramo 2: Urcos – Inambari.
- Conocer cuál es el grado de impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos – Inambari.

1.4 Justificación

1.4.1 Justificación Teórica

Este trabajo se fundamenta en el uso de los saberes indiscutibles de la economía que responder al problema propuesto. Por lo tanto, el propósito principal de la investigación es aportar al debate acerca de la influencia entre el gasto en infraestructura vial de la carretera interoceánica al desarrollo socioeconómico del tramo 2, considerando la progresión de variables de estudio.

Esta indagación tiene como finalidad comprobar si la existencia de la carretera interoceánica tramo 2 genera efectos positivos para el desarrollo económico. Tomando en cuenta un enfoque multidimensional que estudie las interacciones de los canales mediante el funcionamiento vial de la carretera interoceánica, se puede analizar el impacto económico agregado y regional de la nación. Los efectos microeconómicos nos

brindarán la oportunidad de examinar minuciosamente los impactos del funcionamiento u operación de la carretera interoceánica en el crecimiento regional, especialmente el rendimiento de los mercados específicos en diversas actividades económicas específicas. Por otro lado, el impacto macroeconómico evaluará las condiciones que se ven aumentadas en los componentes del pib nacional.

1.4.2 Justificación Práctica

En este documento, establecemos el efecto socioeconómico y medioambiental de la construcción vial de la Carretera Interoceánica tramo 2, basándonos en la información teórica y datos estadísticos recolectados de ambas variables.

Los hallazgos de la indagación contribuirán a la utilidad de los creadores de políticas elaboren e efectúen políticas orientadas con objetivo de promover un proceso de incremento más justo entre las distintas poblaciones a lo largo del tiempo. Estas estrategias podrían resultar en fomentar la inversión distribución eficaz del desembolso público, en procedimientos de concesión de construcción llevados a cabo conforme a los recursos y capacidades de la zona.

1.4.3 Justificación Metodológica

En este estudio, utilizaremos series temporales como referencia a la infraestructura de carreteras en la zona, para posteriormente elaborar un modelo que facilite la explicación del efecto socioeconómico medioambiental con la carretera interoceánica. Asimismo, se tomará en cuenta un sistema de reciprocidad para establecer entre la infraestructura vial de la carretera interoceánica y su impacto socioeconómico y medioambiental. Es importante destacar que se considerarán como referencia los estudios y métodos utilizadas en otros trabajos parecidos al análisis.

1.4.4 Justificación social.

El análisis radicara en proporcionar un entendimiento minucioso de la realidad, impactando en los niveles socioeconómicos de los habitantes durante su edificación. Además, el estudio puede instruir a la comunidad acerca de los efectos específicos de las decisiones, fomentando de esta manera la implicación social. finalmente, este análisis será útil para suministrar tanto a la comunidad como a las autoridades para tomar decisiones más fundamentadas y eficaces, favoreciendo la mejora de las condiciones de existencia de residentes tramo 2.

1.4.5 Justificación personal.

Este estudio se fundamenta en el interés por analizar de forma más detallada la repercusión directa de la edificación de vías centrada en la población. Como investigador, al centrarme en la CVIS, tengo la posibilidad de adquirir conocimientos y entender cómo las inversiones afectan a las personas y colectivos que la componen. Nuestro interés personal aportará al progreso comunitario que buscamos con este estudio, lo que nos robustecerá en nuestra educación académica y en nuestra experiencia en el sector laboral.

1.5 Delimitación

1.5.1 Limitación Espacial

El trabajo se circunscribe política geográfica entre el distrito de Urcos y el distrito de quince mil, puente Inanbari de la región madre de dios, comprendido la construcción a lo largo del interoceánico sur del Perú.

1.5.2 Limitación Temporal

Ya que es un trabajo de estudio transversal, se centrará el desarrollo durante el periodo del año 2024, en gran parte considerando información que antesala su desarrollo comunal, ocurrido a lo largo de la construcción vial.

1.5.3 Limitación Conceptual

Siguiendo el enfoque cuantitativo la disponibilidad que limitada nuestra indagación es respecto a la profundidad de obtener datos, que den verificabilidad de información, la cual nos restringirá la amplitud y profundidad a indagar.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

En la actual unidad se desarrolla el compromiso de los conocimientos básicos de la construcción vial y su analogía con los niveles sociales y económicos, basados en las bases teórica de las variables e dimensiones, como los antecedentes que den sostenibilidad al acto de compromiso de nuestras variables, como las palabras claves que nos ayudan a entender de mejor manera el concepto de cada palabra, tanto su significado y verificabilidad, como las bases legales de construcción de infraestructura.

2.1 Bases Teóricas

2.1.1 Teorías del Sistema de Infraestructura Vial y dinámica de Desarrollo Local

a. Sistema de Infraestructura Vial.

El SIV es un proceso en el cual los elementos formados por construcción y componentes que proporcionan apoyo físico a la transitabilidad de rutas rurales e interurbanas, vías férreas, puertos y aeropuertos, que son utilizados por vehículos aparatos que permiten el traslado efectivo de personas y bienes, como vehículos, autobuses, camiones, trenes, barcos y aviones. Todo ello complementado con los servicios de señalización tanto aéreo como terrestre y fluvial.

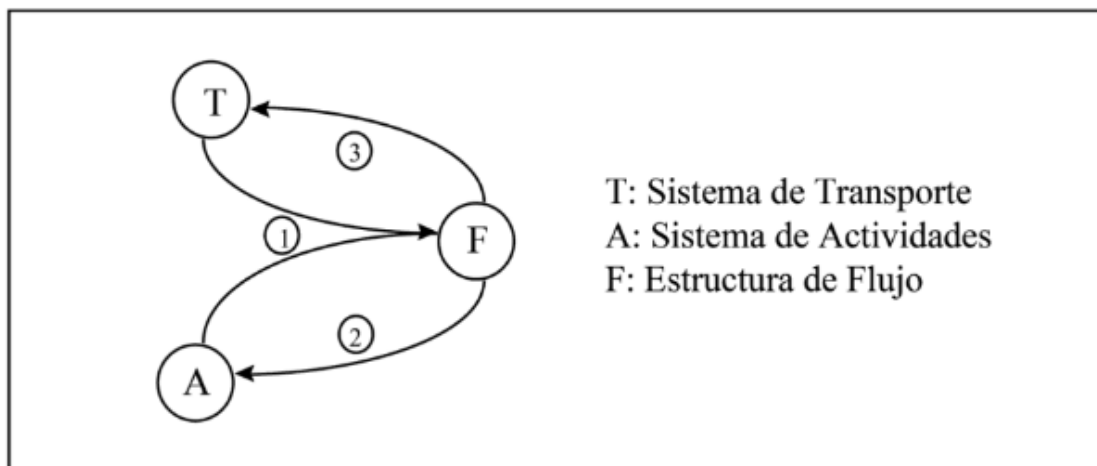
En consideración a lo que corresponde al sistema de actividades, económicas sociales del tramo analizado, fluye en las tipologías en que la población, los aprovecha para mejorar su nivel de ingresos, actividad económica y el uso de los suelos, las cuales

generan mayor crecimiento, por lo tanto, estos tienden a demandar mayor movilidad e incremento en los viajes (De Solminihac, Echaveguren, & Chamorro, 2019)

Por otro lado, en lo que corresponde, al flujo que caracteriza los cambios de horarios, rutas, número de pasajeros y carga transportada, si todo esto no se relaciona con el concepto de nivel de servicio, lo que se relaciona con las características que los usuarios perciben al realizar viajes sujetos al tiempo, costo operativo, tarifa, peajes, comodidad, seguridad, entre otros aspectos, así como lo plantea Manheim (1979) que el sistema de actividad de transporte interactúa de la forma tal:

Figura 1

Analogías entre los sistemas de transporte y estructura de flujos.



Nota: analogías entre los sistemas de transporte y estructura de flujos.

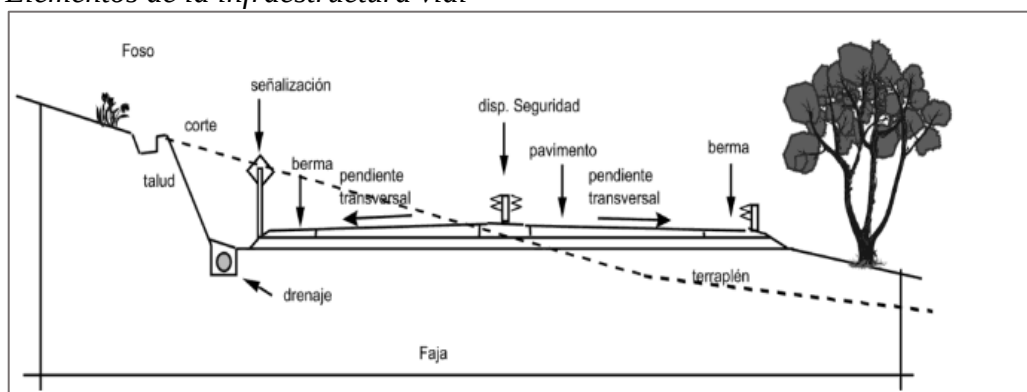
El camino de transporte tipo 1, de cierta manera ve operado en un determinado nivel de servicios, que coadyuva de cierta manera un buen servicio en flujo del tránsito hacia las comunidades de origen.

En lo que corresponde al sistema de actividades, se produce por los cambios a raíz de servicios eficientes hacia el comportamiento de viaje de tiempo. ejemplo - depreciación de tiempo de viaje

En lo concerniente al tipo 3, estructura d flujo, motiva las transformaciones a lo compone entre el tiempo la planificación y estado de los agentes en la conservación ambiental.

A título ilustrativo la infraestructura vial está conformado por un conjunto de compendios que consienten al deslizamiento de los vehículos de un lugar a otro, mostrando confortabilidad segura y minimizando externalidades. Como se observa en la presente.

Figura 2
Elementos de la infraestructura vial



Nota: elementos de la infraestructura vial

b. Dinámica de Desarrollo Rural.

Las urbes y los centros poblados a estado íntimamente relacionado con la mejora de los sistemas de transporte. Por lo tanto, en este contexto, las comunidades se desarrollan en términos culturales, sociales y económicos a medida que se presenta la oportunidad de comunicarse y desplazarse. En este contexto, se entiende que el desarrollo de una región se ve restringido por la falta de conectividad, tanto interna como externa a otras entidades vecinas. Por lo tanto, la dinámica social de una ciudad, región, nación o entidad en su conjunto se manifiesta a través del modelo del sistema de transporte acompañado de actividades sociales.

2.1.1.1 Modelo de desarrollo de una Infraestructura Vial

La seguridad en planes de proyectos, como en la infraestructura vial, tiene gran relevancia. Planificación y seguridad deben ser los dos criterios fundamentales para el diseño, funcionamiento y mantenimiento del tercero considerando los accidentes de tránsito tienen un alto costo social y económico. El propósito de la ejecución de cualquier proyecto en la infraestructura vial es resguardar la seguridad del tránsito y facilitar la movilidad vehicular en pistas. Los retos que mencionamos anteriormente son los que más han enfrentado los usuarios vulnerables, como los ciudadanos de a pie o los ciclistas, en

movilidad, accesibilidad y seguridad. Por otra parte, la humanidad sigue progresando, y uno de estos cambios se relaciona con tratar de ayudar a la naturaleza y, en algún grado, mejorar el acceso y la defensa de los más vulnerables.

Considerando el ítem anterior sobre el manejo del modo vial, se debe de considerar los efectos negativos que se presentan en la adversidad del transporte, dando orientación en la seguridad del peatón con fiabilidad de programas y políticas públicas generando beneficios en los sitios donde se han llevado a cabo.

Los fundamentos que establece el World Resources Institute (WRI) para implementar un enfoque de “VISION ZERO” que mejora la seguridad de la infraestructura vial en ciudades son: 1. Tráfico controlado a una menor velocidad porque como seres humanos, hay impactos que debemos controlar. 3. La infraestructura vial debe priorizar a los usuarios más vulnerables, empezando por los peatones y ciclistas. Esto incluye a la tercera edad, discapacitados, no videntes, niños, entre otros. 4. Aumentar la educación y control otorgada por las autoridades. La perspectiva de toda protección plantea la ilusión de pertenencia y responsabilidad, así como fomento de una visión de sostenibilidad para el bienestar de las personas venideras.

Los autores Perrotti y Sánchez (2011) desarrollaron clases de tipos de infraestructura según su función y posición geográfica, visto cómo.

Tabla 1*Tipo de infraestructura por función y cobertura geográfica*

Sectores/Tipos	Urbana	Interurbana	Internacional
Desarrollo Económico Transporte	Red vial urbana, líneas ferroviarias de cercanías	Carreteras, vías férreas, vías navegables, aeropuertos, puertos	Puertos, aeropuertos, carreteras, vías navegables, vías férreas
Desarrollo Económico Energía	Redes de distribución eléctrica y de gas, plantas de generación, estaciones transformadoras	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos, plantas compresoras, centros de producción de petróleo y gas, centrales de generación eléctrica	Redes de transmisión, gasoductos, oleoductos
Desarrollo Económico Comunicaciones	Redes de telefonía fija y celular y conectividad a internet	Redes de F.O., antenas de microondas, satélites	Satélites, cables submarinos
Desarrollo Económico Agua y Saneamiento	Provisión de agua potable e industrial. Tratamiento	Acueductos	Eventualmente coincidente con la interurbana
Desarrollo Social	Hospitales, escuelas, provisión domiciliar de aguas y cloacas	Represas y canales de irrigación, redes hidráulicas	Eventualmente coincidente con la interurbana
Medio Ambiente	Parques y reservas urbanas	Parques, reservas, territorios protegidos, circuitos de ecoturismo	Parques, reservas o circuitos de ecoturismo compartidos
Información y Conocimiento	Redes, edificios, TV por cable	Sistemas de educación a distancia, postales, TV abierta, satélites	Redes

Nota: tomado de la Cepal la revista N

2.1.1.2 Matriz FODA como herramienta para la formulación de estrategias

La matriz FODA constituye una herramienta metodológica que permite analizar de manera integral las condiciones internas (fortalezas y debilidades) y externas (oportunidades y amenazas) de un proyecto o infraestructura, facilitando la formulación de estrategias orientadas a potenciar sus beneficios y mitigar sus riesgos. En el caso de la carretera interoceánica, tramo 2: Urcos – Inambari, esta herramienta resulta pertinente para comprender de forma integral su situación actual, dado que la vía representa tanto un eje estratégico de integración y desarrollo económico para el sur del país, como una infraestructura expuesta a riesgos geológicos, climáticos y ambientales propios de su recorrido por la sierra y la selva amazónica. A continuación, se presenta el análisis FODA correspondiente a dicho tramo.

Tabla 2*Matriz FODA de la carretera Interoceánica Tramo 2: Urcos - Inambari*

FORTALEZAS (Interno - positivo)	DEBILIDADES (Interno - negativo)
Reduce el tiempo de viaje Urcos–Inambari de 11 a 6 horas, mejorando la conectividad Cusco–Madre de Dios	Atraviesa zonas de alto riesgo geológico: tramos como Camanti, Marcapata y Ocongate registran derrumbes, deslizamientos, flujos de detritos y erosión de laderas recurrentes
Cuenta con infraestructura de seguridad: central de atención de emergencias 24 horas y postes de comunicación SOS cada 10 km	Vulnerabilidad ante fenómenos climáticos: en 2019 un tramo quedó interrumpido de forma indefinida, dejando incomunicados a Camanti, Inambari y el paso hacia Madre de Dios
Parte de un corredor mayor de más de 2,600 km que conecta el Pacífico peruano con São Paulo, Brasil	Historial de sobrecostos, denuncias de corrupción (caso Odebrecht) y cuestionamientos sobre la transparencia de los contratos de concesión
OPORTUNIDADES (Externo - positivo)	AMENAZAS (Externo - negativo)
Conecta con Madre de Dios, una de las regiones más biodiversas del planeta con potencial ecoturístico	Avance de la depredación de bosques asociada a la construcción y operación de la vía
Impulso comprobado al comercio exterior: la Interoceánica Sur generó en promedio S/ 2,900 millones anuales al PBI nacional y 136 mil empleos	Facilita el acceso de la minería ilegal a sectores cercanos a la vía, contaminando ríos como el Inambari con mercurio
Potencial de integración con mercados de Brasil y Asia-Pacífico a través del corredor interoceánico completo	Pérdida de territorio y de recursos naturales en comunidades nativas como Arazaire, afectando a poblaciones indígenas Harakmbut
Modernización posible mediante nuevas Unidades Integradas de Peaje y Pesaje en construcción (Quincemil, Yanacancha)	Dependencia de factores geológicos y climáticos que pueden interrumpir el tránsito de forma prolongada, afectando la economía regional

Fuente: Elaboración propia con información del Ministerio de Transportes y Ositran

2.1.1.4 La infraestructura vial y la actividad económica

La construcción de la carretera identificada, especialmente en las naciones en desarrollo, como elemento clave para impulsar la actividad mercantil. Esto se debe a que constituye uno de los cimientos esenciales que respaldan las actividades privadas² de una

² Extractivas, productivas, financieras y comerciales

nación, ya que permite la presencia de mercados eficaces y el aumento en niveles de vida (Mundial, 1994).

En el ámbito teórico, la relevancia de la construcción vial impulsa el crecimiento mercantil vínculo con la actividad económica abordando con gran atención en la literatura, creando discusiones que todavía no han sido solucionadas. Un aspecto frecuentemente debatido por los científicos en años recientes ha sido el reconocimiento de secuelas a corto - largo plazo de la inversión privada la cual tiende a aumentar la producción agregada de las naciones

Aunque la evidencia indica una correlación positiva entre indicadores de construcción, inversión, Producto Interno Bruto por persona, es evidente que las innovaciones derivadas de la ampliación de construcciones viales aumenten la oferta de la capacidad productiva, provocando impactos duraderos a largo plazo al progreso de naciones.

Otro tema tratado en las investigaciones es la probabilidad de que el sector privado y el público compitan utilizando los mismos recursos. Así, el aumento en la construcción causa una reducción en la inversión privada (efecto crowding out), instaurando de esta manera una correlación censurada entre la infraestructura y desarrollo.

siendo las cosas así ocurre que la inversión privada y la infraestructura sean complementarios y no rivales (efecto crowding in), lo que conduciría a una relación favorable entre el crecimiento y la infraestructura.

2.1.1.4 Las ligaduras entre la construcción y el aumento económico

De acuerdo con las pruebas internacionales, La provisión de servicios públicos constituye la base esencial para el desarrollo de cualquier diligencia mercantil. De acuerdo con el Banco Mundial (Mundial, 1994), los análisis de insumo-producto en diversos países en vías de desarrollo muestran que casi todos los sectores productivos hacen uso de infraestructuras como telecomunicaciones y energía eléctrica. Asimismo, el transporte redime

un papel clave en la mercantilización de bienes. En estos contextos, el sector privado no solo utiliza directamente la infraestructura vial, sino que también la considera un medio para aumentar su eficiencia, al reducir el tiempo y esfuerzo necesarios para producir y distribuir bienes dentro del sistema mercantil.

Desde este enfoque, la presencia infraestructural vial en la economía genera diversas externalidades que favorecen el desarrollo de las diligencias del sector privado, al constituir un tipo de bien público que, por lo general, impacta en las condiciones de producción y consumo tanto de empresas como de hogares, la intervención directa de los mecanismos de mercado, por ejemplo, para desarrollarse adecuadamente, las empresas privadas requieren una red vial y de caminos en buenas condiciones.

Por otro lado, el posible incremento de la capacidad productiva de una economía puede lograrse mediante la expansión de la infraestructura vial, ya que esta influye en las estructuras de costos empresariales debido a las externalidades derivadas de la concentración y aglomeración de dicha infraestructura en zonas con alta demanda de servicios de transporte terrestre (Bertrand & Mamatzakis, 1999) citado en (Fujita & Krugman, 2005). En este contexto, cuando una compañía privada hace uso de la infraestructura vial existente, incrementa su productividad al fusionar su propio capital con la infraestructura ya existente, lo que disminuye sus gastos por unidad. Por lo tanto, el avance en la infraestructura de carreteras puede potenciar el rendimiento interno de los proyectos de carácter privado, aumentando de esta manera la rentabilidad de las inversiones en el sector corporativo (Reinikka y Svensson, 1999).

En este contexto, el capital invertido en construcción y el capital privado tienden a funcionar de manera complementaria más que como elementos en competencia. Además, se reduce el costo de comunicación y transporte para las compañías privadas, facilitada por la disponibilidad de infraestructura vial, mejora la eficiencia general del sector privado al

permitir una formación de precios relativos más clara. Esto, en términos generales, se cambia en usos más eficiente de los recursos, por ende, un aumento en la producción. consiguientemente puede establecerse una relación positiva entre gasto en infraestructura vial y el aumento económico, ya que la amplitud vial promueve la inversión privada —nacional como extranjera al formar un mercado propicio para el desarrollo empresarial. Según Vásquez (2003), con base expuesto, manifiesta principalmente dos mecanismos a través de los cuales se vinculan el aumento económico y la infraestructura.

Conductos 1: esparcimiento de la infraestructura vial genera aumentos en la cabida productiva potencial de una economía.

Conductos 2: el acrecentamiento vial genera cambios favorables en precios relativos ya que crea situaciones para el funcionamiento de los mercados de manera más eficaz.

Estos mecanismos implican que, a medida que se amplía la red vial, tanto en el corto como en el largo plazo, se generan mejoras en el proceso productivo de las Mypes. Creando competencia por los recursos disponibles es particularmente intensa, lo que favorece un efecto crowding in—lo cual se incentiva la inversión privada debido a los aumentos en eficiencia derivados de la expansión de la infraestructura vial—que supera al posible efecto crowding out.

Esto sugiere que, para un valor determinado del umbral entre la proporción de capital destinado a infraestructura, capital privado, relacionado entre infraestructura y crecimiento al invertirse. Es decir, cuando la infraestructura vial es escasa en comparación con el capital privado, su expansión tiene un impacto positivo en el crecimiento económico (efecto crowding in). No obstante, si el nivel de infraestructura excede dicho umbral en relación con el capital privado, esta relación tiende a volverse negativa (efecto crowding out). Según Aschauer (1997b), a medida que aumenta la cantidad de infraestructura, contribuye a

aumentar al fenómeno económico a disminuir, a menos que se mantenga una proporción adecuada entre ambos tipos de capital.

Si el stock de capital privado se mantiene estable, la relación entre el capital destinado a la infraestructura y el capital privado suele aproximarse a un valor límite. Aschauer (1997a, 1997b) realizó una investigación empírica de esta hipótesis en el marco de la economía de Norteamérica y halló pruebas que corroboran tal relación. Bajo estas circunstancias, se anticipa que en los países en vías de desarrollo —donde el grado de infraestructura es notablemente inferior al de las economías desarrolladas— la ampliación de la infraestructura ejerza un impacto positivo en el desarrollo económico.

Como reacción a esta discusión, en años recientes se han llevado a cabo múltiples investigaciones enfocadas en valorar la rentabilidad de las inversiones en infraestructura. Mediante el estudio de series de tiempo, diversas investigaciones han buscado establecer relaciones entre el desembolso total en infraestructura y el incremento del Producto Bruto Interno (PBI), descubriendo que este tipo de inversión generalmente proporciona rendimientos elevados. Adicionalmente, investigaciones comparativas entre naciones evidencian una correlación positiva y relevante entre los indicadores de infraestructura y el desarrollo económico, particularmente en países en vías de desarrollo. No obstante, en ambos métodos de investigación no está completamente definido si es la inversión en infraestructura vial la que promueve el crecimiento, o si es el crecimiento económico el que provoca un incremento en tal inversión.

Además, los datos internacionales muestran una fuerte correlación entre la disponibilidad de determinadas clases de infraestructura —tales como redes de telecomunicaciones, capacidad de producción eléctrica, vías pavimentadas y ferrocarriles— y el grado de PBI per cápita en los países en vías de desarrollo. De acuerdo con información del Banco Mundial (1994), en 1990 se notó que con cada aumento del 1% en el PBI per cápita,

el capital total en infraestructura también se incrementaba en un 1%, mientras que el acceso de viviendas y negocios a vías pavimentadas, energía eléctrica y telecomunicaciones se incrementaba en un 0,8%, 1,5% y 1,7%, respectivamente. Estos datos indican que la infraestructura puede producir ventajas significativas para el desarrollo económico. No obstante, no bastan para establecer los niveles ideales de inversión o su reparto por sectores en los países en desarrollo.

Finalmente se afirmarse que los gastos en construcción vial son fundamentales para fomentar un crecimiento económico sostenido en estas naciones, ya sea mediante el fortalecimiento de su capacidad productiva o a través de una mayor eficiencia económica derivada de una mejor formación de precios relativos. Además, el impacto económico de dichas inversiones no solo depende del sector en el que se realicen, sino también de factores clave como su planificación, ubicación y diseño. En este contexto, han proliferado en los últimos años diversos estudios orientados a evaluar la fertilidad.

Mediante el estudio de series de tiempo, se han detectado pistas acerca de la correlación entre el desembolso total en infraestructura y el incremento del Producto Bruto Interno (PBI), descubriendo que este tipo de inversión suele producir rendimientos considerablemente superiores. Igualmente, varias investigaciones comparativas entre naciones han evidenciado una correlación positiva y relevante entre los indicadores de infraestructura y el desarrollo económico en los países en vías de desarrollo. No obstante, en ambos métodos de análisis no está completamente definido si es la inversión en infraestructura vial la que fomenta el crecimiento, o si es el crecimiento económico el que incentiva una inversión más elevada en este tipo de infraestructura.

2.1.1.5 La carretera Interoceánica Sur: Contexto del Tramo II: Urcos – Inambari

La Carretera Interoceánica Sur constituye uno de los proyectos de infraestructura vial más importantes ejecutados en el Perú durante las últimas décadas, debido a su contribución

a la integración territorial, la conectividad nacional e internacional y el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre el Perú y Brasil. Su construcción formó parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), impulsada a partir del año 2000 con el propósito de promover la integración física, económica y logística de los países sudamericanos mediante corredores multimodales que facilitaran el transporte de personas y mercancías.

En el Perú, la Carretera Interoceánica Sur conecta la costa del océano Pacífico con la frontera brasileña, atravesando los departamentos de Ica, Arequipa, Moquegua, Cusco, Puno y Madre de Dios. Esta infraestructura constituye un corredor estratégico para el intercambio comercial, el desarrollo del turismo y la articulación de mercados regionales, permitiendo reducir los tiempos de desplazamiento y los costos de transporte entre las regiones del sur del país y el mercado brasileño.

La ejecución de la obra fue desarrollada mediante contratos de concesión bajo la modalidad de Asociación Público-Privada (APP), con participación del Estado peruano y del sector privado. La inversión total destinada a la construcción de la Carretera Interoceánica Sur ascendió a varios miles de millones de dólares, incluyendo la construcción, rehabilitación, mejoramiento y conservación de los diferentes tramos que conforman el corredor vial. Debido a la magnitud de la inversión y a su importancia estratégica para la integración regional, el proyecto ha sido objeto de diversos estudios desde las perspectivas económica, social y ambiental.

La Carretera Interoceánica Sur está conformada por cinco tramos concesionados, cada uno con características técnicas y geográficas particulares. En la Tabla X se presentan los principales tramos que integran este corredor vial.

Tabla 3
Tramos que conforman la Carretera Interoceánica Sur

Tramos	Recorrido Principal
Tramo I	San Juan de Marcona – Urcos
Tramo II	Urcos – Inambari
Tramo III	Inambari – Iñapari
Tramo IV	Inambari – Azángaro
Tramo V	Matarani – Azángaro

Fuente: Elaboración propia

El Tramo II, objeto de la presente investigación, comprende el recorrido entre las localidades de Urcos e Inambari, atravesando zonas altoandinas y de transición hacia la Amazonía peruana. Este tramo posee una longitud aproximada de 300 km y constituye uno de los segmentos más importantes del corredor, al conectar la región Cusco con Madre de Dios y facilitar la continuidad del tránsito hacia la frontera con Brasil.

Desde su puesta en funcionamiento, el Tramo II ha contribuido a mejorar la conectividad entre centros poblados, reducir los tiempos de viaje y facilitar el transporte de bienes, servicios y personas. Asimismo, ha favorecido el desarrollo de actividades económicas como el comercio, el turismo y el transporte de productos agropecuarios y forestales. Sin embargo, diversos estudios también han identificado efectos asociados a la expansión de actividades extractivas, cambios en el uso del suelo y presiones sobre los ecosistemas circundantes, lo que evidencia que la infraestructura vial puede generar tanto beneficios como impactos ambientales que requieren ser gestionados mediante políticas públicas adecuadas.

En ese contexto, cabe recalcar que la presente investigación no tiene como finalidad evaluar la planificación, el financiamiento ni la ejecución del proyecto de infraestructura, sino analizar los impactos económicos, sociales y ambientales que la operación de la Carretera Interoceánica Sur, específicamente en el Tramo II Urcos–Inambari, ha generado en la población y en el territorio durante el período de estudio. Por ello, la descripción de las características generales del corredor vial tiene únicamente un carácter contextual,

permitiendo comprender el escenario sobre el cual se desarrollan los impactos objeto de análisis.

Asimismo, a continuación, se detalla la inversión total de la interoceánica Sur:

Tabla 4

Información de los Kilómetros y la inversión de la interoceánica Sur

Características	Información de la carretera
Longitud total de la Carretera Interoceánica Sur	2 586 km aproximadamente.
Longitud del Tramo II (Urcos – Puente Inambari)	300 km aproximadamente.
Inversión total del proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur	La inversión acumulada del proyecto USD 2 000 millones. Diversas fuentes oficiales señalan montos alrededor de USD 2,3 mil millones, debido a modificaciones contractuales y obras complementarias.

La carretera interoceánica Sur constituye uno de los proyectos de infraestructura vial más importante ejecutada en el Perú, ya que integra el territorio nacional con el occidente de Brasil mediante el corredor vial aproximadamente de 2 586 km de longitud con una inversión mayor a 2 000 millones de dólares, pero nuestra investigación solo se centra en el tramo II.

2.1.2 Teorías del Desarrollo Económico

La teoría de desarrollo económico de Paul Krugman nos explica que la localización de las actividades económicas depende de factores que tienen que ver con la infraestructura, costos de transporte, acceso a mercados y teorías de economía de aglomeración; por lo que Paul refiere que cuando una región mejora su infraestructura de transporte reducen los costos logísticos, incremento de la competitividad y siempre busca la mejora de las actividades económicas. Asimismo, la aglomeración de individuos previamente localizados en un área geográfica del sector producción no depende exclusivamente de los factores de localización y distribución de los recursos sino de los costos de transporte, las economías de escala, las dotaciones y/o condiciones iniciales y

ciertos aspectos relacionados al comportamiento de los consumidores y la tecnología. (Tello, 2019)

Asimismo, esta teoría nos explica que la carretera interoceánica disminuye los tiempos y los costos de transporte de Cusco a Madre de Dios y viceversa, facilita el comercio, mejora la actividad de turismo y el traslado de bienes y servicios. Además de ello ayuda a comprender como la infraestructura vial promueve nuevas inversiones tanto privadas como publicas y promueve el fortalecimiento de la integración económica de la región.

La teoría de desarrollo económico de (Todaro & Smith, 2020), nos explica que el desarrollo es un conjunto de procesos multidimensional que implica que los cambios en la estructura de la economía y en la sociedad, ya que el desarrollo comprende el crecimiento sostenido de la producción, disminución de la pobreza, disminución de las desigualdades y la búsqueda constante de la mejora en la calidad de vida de la población. Además, estos autores refieren que la construcción de una infraestructura constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo debido a que incrementa la productividad, la reducción de costos en la producción y promueve la integración económica entre 2 o mas regiones beneficiadas con alguna intervención del Estado.

Esta teoría nos permite entender que la infraestructura vial presente mayores ventajas en cuando a la estrategia que dinamiza las actividades productivas, mejora la competitividad territorial y favorece el desarrollo económico de las comunidades; por lo que la carretera interoceánica puede generar mayores ingresos, mayor empleo y mayor comercialización entre las áreas beneficiarias.

2.1.3 Teorías de Desarrollo sostenible y medio ambiente

La teoría del desarrollo sostenible según (Gómez , 2021), como aquel desarrollo que busca satisfacer las necesidades de una determinada población sin vincular la

capacidad de las posteriores generaciones futuras bajo el pretexto de satisfacer sus necesidades, por lo que siempre se debe mantener un equilibrio en cuanto a la conservación ambiental y la búsqueda del bienestar social. Además, uno de los requisitos necesarios de la sostenibilidad es el desarrollo que siempre obliga a cambiar, pero siempre en la búsqueda del equilibrio.

La teoría permite analizar si la construcción y operación de la Carretera Interoceánica genera beneficios económicos compatibles con la protección del medio ambiente. Además, proporciona el fundamento conceptual para evaluar simultáneamente los impactos económicos, sociales y ambientales de la infraestructura vial.

La teoría de la economía ambiental de (Barry et al., 2019), refieren que muchas actividades económicas siempre producen ciertos efectos sobre el medio ambiente que no son considerados dentro de los precios de los mercados, ya que muchos de estos efectos pueden ocasionar contaminación en el Medio Ambiente tanto positivos como negativos tanto como la degradación de recursos naturales o muchas veces la pérdida de la biodiversidad. Asimismo, destacan la importancia de valorar económicamente los recursos ambientales para una adecuada toma de decisiones por parte del Estado.

Esta teoría permite explicar que la construcción de una carretera produce beneficios económicos, pero también costos ambientales que deben ser identificados y evaluados. En consecuencia, sirve como fundamento para analizar el impacto medioambiental generado por la Carretera Interoceánica.

2.1.4 Externalidades económicas y Ambientales

La teoría de las externalidades de Pigou y Coase mencionados por (Silva & Jiménez, 2021), nos menciona que el desarrollo de una sociedad siempre está regido bajo el modelo económico que fue traído de enormes avances en cuanto al conocimiento cuyos impactos se dan sobre la naturaleza y los cambios que esta puede generar siendo estos

cambios una consecuencia de la prueba irrefutable. Además, esta teoría nos señala que las actividades económicas desarrolladas por una población pueden ocasionar beneficios o perjuicios sobre terceros que no participaron de manera directa en la actividad y cuyos efectos no son reflejados por el mercado. Por ello, se distingue externalidades positivas como aquellas que benefician a terceros, mientras que las externalidades negativas cuyos costos o perjuicios se reflejan en los terceros, es así como cuando existen externalidades negativas es necesaria la intervención del Estado mediante impuestos, regulaciones o incentivos para corregir las fallas del mercado.

Esta teoría constituye uno de los principales fundamentos de la investigación, ya que la Carretera Interoceánica genera externalidades positivas, como el incremento del comercio, el turismo, el empleo y la conectividad regional; pero también externalidades negativas, como la deforestación, la contaminación ambiental, la pérdida de biodiversidad y la expansión de actividades ilegales. La teoría de Pigou permite analizar ambos tipos de efectos desde una perspectiva económica.

2.1.5 Teorías del Impacto Socioeconómico

Desde la perspectiva de Bragg y Bradley (1972), se analiza el impacto futuro de la infraestructura de construcción determinadas x políticas de inversión. Esta versión más reciente del Enfoque de Evaluación del Impacto Socioeconómico (ESI), orientada a medir el efecto de una inversión específica —incluyendo tanto las actividades desarrolladas en un puerto como el tráfico que lo atraviesa— puede abordarse desde dos enfoques distintos. Algunos estudios optan por calcular el impacto en términos brutos, bajo el supuesto de que la estructura económica futura será similar a la actual, comparando los resultados entre el escenario presente y el futuro en contextos distintos. En cambio, el análisis del impacto neto considera la evolución de la economía y proyecta cómo la construcción influirá en un entorno económico futuro. Según Kaufmann (1979), la perspectiva más adecuada es

aquella que reconoce la posibilidad de que la existencia de determinadas infraestructuras pueda transformar de manera significativa la dinámica económica regional.

Asimismo, Kaufmann (1979) sostiene que los ESI deben aportar datos adicionales en los análisis de coste-beneficio dentro del proceso de decisión subyacente a nuevas políticas, programas o acciones de inversión a nivel regional. En otras palabras, todo impacto debería aportar un valor real añadido a los diferentes sectores de producción, tomando en cuenta elementos fundamentales que ayuden a potenciar efectos multiplicadores, que proporcionen estímulos en el proceso productivo de las comunidades, entendiendo adecuadamente lo que abarcan y lo que omiten un propósito.

2.1.5.1 Desarrollo social

Es, de alguna manera, el producto, ingresos disponibles, consumo calorías y acceso a servicios básicos, que los organismos vivos tengan un mayor consumo y menos sanciones derivadas de las amenazas naturales y riesgos en los que se encuentran inmersos. Por otra parte, el progreso social se relaciona con el desarrollo de conceptos del sentido estricto, que indican una transformación en la percepción del bienestar capturada por el PIB. Considerando las cuentas nacionales se establece el fundamento para cierto tipo de evaluación de la pobreza. En contraposición, la crítica del desarrollo se fundamenta en lo abstracto universal de intereses particulares. Por ejemplo, Escobar (1994) señala que el concepto del tercer mundo "es una construcción discursiva de un conjunto de individuos interesados en gestionar el subdesarrollo, y los define como factores que faltan en los países no desarrollados y obtienen los contratos y puestos de trabajo asignados para cumplir metas sociales. Con relación al enfoque de desarrollo del PIB, el desarrollo se fundamenta en las habilidades de eficacia. Como señala Amartya Sen (1997), el desarrollo implica el ejercicio de la libertad, convirtiendo la concepción en crecimiento. Por otro lado, Ulhaq (1978), percibe el desarrollo como medio y objetivo

del desarrollo la concepción del énfasis social al alcance de todos. Por otro lado, el progreso vinculado a las edificaciones, así como las infraestructuras, favorecen la sostenibilidad de la vida. Así pues, para tratar un entorno es imprescindible considerar bajo el nombre de desarrollo-construcción, mejoras tecnológicas, incremento de la productividad y expansión de la infraestructura, entre otros.

2.1.5.2 Desarrollo Económico

De acuerdo a Sen (1999), considera “al proceso en el que se amplía la obtención de las libertades, así como las capacidades de las personas”

Libertad como reflejo de habilidades conjuntas del individuo, habilidades están controladas en diversos integrantes que incluyen las características individuales y los arreglos sociales. Así pues, las habilidades humanitarias son un dispositivo crucial a la libertad personal, además la ampliación de estas capacidades a través de formación, información, socialización, entre otros. Estos son esenciales al crecimiento humanitario.

Según Sen (1999), considera como aquel proceso donde las personas disfrutan de la ampliación de sus libertades auténticas. Las instituciones económicas y sociales establecen las libertades. El avance tecnológico o la actualización social, la industrialización, pueden también contribuir de forma notable a la expansión de la libertad humana. Así, el progreso bajo la perspectiva de Sen implica la desaparición de las fuentes fundamentales de la ausencia de libertad. Dentro de las que mencionamos incluyamos la necesidad, el progresivo despojo social, la falta de oportunidades económicas, la intolerancia, el desamparo en el que pueden encontrarse los distintos servicios públicos o que los gobiernos represivos ejerzan una intervención excesiva.

Una perspectiva adecuada del desarrollo debe superar el mero aumento del pnb y la acumulación de riqueza y otras variables que se agrupan en la renta. Es necesario entender el desarrollo como proceso que mejora la disposición de existencia de los

hombres y libertades. El aumento de la libertad que experimenta el ser humano liberando restricciones y realza la existencia, simultáneamente permitiendo que seres sociales completamente acciones de voluntad propia e interactúen con el medio ambiente.

2.1.5.3 Desarrollo Económico Local

Desde el punto de vista económico, el desarrollo conlleva un proceso activo de cambio y progreso, dirigido a incrementar el bienestar global y la calidad de vida de los habitantes. Este proceso tiene lugar en un contexto geográfico particular, ya sea a escala nacional, regional o local, y trasciende el mero desarrollo económico, que generalmente se mide por la creación de valor y riqueza. En este contexto, se ve la competitividad de un territorio como un elemento crucial para alcanzar un desarrollo y bienestar más elevados. La producción, promovida por la innovación y el liderazgo, promueve un camino de expansión económica que beneficia a los participantes locales. Este avance se manifiesta en incrementos progresivos de diversos indicadores económicos y en el grado de competitividad a nivel mundial (Alarcon & Gonzales, 2018).

El desarrollo económico a nivel local no siempre tiene una relación directa con el sistema económico nacional o con la economía mundial. Por lo general, se enfocan en el progreso interno de cada región, a pesar de que las políticas nacionales y las corrientes internacionales puedan tener impacto en estas. Por lo general, cada perspectiva teórica proporciona una perspectiva única para examinar el desarrollo local, emergiendo como reacción a los problemas y desbalances provocados por la centralización excesiva de los modelos económicos convencionales. No obstante, la implementación de cada modelo se restringe a regiones con atributos parecidos, tales como el tamaño, la dirección de producción y las circunstancias sociales, económicas y culturales. Esto señala que, más allá de asumir la responsabilidad de la política económica, el Estado debe tener un rol

proactivo en impulsar que las regiones creen y robustezcan sus propias dinámicas de crecimiento y desarrollo (Alarcon & Gonzales, 2018).

Crecimiento económico a nivel específico es un sumario ordenado que requiere cooperación entre el sector público y privado, cuyo ecuánime es elevar el horizonte de existencia de los habitantes y alcanzar un crecimiento justo y balanceado. Para lograr esta meta, las naciones aplican estrategias y definen parámetros concretos (Cordova & Sanchez, 2021).

Las teorías del progreso económico han sufrido una transformación considerable, desde una visión en la que la variable territorial no estaba totalmente presente en el debate analítico, hasta planteamientos teóricos que incorporaban de forma esporádica lo local en sus ideas. Luego, emergieron perspectivas de desarrollo territorial que van más allá del ámbito puramente mercantil. La inclusión de lo territorial en las teorías de crecimiento y desarrollo comenzó en la década de los ochenta, paralelamente al progreso de la globalización, periodo en el que los territorios ganaron relevancia en los procesos de mejora competitiva a escala empresarial y nacional. Desde aquel momento hasta la segunda década del siglo XXI, las perspectivas de la inclusión territorial han sufrido transformaciones y transformándose en el núcleo principal de las estrategias de desarrollo de naciones, regiones y supranacionales (Fonseca, 2019).

La evaluación del PEL3 se fundamenta en la Nueva Geografía Económica y el Modelo Sistémico. El Modelo Sistémico identifica que la competitividad en el territorio se deriva de la interconexión entre cuatro niveles de análisis: micro, meta, macro y medio. En el nivel micro, vinculado a lo urbano, los núcleos urbanos y la ciudad en general, en particular la ciudad, se le considera como una ciudad "la red de interacciones diarias, el

³ Progreso económico local

ambiente de vida, que se intensifica con la distancia y está vinculado con el tiempo y el espacio" (Fonseca, 2019)

2.1.5.4 Bienestar Económico

La economía del bienestar es un término extenso que intenta identificar las repercusiones de la inversión pública más allá de índices económicos convencionales como el Producto Interno Bruto. Intenta evaluar el bienestar global de la sociedad hurtando en cuenta elementos como la aptitud de existencia, la repartición justa de recursos y oportunidades, la salud, la educación, el entorno, la implicación de los ciudadanos, entre otros. La economía de la fortuna se fundamenta en la idea de que el propósito de las políticas económicas debe ser incrementar la fortuna general de la población, Así pues, se centra en examinar cómo las políticas y elecciones económicas impactan de verdad en la aptitud de existencia de los individuos (Núñez, 2021).

Por su parte García (2017) señala que la economía del bienestar surge por penuria de evaluar la aptitud de existencia de la población y esta es influenciada por diversos elementos como la inversión pública. De esta manera, el bienestar se percibe como una medida de utilidad. Por lo tanto, en el sector público usualmente no se encuentran inversiones que puedan ser evaluadas bajo esta norma para toda la población, ya que no todos poseen las condiciones necesarias.

2.1.5.5 Estado de bienestar (EB)

El término de estado de bienestar surge en 1942 en el contexto de la industrialización, encontrándose situaciones de pobreza extrema e inseguridad social, razón por la que es referido a la propuesta o modelo políticos en el que el estado se responsabiliza y garantiza el acceso a tres ejes fundamentales para todo ciudadano. El acceso a una vivienda, salud pública y empleo. Estos ejes fundamentales garantizarían una calidad de vida mínima en la población, siendo responsabilidad del estado como

principio fundamental de la redistribución de riquezas. Cabe resaltar que los tres pilares originales de Beveridge fueron la base del término estado de bienestar en un inicio, sin embargo, hoy en día existen más derechos fundamentales añadidos como responsabilidad del estado, como la educación (Díaz Barriga, 2021).

Por su parte Ordóñez (Ordóñez Barba, 2002), define al estado de bienestar como un modelo político basado en políticas de apoyo directo e indirecto a la población asegurando una calidad de vida mínima para el desarrollo de la sociedad como término medio entre el capitalismo y el comunismo total de izquierda, puesto que el acceso a los ejes fundamentales del desarrollo permitiría un desarrollo económico prácticamente imposible para el sector. El autor acota indicando que el estado tiene diferentes formas de intervenir para fomentar el desarrollo de la sociedad, pudiendo ser a través de proyectos, actividades, regulaciones de la actividad privada o mediante transferencia directa. En ese sentido, se desataca la inversión en PIP, brindando servicios básicos, salud, educación en la población.

2.1.5.6 Condiciones Favorables de Familiaridad

Hace referencia a la percepción de saber, naturalidad y seguridad que las personas experimentan en ese lugar, fundamentada en vivencias previas parecidas, ya sean autobiográficas o culturales (Kind, 2021). Es decir, cuando las familias se acogen a los determinados campos de saber natural son considerados como agentes del uso favorable de las acciones activas.

Desde una perspectiva sensorial, la familiaridad es emocional, lo que significa que está vinculada con las experiencias emocionales individuales y puede fluctuar en su intensidad. Y, a pesar de que también parece sugerir una apreciación de la ausencia de novedad, usualmente se la caracteriza por aspectos positivos vinculados con la calidez, la confianza y la cercanía.

Parece que las personas suelen optar por los estímulos familiares ya que conllevan un nivel de seguridad. Si no podemos anticipar la próxima experiencia sensorial debido a la falta de entendimiento o familiaridad con el contexto, nos hallamos en una situación incómoda de incertidumbre. Los estímulos familiares en el espacio edificado no solo proporcionan protección, sino que también se procesan con mayor rapidez y se prefieren ante la novedad ¿Por qué ocurre esto?

2.2 Antecedentes de la Investigación

Antecedentes Internacionales

Rojas & Ramírez (2018), quienes presentan apartado en la revista científica de la universidad de Medellín, - Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014), cuya pesquisa es determinar la relación a través de itinerarios macroeconómicos e infraestructura vial con competitividad en comparación con naciones cercanas. Cuyo alcance del trabajo de investigación se basó en lograr conocer por medio de Las diversas generaciones de concesiones que se han originado con la implicación asociación de alianzas público-privadas (APP), basándose en el horizonte 1993- 2014, logrando como referencia que en el Análisis de los indicadores de aptitud en la infraestructura de carreteras y el crecimiento mercantil durante el periodo 2006-2014, determinan que Colombia incrementó la lista en un 1,5% y el PIB se elevó en un 42,34%. Se observa que las variables inflación e inflación ejercen un efecto moderado en el de la variable de gasto en transporte, dado que sus relaciones con dicha variable son mínimos al 0.50. Además, hay una correlación directa positiva entre un aumento en la inversión privada en transporte y un aumento en el Producto Interno Bruto, gracias a la correlación positiva del 63,3% entre ambas.

Rebolledo (2018), quien presenta un trabajo de investigación titulado “LINEAMIENTOS PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA – CASO DE ESTUDIO EN LA CIUDAD DE BARRANQUILLA” para conseguir el título de ingeniero civil en la Universidad de Bogotá. Teniendo como eje temático – instituir lineamientos para el desarrollo de una infraestructura y construcción urbana sostenible – trabajo que tuvo como alcance es muy importante la seguridad, movilidad y sostenibilidad es de interés de todos, que se guían en gestión de proyectos de infraestructura vial. Para ello se basó en el método de datos estadísticos de paneles donde se ve que la infraestructura vial pueda poner en marcha diseño, administración, funcionamiento y conservación que aseguren seguridad, movilidad, accesibilidad, inclusión, sostenibilidad, resistencia, ganancia económica y que proporcionen espacios públicos de carácter social, fomentando la cultura ciudadana y promoviendo una buena salud ambiental y un incremento en la aptitud de existencia.

Artículo titulado la infraestructura vial y su episodio en el buen vivir de los pueblos de la comunidad, presentado para la revista de ciencia social de Ambato, por Kuásquer (2014), cuyo propósito es ver la incidencia de la infraestructura en el buen vivir de los habitantes de las comunidades, teniendo como aporte que la importancia radica en el diseño de la capa de rodadura como valoración en el uso de sus espacios, cuyo proyecto mejora la calidad de vida de los moradores. Considerando un nivel descriptivo consumidor productor y utilizando la explicación, considerando como muestra a los habitantes que participan en un total de 158 habitantes del cantón Santa Clara. Teniendo como resultado que el impacto de los productos agrícolas en lo largo de la comunidad de cada sector es alto, es decir es adecuado el buen funcionamiento de la infraestructura vial y esta aprovechar de mejor manera las comercializaciones – En relación con la movilización de

vehículos por lo que se ha transformado en un elemento que obstaculiza el crecimiento económico del sector y, por ende, la mejora de la aptitud de existencia de los residentes.

Antecedentes Nacionales

Tello (2017). labor presentada para el cíes, informe de desarrollo construcción vial en el Perú. Las industrias de servicios públicos han ganado particular relevancia frente al conflicto provocado por las reformas estructurales en los sectores de infraestructura impulsados por países latinoamericanos tras la crisis de deuda de 1982 y la recesión económica debido a las distorsiones macroeconómicas. (como la hiperinflación y las crisis en la balanza de pagos), y la administración inadecuada de las instituciones públicas en contextos de corrupción. Estos procesos han provocado transformaciones en la gestión y administración de las antiguas entidades estatales de servicios públicos mediante un amplio esquema de concesiones y privatizaciones. El objetivo es modificar la estructura de incentivos en estas compañías a través de la transferencia de la administración y el deber de realizar futuras inversiones en infraestructura a operadores privados (principalmente foráneos), con la intención de mejorar la eficiencia en la provisión de valores públicos.

Idrolo (2021), trabajo presentado para obtener el grado de ingeniero, titulado “Diseño de infraestructura vial para la mejora de la transitabilidad vehicular” cuya propósito fue diseñar una propuesta para la mejora de la transitabilidad vehicular Paccha Chadín Chota Cajamarca, considerado como alcance se basó en que de acuerdo a las normas fue encontrada como vía de tercera clase, esto debido a los estándares predominantes de la zona arcillosa con fuertes precipitaciones rurales, que se ven afectados a las condiciones de existencia del poblador. Para ver la veracidad el trabajo se basó en que las normas de parámetros de diseño geométrico de rodaje tienen que ver mucho con lo horizontal, transversal y verticalidad de su diseño de obra de arte.

Palacios (2018), quien presenta un apartado, titulado “efectos de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana 2000-2016” para la revista infraestructura vial de la UNMSM cuyo objetivo es analizar el efecto de la inversión pública sobre el crecimiento de la economía peruana, teniendo como propósito que en dicho trabajo se encontró una evidencia que hubo en el impacto aumentativo en productividad de varios condicionantes de modo eficiente. Utilizando como metodología la investigación aplicada junto con conocimiento sobre teoría económica e inversiones, utilizando características de situaciones concretas y consecuencias prácticas que se derivaron de hacer, actuar, construir, modificar, las circunstancias en el desarrollo de las vías. Razón que inversión radica significativa al desarrollo de la riqueza de Perú en varios sectores de producción, los cuales ya establecen una correspondencia claramente positiva con inversión pública y el aumento del producto bruto interno.

Vásquez & Bendezú (2008) quienes presentaron un ensayo de investigación titulado “ensayos sobre el Rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú” revista Consorcio económico social, cuyo objetivo es asemejar los canales a través de los que la infraestructura vial afecta al crecimiento económico agregado y regional en el Perú- cuyo alcance del trabajo se muestra un análisis multidimensional sobre el crecimiento por efecto de la inversión en infraestructura que contribuye positivamente a los diferentes factores de producción. Para ello, los autores utilizaron el análisis de la tabla de costo-beneficio y el modelo econométrico de serie y dato panel, donde reconocieron los canales mediante la construcción vial incide al incremento económico agregado y regional. Los hallazgos indican que la infraestructura de carreteras influiría al disminuir los periodos de adaptación de los precios frente a un impacto específico, lo cual potencia la eficacia de los mercados espaciales. En resumen, el estudio revela que la construcción vial ejerce una influencia positiva en la diligencia económica de Perú.

Trabajo presentado por Castro (2019), para obtener el título profesional de ingeniero civil en la universidad José Faustino Sánchez Carrión, titulado – construcción de una infraestructura vial y transitabilidad en las vías de asociaciones. Sin concebir la relación entre la infraestructura y la transitabilidad vial, cuyo alcance del trabajo contribuye en que la infraestructura vial es importante ya que radicaliza la eficiencia circulación de los peatones a lo largo de su construcción, para ello se basó en el diseño no experimental, teniendo como colaboradores a 15 involucrados y 15 colaboradores de tipo censal. Empleando el test de chi cuadrado, sosteniendo que hay un nivel de relación entre ellos. Como resultado, se obtiene la tránsito en $1.59 + 0.59 \times$ infraestructura vial, lo que significa que $\chi^2 = 9,517$ supera a $\chi^2_{crítica} = 9,488$ y disminuye en la zona de rechazo. Por lo tanto, descartamos la H_0 y aceptamos la H_1 a un nivel de significancia del 5%. Esto se debe a que, al emplear el ensayo de suposición chi cuadrada a resultados cualitativos. Toda construcción de carreteras está vinculada con la capacidad de tránsito en las vías.

2.3 Marco Teórico Conceptual

Calidad de vida

Se refiere a la aptitud de existencia se refiere al estado ideal salud física, apasionada y corporal de personas que posee la habilidad para utilizar toda su corporalidad y desarrollarse tanto interior como exteriormente, sin modificar su atención y protección ante los factores de salud, subsistencia, así como del apoyo social y emocional que los impulsa hacia el crecimiento personal y la superación de las restricciones y discapacidades. (Ardilla, 2023)

Impacto Social

Se consideran el impacto social como los efectos y cambios significativos que se generan en la sociedad como resultado de las intervenciones y acciones implementadas en el ámbito social. (Bastida & Solé, 2021)

Impacto Económico

Se refiere a los efectos y cambios que una intervención o acción social genera en el ámbito económico de una sociedad. En el contexto del MIDIS y FONCODES, se busca que las intervenciones y programas sociales tengan un impacto económico positivo, es decir, que auxilien al progreso riqueza y sostenible y a optimizar los contextos económicas de las personas y asociaciones beneficiadas. (Pwc, 2023)

Desarrollo socioeconómico.

Entendido por la Cepal “Fomenta derecho a igualdad, a través de las políticas aplicadas por los responsables en funciones, para resolver los desafíos sociales, económicos y culturales. Como ejemplo, se señala que el desarrollo socioeconómico busca garantizar equidad en la distribución eficaz de recursos que favorezcan el crecimiento de las colectividades. (Prebisch, 2021)

Desarrollo comunal

Es una táctica para alcanzar un modelo de crecimiento interno, como órgano de poder ejecutivo, que se fundamenta en las herramientas fundamentales de las organizaciones, y que las comunidades participen de manera activa y consentimiento en la ejecución de los planes de desarrollo local. (Moran, 2022)

Según las asociaciones del ministerio se ve vinculado al progreso colectivo como herramientas de organizaciones comunitarias, conscientes de su participación en las obligaciones compartidas en la sociedad civil.

Aspecto Social

Artaraz, (2002) manifiesta en consideración al apoyo de la propuesta del informe Brundtland, que considera los costos de desarrollo económico en la demanda de las generaciones, por otro lado, implica incluir a los grupos más desfavorecidos en sus necesidades exigentes.

En otras palabras, el aspecto social se relaciona con la implicación de las generaciones desfavorecidas que deben ser incluidas en diversas acciones de igualdad sugeridas en los planes dentro del progreso social.

Aspecto Económico

Agrupar asegurar necesidad insatisfactoria de las generaciones actuales, ante desafíos de los caudales limitados que brinda nuestro medio ambiente, mediante una gestión eficaz de recursos asignados. (Shaw, 2024)

2.4 Bases Legales.

El marco legal concerniente a la construcción de las vías nacionales está sujetos a los siguientes dispositivos legales.

- Ley N° 27181 ley general de transporte y tránsito terrestre y su modificatoria ley N° 28172 respecto a los artículos 15° y 23°
- Ley N° 27791, ley de organización y funciones del ministerio de transporte y Comunicaciones.
- Ley N° 27658, ley marco de modernización y de la gestión del estado, ley N°27783 ley de bases de la descentralización y su modificatoria, ley N° 27950.
- Ley N° 27867 ley orgánica de gobiernos regionales y su modificatoria ley 27902
- Ley N° 27972 ley orgánica de municipalidades y su modificatoria ley 28268 que modifica el artículo 17°
- Estas leyes establecen los estándares y cumplimientos que establecen las directrices de las medidas técnicas de planificación, análisis, bosquejos, edificación y conservación de la construcción vial a escala nacional, con el fin de su gestión óptima conforme a los objetivos establecidos.

- El régimen y gestión de la infraestructura deben estar en sintonía con las tareas de planificación, organización, dirección, coordinación, implementación y supervisión de la infraestructura vial terrestre.

CAPITULO III

VARIABLES E HIPÓTESIS

3.1 Hipótesis General.

El impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari es significativo y adecuado.

3.2 Hipótesis Específicas

- El impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo 2: Urcos – Inambari, es significativo y adecuado.
- El impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social en el tramo 2: Urcos-Inambari, es significativo y adecuado.
- El grado de impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos- Inambari, es significativo y adecuado.

3.3 Variables

A. Impacto de las actividades económicas

B. Carretera interoceánica tramo 2

3.3 Matriz de Operacionalización

Tabla 5

Operacionalización de variables.

Variable	Concepto	Dimensiones	Indicadores
Carretera interoceánica tramo 2. Urcos Inambari	El estudio de impacto vial en un proyecto de desarrollo comercial, industrial, determina la necesidad de cualquier sistema de transporte cercano con el fin de mantener un buen servicio durante su funcionamiento, las cuales debe de garantizar el desarrollo económico.	Infraestructura vial	Reducción y ahorro de los tiempos de viaje
			Aumento del nivel de seguridad de viaje
			Mejora de la comunidad de los viajeros
		Actividades de conservación vial	Incremento del flujo vehicular
			Optimización de los procesos de servicio de transporte terrestre
			Mantenimiento del asfaltado
		Sistema de transporte público	Valoración de las obras ejecutadas
			Educación vial
			Seguridad Vial
			Ordenamiento empresarial
Impacto socioeconómico	Cepal (202) es fomentar el derecho a la igualdad, mediante las políticas establecidas por los gobiernos, con el fin de resolver el conflicto social. (pobreza) y el ejercicio pleno de sus derechos sociales, económicos, ambiental y cultural. Por otro lado, el desarrollo económico se basa en el desarrollo del crecimiento equitativo y la asignación eficientes de los recursos financieros para apoyar el desarrollo y la igualdad	Condiciones económicas	Volumen de circulación del transporte
			Aumento de la capacidad adquisitiva
			Incremento del comercio y servicios
			Incremento del nivel de ingresos
			Ingreso per-cápita
		Condiciones sociales	Niveles de empleo
			Migración temporal
			Oportunidades de empleo
			Crecimiento poblacional no planificado
			Servicios turísticos

	condiciones de vivienda
	servicios básicos
	nivel de educación
	acceso a la salud
	porcentaje de natalidad y morbilidad
	nivel de producción local (PIB)
	porcentaje de ingresos
	Índice de desarrollo humano
	densidad poblacional
	progreso ambiental
Condiciones medio ambiental	Política sectorial ambiental
	Política económica ambiental
	Colaboración de los atas sociales
Gobierno local	Fomento de la organización civil
	Consumación de la transparencia municipal

Nota: Elaboración propia.

CAPITULO IV

MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

4.1 Nivel de investigación

Dicho de otro modo, el actual estudio se realizó bajo enfoque explicativo, tomando en cuenta las inquietudes de la variable infraestructura vial en las condiciones socioeconómicas de los habitantes durante el tramo 2, interpretándolo como una aclaración situacional, otorgándole un paralelismo y aporte investigativa más elevado a los cambios en análisis, evidenciado de la propuesta.

Las indagaciones de nivel explicativo trascienden la simple representación de conceptos o de formas, o la formación de crónicas entre conceptos; se centran en solucionar las razones de efemérides físicos o sociales. Ya que la denominación exterioriza interés en comprender por qué ocurre un anómalo y en qué situaciones se produce, o por qué hay relaciones entre dos o varias variables (Hernández y Mendoza, 2018).

4.2 Enfoque de investigación

Evidentemente el método de estudio, se utilizó una metodología cuantitativa, con que se realizó un estudio detallado de los cambios variables, además de efectuar un examen inferencial para establecer el valor de la correspondencia. En este escenario, señala que el método cuantitativo se cimienta en la recolección de información para confirmar las suposiciones a través de la ejecución de mediciones numéricas y la elaboración de un análisis estadístico (Maldonado J. , 2018).

4.3 Diseño de investigación

El estudio es de naturaleza fue no experimental debido a que no alteran las categorías, sino que el enfoque se dirige a percibir eventos tal como suceden en su hábitat oriundo. La información se recopila directamente y se analiza en una etapa subsiguiente.

Dentro del tramo de los bosquejos no experimentales, coexisten dos clases clave: los bosquejo longitud y bosquejo transversalidad. Esta observación se encamina especialmente en la perspectiva transversal, debido a que las identificaciones se recogen en el momento dado, con el objetivo de afianzar inferencias sobre el cambio, las razones e impactos. (Hernandez Sampieri et al., 2014)

4.4 Población y muestra de la investigación

4.4.1 Población

Urbe considerada en la labor de trabajo de indagación, considerados son vecindarios del distrito de Urcos y los alrededores a lo largo del tramo de estudio, Inambari, Quincemil, Ocongate que acontecen de 5047 personas en los que se les discurrieron 4628 vecindarios electores registrados del distrito; por lo cual los vecindarios ecuanímenes son 4628 habitantes (INEI, 2021)

4.4.2 Muestra

La actual exploración toma miramiento como muestra los pobladores, a quienes se les aplico se aplicó el cuestionario aleatorio simple de transitabilidad al contexto de la vía, calculo objetado de muestra para poblaciones finitas, siendo las cosas así asumimos un $N = 4628$ ciudadanos.

$$n = \frac{Nz^2PQ}{(N-1)e^2 + 2^2PQ}$$

Donde:

Z es nivel de fineza

N: población de estudio

P: éxito probabilístico

Q: en contra del éxito probabilístico

e: error estimado

4.4.3 Muestreo

Esta indagación empleó el muestreo aleatorio simple probabilístico de recolectar aleatoriedad de campo. Es importante destacar dicha elección de la población que realiza de manera aleatoria, es conveniente acotar como muestra al conjunto total de residentes, a determinar cómo cuerpo de la muestra, utilizándose muestreo aleatorio simple probabilístico, efectuando el cumulo muestral en poblaciones limitadas. Así, tomamos en cuenta un N= 4,628 habitantes, un nivel de intimidad del 95% con un margen de error muestral del 5%, y tomamos en cuenta la vecindad en su totalidad. En la que $p = 0.89$ y $q = 0.11$, $z = 1.96$ y $e = 0.05$, se observa la siguiente fórmula:

$$n = \frac{z^2 * P * Q * N}{e^2(N - 1) + P * Q}$$

Donde:

Z es nivel de confianza

N: población de estudio

P: éxito probabilístico

Q: en contra del éxito

e: error estimado

Supliendo arrojamos tenemos:

$$n = \frac{1.96^2 * 0.89 * 0.11 * 4628}{0.05^2(4628 - 1) + 0.89 * 0.11}$$

$$n = 163$$

4.5 Técnica e instrumento de recolección de datos

4.5.1 Técnica

En esta indagación se utilizó un sondeo, ya que facilita la recolección de toda la información requerida para determinar si la infraestructura del tramo 2 afecta o no la aptitud de existencia de los habitantes del distrito de Urcos.

Además del enfoque racial, se empleó la cosecha de información apoyada por orígenes secundarias, siendo las cosas así, el estudio fue más enriquecedor al buscar contrastes necesaria.

4.5.2 Instrumento

En cuanto a lo referente representa principalmente el cuestionario de preguntas cerradas, destinado a los residentes del distrito de Urcos y a lo largo del tramo 2, de la infraestructura vial - CVS-. Para este objetivo, se formularán preguntas basadas en la teoría examinada, ofreciendo opciones para responder.

Es importante destacar que el interrogatorio de preguntas cerradas utilizado en la indagación contó con escala de Likert, lo que facilitó la medición más exacta de las variables en exploración, así como su nivel de correspondencia, Es crucial comprender que esta escala proporciona información sobre el grado de aquiescencia de la urbe de estudio en correspondencia al expresado que aborda las categorías.

La escala Likert se utiliza en un estudio como herramienta para recolectar información cuantitativa. Es una clase aditiva que categoriza como nivel ordinal de medición. Esta escala incluye una serie de declaraciones, valoraciones que se pide que los individuos respondan. dicha declaración simboliza la propiedad que el investigador intenta evaluar, solicitado a los individuos que respondan en función de su nivel de conformidad o discrepancia con cada declaración. Normalmente, se utilizan cinco opciones de respuesta, cada una con un valor numérico. Estos valores se ven como un promedio para alcanzar apreciación que simboliza punto de vista del individuo en la escala (Maldonado S., 2012)

4.6 Procesamiento de datos

Para sentenciar correctamente los datos recolectados, se accedió al software estadístico SPSS V.27, y a través de este se detalló lo representativo de las filiaciones.

Luego de esto, se lograron los gráficos y tablas requeridos conforme a los ecuanimes establecidos en la investigación, las cuales fueron sometidos a exegesis o valoraciones de acuerdo a cada situación.

El programa SPSS⁴ reconocido software de naturaleza estadística e informática que resulta sumamente útil en las indagaciones de ciencias afanosas y sociales, así como en las empresas especializadas en indagaciones de plazas. Este software se emplea en consideración estancar y analizar las filiaciones para luego elaborar tablas, gráficos de datos complejos; este software reconocido por su habilidad para procesar datos complejos; este software es famoso por su capacidad.

⁴ Paquete estadístico para las ciencias sociales

CAPÍTULO V

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Este estudio de investigación se acató dentro del distrito de Urcos, hecho la aplicación de referencias a validar en hipótesis planteadas en la indagación. Estas indagaciones se centran en la analogía del impacto socioeconómico y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari. Contenidos ajustados a la población que demuestran el éxito en la consecución de los objetivos propuestos, tal como se especifica en los resultados obtenidos mediante el cuestionario realizado.

5.1 Resultados Descriptivos

Llevado con recuento categorizado de los datos recolectados a fin de identificar e interpretar los resultados. La encuesta se diseñó con un propósito claro que represente la situación presente de los residentes de las comunidades involucradas en el problema, y que quede bien definido para su entendimiento mediante preguntas directas y de fácil entendimiento.

5.1.1 Resultados de información General.

Las cualidades son rasgos específicos que, al manifestarse como atributos, permiten la identificación y diferenciación de parecidos. Estos característicos pueden abarcar elementos vinculados con la índole, la personalidad, lo simbólico e incluso el aspecto físico. En conclusión, las peculiaridades auxilian a establecer el carácter singular particular de una persona dentro de su contexto comunitario.

a. Edad de los inquiridos.

Tabla 6 *Edad de los inquiridos agrupados*

	N	%
15 a 30 años	25	15,3%
31 a 45 años	74	45,4%
46 a 60 años	46	28,2%
61 a mas	18	11,0%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretación.

Concerniente en la tabla, referenciado a la edad de los inquiridos, el mayor porcentaje representa a las edades de 31 a 45 años de edad con 45,4%, y el segundo lugar 28,2% a las edades de 46 a 60 años, en tercer lugar, con un porcentaje de 15,35 a las edades de 15 a 30 años, por último, con un porcentaje de 11,0% a las edades de 60 años a más.

b. Sexo de los Inquiridos.

Tabla 7 Sexo de los inquiridos

Genero	N	%
Masculino	67	41,1%
Femenino	96	58,9%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretación.

Referente al sexo de los inquiridos, el mayor porcentaje representa a los del sexo femenino con el 58,9%, y el 41,1% representa a los del sexo masculino, esto representa que los habitantes participantes del sexo femenino en las diferentes comunidades están más implicados en el problema de dicha investigación.

Figura 3

Sexo de los encuestados



c. Estado Civil de los Inquiridos.

Tabla 8 Estado civil de los encuestados

	N	%
Soltero	33	20,2%
Casado	39	23,9%
Conviviente	88	54,0%
Viudo/a	3	1,8%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

La tabla que antecede se aprecia el 54,0% de los encuestados son convivientes, seguido por el 23,9% son casados, el 20,2% de los encuestados son solteros, siendo un porcentaje menor con 1,8% de encuestados viudos, por tanto, podemos observar que los de estado civil conviviente, tuvieron mayor participación en la recopilación de información en el presente estudio.

d. Grados de Ilustración de los Indagados.

Tabla 9 Grado de ilustración de los encuestados

	N	%
Sin instrucción	12	7,4%
Primaria completa	64	39,3%
Secundaria completa	61	37,4%
Superior	26	16,0%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

La presente tabla podemos observar, el mayor porcentaje con 39,3% de los encuestados tienen primaria completa seguido del 37,4% con secundaria completa, mientras que solo el 16,0% de los participantes tienen educación superior y el 7,4% de los participantes no tienen instrucción, por tanto, podemos aclarar que existe una mayoría de los participantes con instrucción primaria completa.

Estos resultados evidencian que la población del área de influencia del tramo 2: Urcos – Inambari presenta, en su mayoría, un nivel educativo básico, lo cual es característico de las zonas rurales y semirurales de la sierra y selva del sur del país. Este perfil educativo resulta relevante para el análisis del estudio, dado que el grado de instrucción puede influir en la forma en que la población percibe, comprende y valora los impactos económicos, sociales y ambientales generados por la infraestructura vial, así como en su nivel de participación en las actividades económicas derivadas de la carretera

e. Procedencia.

Tabla 10 *Procedencia de los encuestados*

Lugar de procedencia	N	%
Baños termales	1	0,6%
Camanti	34	20,9%
Cattcca	3	1,8%
Ccatcca	1	0,6%
Inambari	8	4,9%
Kuchuhuasi-Urcos	2	1,2%
Mahuayani	6	3,7%
Marcapata	16	9,8%
Marcapata I	1	0,6%
muñapata	6	3,7%
Ocongate	28	17,2%
pampa camara	5	3,1%
Quincemil	1	0,6%
Sahuancay	1	0,6%
San Lorenzo	3	1,8%
Sector-Chimpacocha	1	0,6%
Tinky-urcos	8	4,9%
Urcos	38	23,3%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

Correspondiente la tabla trabajo de campo obtenido en lo que respecta al lugar de procedencia , el 23,3% de los participantes son de la localidad de Urcos, seguido con el 20,9% de lo participantes pertenecen a la localidad de Camanti, el 17,2% pertenecen a la localidad de Ocongate, el 9,8% de los participantes son de la localidad de Marcapata

y los demás participantes de las 10 localidades que pertenecen a la provincia de Quispicanchis hacen el total de 28,8% , por tanto podemos agregar que existe mayor participación de las localidades de Urcos, Camanti, Ocongate y Marcapata en la presente investigación.

5.2 Resultados para la Variable Carretera Interoceánica tramo 2.

5.2.1 Infraestructura Vial.

Tabla 11 *Percepción sobre la necesidad de construir una red vial que comunique a las comunidades a lo largo de la Red Vial Transoceánica, tramo 2*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	163	100,0	100,0	100,0

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

Según el estudio de campo realizado mediante el cuestionario aplicado, el resultado obtenido en la presente tabla indica que si es ineludible cimentar una red vial que comunique a las comunidades a lo largo de la red vial transoceánica tramo 2. Por el grado de importancia de la infraestructura como factor de insumo productivo, en las distintas actividades y otros.

Tabla 12 *Percepción de los encuestados sobre el aumento del nivel de seguridad durante el viaje*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	163	100,0	100,0	100,0

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

En la siguiente tabla, según información obtenida en el cuestionario aplicado a los participantes indica que efectivamente aumento el nivel de seguridad en el viaje en comparación del estado anterior de dicha vía.

Tabla 13 *Percepción de los encuestados sobre la mejora de la comodidad de los pasajeros durante el viaje.*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
--	--	------------	------------	-------------------	----------------------

Válido	Si	163	100,0	100,0	100,0
---------------	-----------	-----	-------	-------	-------

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

En la presente tabla obtenida de acuerdo al cuestionario aplicado a la población beneficiaria indica que si ha mejorado la comodidad de los pasajeros durante sus viajes por dicha vía

5.2.2 Actividades de Conservación Vial.

Tabla 14 *Conservación vial*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	160	98,2	98,2	98,2
	No	3	1,8	1,8	100,0
	Total	163	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

En la presente tabla obtenida de acuerdo al cuestionario aplicado en la interrogante sobre las actividades de conservación vial, el 98,2% de los participantes encuestados manifiestan positivamente que con la construcción de la vía del CVIS a incrementado el flujo vehicular a lo largo del tramo de construcción, mientras que solo el 1,8% de los participantes encuestados manifestaron negativamente.

Tabla 15 *Optimización del servicio*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	161	98,8	99,4	99,4
	No	2	,6	,6	100,0
	Total	163	100	100,0	

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

La presente tabla, según averiguación aplicado, el 99,8% de los participantes encuestados indican que la construcción del tramo 2 si viene optimizando el proceso de servicio de transporte terrestre a lo largo de su condominio, mientras que solo el 0,6%

del participante encuestado manifestó negativamente y el 0,6% del participante encuestado se obtuvo como perdido.

Tabla 16 Mantenimiento de la vía del CVIR

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alta	14	8,6	8.6	8.6
	Media	149	91,4	91.4	100,0
	Total	163	100	100,0	

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

En la presente tabla, según los datos obtenidos del cuestionario aplicado, el 91,4% de los participantes califican con validez media el mantenimiento de la vía del CVIR tramo 2, y el 7,4% de los participantes encuestados califican una validez alta el mantenimiento de la vía del CVIR tramo 2.

Tabla 17 Valoración de la obra ejecutada

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Alta	13	8,0	8.0	8.0
	Media	150	92,0	92,6	100,0
	Total	163	99,4	100,0	

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

Referente a la tabla, podemos manifestar 92,0% de los participantes encuestados indican una valoración media sobre las obras ejecutadas, a lo largo de su construcción del tramo 2 del CVIS, mientras que solo el 7,4% de los participantes encuestados mencionan una valoración alta sobre las obras ejecutadas a lo largo de su construcción del tramo 2 del CVIS.

5.2.3 Sistema de Transporte Publico.

Tabla 18 Importancia de reglas del conductor

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	162	99,4	100,0	100,0
	No	1	,6		
Total		163	100,0		

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

Lo referente tabla en lo que respecta al sistema de transporte público, el 99,4% de los participantes en su mayoría encuestados hacen una validación positiva sobre la importancia que los conductores conozcan el reglamento de tránsito, manifestar estar de conocer, y un porcentaje del 0,6% de solo un encuestado consideran no conocer.

Tabla 19 Seguro de funcionamiento vehicular

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	161	98,8	100,0	100,0
	No	2	1,2		
Total		163	100,0		

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

La presente tabla según indagación aplicada, el 98,8% de los participantes encuestados, hacen una valoración positiva sobre la interrogante sobre si es importante mantener un funcionamiento seguro en los vehículos en la construcción de la vis, mientras que solo el 1,2% de los participantes encuestados se obtuvo como perdido. Por tanto, podemos manifestar que existe una mayoría en su afirmación de manera positiva.

Tabla 20 Armonía entre peatones y conductores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	161	98,8	100,0	100,0
	No	2	1,2		
Total		163	100,0		

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

Lo referente a la tabla sobre la incógnita cree que la convivencia en armonía entre conductores, peatones y sociedad en general muestra una cultura de seguridad vial, manifestaron que el 98,8% de los participantes encuestados hicieron una validación positiva, mientras que solo el 1,2% de los encuestados según los datos obtenidos del cuestionario aplicado resultaron estar perdidos en el sistema.

Tabla 21 *Espacio y ordenamiento para circular con normalidad*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido acumulado	
Válido	Si	160	98,2	100,0	100,0
	No	3	1,8		
Total		163	100,0		

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

Evidentemente se direcciona al ordenamiento del transporte, a lo largo de la vía de construcción, existe tiempo y espacio en el que los vehículos puedan circular con normalidad, mencionan estar positivamente de acuerdo, mientras que solo el 1,8% de los participantes encuestados se encuentran perdidos.

Tabla 22 *Volumen de tonelaje de circulación de carga pesada.*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido acumulado	
Válido	Si	159	97,5	97,5	97,5
	No	4	2,5	2,5	100,0
Total		163	100,0		

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretar.

La presente tabla, según ilustración aplicada, el 97,5% de los participantes encuestados responden positivamente sobre la interrogante que, si usted percibe que se respeta el tonelaje o volumen de circulación del transporte de carga pesada a lo largo del tramo 2, mientras que solo el 2.5% de los encuestados se obtuvieron como perdidos en el sistema.

5.3 Resultados de la Variable Impactos Socioeconómicos y Gobierno Local.

5.3.1 Impacto económico

Tabla 23 Condiciones económicas del tramo 2.

REACTIVO	CONDICIONES ECONÓMICAS										TOTAL	
	Totalmente en desacuerdo		En desacuerdo		Indiferente		De acuerdo		Totalmente de acuerdo			
	<i>F</i>	%	<i>F</i>	%	<i>F</i>	%	<i>F</i>	%	<i>F</i>	%	<i>F</i>	%
¿Está usted de acuerdo con el aumento de su capacidad adquisitiva, por efecto de la construcción de la vía interoceánica?	0	0.00%	17	10.43%	2	1.23%	144	88.34%	0	0.00%	163	100%
¿Está usted de acuerdo con el incremento del comercio y los servicios implementados los emprendimientos a lo largo de la construcción de la vía interoceánica?	1	0.61%	15	9.20%	3	1.84%	144	88.34%	0	0.00%	163	100%
¿Considera usted de acuerdo con el incremento del nivel de ingresos, por condición de la construcción de la vía interoceánica?	0	0.00%	27	16.56%	5	3.07%	131	80.37%	0	0.00%	163	100%
¿Cree usted de acuerdo con su ingreso per cápita ha aumentado por efecto de la construcción de la vía interoceánica?	0	0.00%	34	20.86%	6	3.68%	123	75.46%	0	0.00%	163	100%
¿Está usted de acuerdo con las condiciones del nivel de empleo desempeñado en su actividad económica?	1	0.61%	42	25.77%	6	3.68%	114	69.94%	0	0.00%	163	100%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado

Lo concerniente a tabla, en lo que respecta la colisión económica, la pregunta formulada ¿Está usted de acuerdo con el aumento de su capacidad adquisitiva, por efecto de la construcción de la vía interoceánica?, el 88.34% de los participantes encuestados están de acuerdo, y el 1.23% de los participantes encuestados se encuentran indiferentes, mientras que solo el 10.43% de los participantes encuestados se expusieron estar en desacuerdo, en consideración podemos aludir un gran porcentaje de la vecindad indagada en estar de acuerdo por dicha interrogante.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Está usted de acuerdo con el incremento del comercio y los servicios implementados los emprendimientos a lo largo de la construcción de la vía interoceánica?, el 88.34% de los participantes encuestados se mostraron estar de acuerdo con la incógnita, y el 9.20% de la población indagada se mostraron estar en desacuerdo, mientras que solo el 1.84% de la población indagada expusieron ser indiferente, 0.6% de la población indagada expusieron estar totalmente en desacuerdo, al respecto podemos afirmar que existe un gran porcentaje de la población participante en estar en acuerdo con la interrogante.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Considera estar usted de acuerdo con el incremento del nivel de ingresos, por condición de la construcción de la vía interoceánica?, el 80.37% de los participantes estuvieron de acuerdo con la interrogante y solo el 16.56% de los participantes indagados expusieron estar en desacuerdo, mientras que 3.07% de los participantes encuestados se mostraron estar indiferente con dicha interrogante.

Retomando a la incógnita, ¿cree estar usted de acuerdo con su ingreso ha aumentado por secuela de la construcción de la vía interoceánica?, el 75.46% de la población indagada expusieron dar de acuerdo con la incógnita planteada, y el 20.86% de los participantes encuestados expusieron estar en desacuerdo frente a la interrogante planteada, y solo el 3.63%

de los participantes encuestados expusieron estar indiferentes, por tanto podemos eludir que existe un mayor porcentaje de los participantes que apoyan a la incógnita planteada.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Está usted de acuerdo con las condiciones del nivel de empleo desempeñado en su actividad económica?, el 69.94% de los participantes encuestados mostraron estar de acuerdo con la inquietud esbozada, el 25.77% de la población indagada expusieron residir en desacuerdo con la indagación consultada, y solo el 0.61% de la población indagada mostro estar totalmente en desacuerdo, evidentemente que 3.68% de participantes encuestados revelaron estar indiferentes con la interrogante planteada. Por tanto, se deduce que existe una mayoría de los participantes encuestados en estar de acuerdo con la interrogante planteada.

5.3.2 Impacto Social

Tabla 24 Condiciones sociales del tramo 2.

REACTIVO	CONDICIONES SOCIALES										TOTAL	
	Totalmente en desacuerdo		En desacuerdo		Indiferente		De acuerdo		Totalmente de acuerdo			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
¿Considera estar de acuerdo que la población migre temporalmente, buscando oportunidades de actividades sociales?	0	0.00%	5	3.07%	0	0.00%	158.0	96.93%	0	0.00%	163	100%
¿Con la construcción de la vía interoceánica, mejoro las oportunidades de empleo para la población en general?	4	2.45%	30	18.40%	0	0.00%	129.0	79.14%	0	0.00%	163	100%
¿Cómo considera usted que la población a lo largo del tramo se viene incrementando?	0	0.00%	21	12.88%	4	2.45%	138.0	84.66%	0	0.00%	163	100%
¿A lo largo de la construcción de la vía interoceánica, considera usted estar de acuerdo que se brinda un buen servicio a los visitantes?	3	1.84%	50	30.67%	5	3.07%	105.0	64.42%	0	0.00%	163	100%
¿Su condición de vivienda posee algún cambio después de la construcción de la vía interoceánica?	4	2.45%	37	22.70%	8	4.91%	114.0	69.94%	0	0.00%	163	100%

¿Su vivienda cuenta con los recursos básicos de sanidad (agua, desagüe) de acuerdo a sus necesidades?	1	0.61%	33	20.25%	13	7.98%	115.0	70.55%	1	0.61%	163	100%
¿Usted de acuerdo con su nivel de preparación académica, para poder ocupar algún puesto de trabajo que se presenten en la localidad?	22	13.50%	76	46.63%	29	17.79%	36.0	22.09%	0	0.00%	163	100%
¿Está usted de acuerdo con el servicio médico cuando se le presento algunas complicaciones en ser atendido a tiempo en un centro de salud?	21	12.88%	11	68.10%	4	2.45%	25.0	15.34%	2	1.23%	163	100%
¿Como percibe estar que los médicos están preparados para atender un parto de una madre gestante?	31	19.02%	10	64.42%	3	1.84%	23.0	14.11%	1	0.61%	163	100%
¿De acuerdo a su intuición con la construcción de la vía, cree usted que a aumentado el nivel de producción de las actividades económicas?	1	0.61%	15	9.20%	3	1.84%	142.0	87.12%	2	1.23%	163	100%
¿Cómo percibe a las familias cree que sus ingresos personales mejoraron?	0	0.00%	9	5.52%	13	7.98%	136.0	83.44%	5	3.07%	163	100%
¿Está usted de acuerdo con sus ingresos acorde a su nivel de educación?	0	0.00%	26	15.95%	23	14.11%	97.0	59.51%	17	10.43%	163	100%
¿Está usted de acuerdo con el aumento de que la población se dedique a las distintas actividades económicas?	0	0.00%	10	6.13%	2	1.23%	147.0	90.18%	4	2.45%	163	100%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado

Interpretación:

El análisis precedente respecto la colisión social, la pregunta formulada, ¿Considera estar de acuerdo que la población migre temporalmente, buscando oportunidades de actividades sociales?, el 96.93% de los participantes encuestados se mostraron estar de acuerdo con la incógnita trazada, y solo el 3.07% de los participantes encuestados se descubrieron estar en desacuerdo con la interrogante planteada, por tanto existe una gran mayoría de la población tiene necesidades de migrar en busca de oportunidades de actividades sociales.

En lo que respecta la incógnita, ¿Con la construcción de la vía interoceánica, mejoro las oportunidades de empleo para la población en general?, el 79.14% de los participantes encuestados expusieron estar de acuerdo con dicha inquietud, el 18.40% de los participantes encuestados mostraron estar en desacuerdo y el 2.45% de la población indagada revelaron residir totalmente en desacuerdo a la incógnita planteada, por tanto podemos afirmar existe un porcentaje mayor que aprueban la interrogante planteada.

En lo que respecta a la enigma, ¿Cómo considera usted que la población a lo largo del tramo se viene incrementando?, el 84.66% de los participantes encuestados se mostraron estar de acuerdo, mientras que el 12.88% de los participantes encuestados expusieron estar en desacuerdo y el 2.45% de la población inquirida expusieron estar indiferentes, por lo demás podemos afirmar que existe una mayoría de los participantes que afirman que la población se viene incrementando a lo largo del tramo luego de las mejoras con el proyecto.

En lo que respecta a la interrogante, ¿a lo largo de la construcción de la vía interoceánica, considera usted estar de acuerdo que se brinda un buen servicio a los visitantes?, el 64.42% de los participantes encuestados se mostraron estar de acuerdo con la interrogante planteada, seguido por el 30.67% de los participantes encuestados revelaron estar en desacuerdo con la incógnita trazada, 3.07% de la población inquirida expusieron estar

indiferentes frente a la interrogante planteada, siendo una mayoría en estar de acuerdo en que la construcción de la vía interoceánica brinda un buen servicio a los visitantes.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Su condición de vivienda posee algún cambio después de la construcción de la vía interoceánica?, 69.94% de los participantes indagados, expusieron estar de acuerdo con la incógnita trazada, y el 22.70% de la población indagada se mostró estar en desacuerdo, mientras que el 4.91% de la población inquirida expusieron estar indiferentes, 2.45% de la población indagada revelaron estar totalmente en desacuerdo, evidentemente afirmar que efectivamente las condiciones de vivienda poseen cambios después de la construcción de la vía interoceánica.

En lo que respecta a la enigma, ¿su vivienda cuenta con los recursos básicos de sanidad acorde a sus necesidades?, 70.55% de los participantes encuestados, se expusieron estar de acuerdo con la incógnita trazada y el 0.61% se mostraron estar totalmente de acuerdo con la incógnita trazada, el 20.25% de los participantes encuestados, evidenciaron estar en desacuerdo frente a la incógnita trazada, mientras que el 7.98% de la población inquirida expusieron estar indiferentes con la incógnita trazada, solo el 0.61% de los participantes inquiridos expusieron estar totalmente en desacuerdo, por tanto existe una mayoría de los participantes estar de acuerdo con que las vivienda cuentan con servicios básicos de sanidad.

En lo que respecta la incógnita planteada, ¿Usted está de acuerdo con su nivel de preparación académica, para poder ocupar algún puesto de trabajo que se presenten en la localidad?, el 46.63% de los participantes encuestados, se mostraron estar en desacuerdo, seguido por 22.09% de los participante encuestados mostraron estar de acuerdo, 17.79% de la población inquirida se expusieron estar indiferentes con enigma revelada, y el 13.50% de la población inquirida se expusieron estar totalmente en desacuerdo. Por tanto, dado los resultados obtenidos existe deficiencias con el nivel de preparación académica en la localidad para estar aptos y poder representar en los actos laborales.

En lo que respecta la interrogante planteada, ¿Está usted de acuerdo con el servicio médico?, 68.10% de la urbe inquirida se mostraron estar en desacuerdo, 15.34% de los participantes encuestados expusieron estar de acuerdo frente a la enigma trazada y el 1.23% de los participantes encuestados ostentan estar totalmente de acuerdo con la enigma planteada, frente al 12.88% de la urbe inquirida ostentan estar totalmente en desacuerdo frente a la enigma planteada, el 2.45% de la urbe encuestada ostentan estar indiferentes frente la enigma trazada. Por tanto, podemos concluir que no existe una buena implementación de urgencias en los centros de salud en las localidades en estudio.

En lo que respecta la incógnita planteada, ¿Como percibe estar que los médicos están preparados para atender un parto de una madre gestante?, 64.42% de los participantes encuestados ostentan estar en desacuerdo a la incógnita delineada, mientras que el 19.02% de la urbe encuestada expusieron estar totalmente en desacuerdo a la enigma delineada, solo el 14.11% de la urbe encuestada ostentan estar de acuerdo con la incógnita delineada, el 0.61% de los participantes censados ostentan estar totalmente de acuerdo y el 1.84% de los participantes censados mostraron estar indiferentes con la interrogante planteada, por consiguiente podemos apreciar que dada un gran porcentaje de participantes, en las localidades en estudio, no existe una buena implantación en lo que respecta a los especialistas y los establecimientos en los puestos de salud.

En lo que respecta la interrogante planteada, ¿De acuerdo a su intuición con la construcción de la vía, cree usted que a aumentado el nivel de producción de las actividades económicas?, el 87.12% de los participantes encuestados, se mostraron estar de acuerdo con la interrogante planteada y el 1.23% de la urbe indagada ostentan estar totalmente de acuerdo, mientras que el 9.20% de la urbe indagada ostentan estar en desacuerdo a la interrogante planteada, el 1.84% de los participantes encuestados ostentan estar indiferentes, el 0.61% de la urbe indagada ostentan estar totalmente en desacuerdo; convenientemente acotamos que de

acuerdo a la incógnita trazada se afirma que efectivamente se ha incrementado el nivel de producción de las actividades económicas con la construcción de la vía.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Cómo percibe a las familias cree que sus ingresos personales mejoraron?, el 83.44% de la urbe inquirida exponen estar de acuerdo con la enigma planteada, el 3.07% de los participantes inquirida ostentan estar totalmente de acuerdo frente a la enigma planteada, y el 7.98% de la urbe encuestada ostentan estar indiferentes frente a la enigma trazada, el 5.52% de los participantes encuestados se expusieron estar en desacuerdo frente a la interrogante planteada. Por consiguiente, podemos manifestar que efectivamente los ingresos personales mejoraron en las localidades en estudio con la construcción de la vía en mención.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Está usted de acuerdo con sus ingresos acorde a su nivel de educación?, el 59.51% de los participantes encuestados se mostraron estar de acuerdo y el 10.43% de los participantes encuestados se mostraron estar totalmente de acuerdo con la incógnita trazada, el 15.95% de los participantes encuestados ostentan estar en desacuerdo y el 14.11% de la población inquirida ostentan estar indiferentes con la incógnita planteada. Por tanto, de acuerdo a la información obtenida se deduce que la población en estudio está de acuerdo con sus ingresos de acuerdo a su nivel de educación.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Está usted de acuerdo con el aumento de que la población se dedique a las distintas actividades económicas?, 90.18% de los participantes encuestados se mostraron estar de acuerdo con la interrogante planteada, el 2.45% de la urbe inquirida ostentan estar totalmente de acuerdo con la enigma planteada, frene al 6.13% de los participantes encuestados expusieron estar en desacuerdo frente a la incógnita trazada y el 1.23% de los participantes encuestados expusieron estar indiferentes a la incógnita trazada, por tanto de acuerdo a la información obtenida podemos concluir que la población está de acuerdo con el aumento de que la población se dedique a las distintas actividades económicas.

Finalmente, Respecto al aumento de la calidad de vida de la población del tramo 2, este se evidencia al integrar los resultados obtenidos en las dimensiones económica y social del estudio. En el aspecto económico, el 88.34% de los encuestados manifestó que su capacidad adquisitiva aumentó por efecto de la construcción de la vía interoceánica, mientras que el 75.46% señaló una mejora en su ingreso per cápita. En cuanto a las condiciones de vivienda, el 69.94% de los participantes reconoció haber percibido cambios positivos en su vivienda tras la construcción de la vía, y el 70.55% indicó contar actualmente con los servicios básicos de sanidad (agua y desagüe) acordes a sus necesidades. En conjunto, estos resultados evidencian que la mayoría de la población percibe una mejora tangible en su calidad de vida, principalmente asociada al incremento de ingresos y a mejores condiciones de vivienda y servicios básicos, si bien persisten brechas relevantes en el acceso a la atención médica, tal como se detalla en los reactivos correspondientes a salud

5.3.3 Impacto Ambiental

Tabla 25 Condiciones ambientales del tramo 2.

REACTIVO	CONDICIONES MEDIO AMBIENTALES										TOTAL	
	Totalmente en desacuerdo		En desacuerdo		Indiferente		De acuerdo		Totalmente de acuerdo			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
¿se promueve campañas de conservación ambiental?	2	1.23%	31	19.02%	2	1.23%	128.	78.53%	0	0.00%	16	100%
¿Los ciudadanos participaban en los programas de sensibilización ambiental?	11	6.75%	70	42.94%	2	1.23%	80.0	49.08%	0	0.00%	16	100%
¿Está de acuerdo con que las autoridades realizan reglamentos o normas para la protección ambiental?	3	1.84%	35	21.47%	4	2.45%	121.	74.23%	0	0.00%	16	100%
¿Las municipalidades a lo largo de la construcción de la vía realiza ferias u otras actividades tomando en cuenta a las poblaciones de escasos recursos?	2	1.23%	53	32.52%	0	0.00%	107.	65.64%	1	0.61%	16	100%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretación:

La tabla en lo que se refiere a la Condición Medio Ambientales, la interrogante planteada, ¿se promueve campañas de conservación ambiental?, el 78.53% de los participantes inquiridos, estuvieron de acuerdo, frente al 19.12% de los participantes inquiridos estuvieron en desacuerdo, el 1.23% de los participantes inquiridos estuvieron totalmente en desacuerdo y el 1.23% de los participantes encuestados estuvieron indiferentes; por tanto podemos concluir que existe un gran porcentaje de la urbe que afirma que en realidad se promueven campañas de conservación ambiental en los sectores en estudio.

En lo que respecta a la inquietud, ¿Los ciudadanos participaban en los programas de sensibilización ambiental?, el 49.08% de los participantes inquiridos ostentan estar de acuerdo con la incógnita planteada, frente al 42.94% de los participantes inquiridos ostentan estar en desacuerdo, el 6.75% de los participantes inquiridos ostentan estar totalmente en desacuerdo y el 1.23% de la población inquirida ostentan estar indiferentes a la pregunta planteada; por tanto podemos deducir que no existe una participación masiva en las transmisiones de sensibilización climática.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Está de acuerdo con que las autoridades realizan reglamentos o normas para la protección ambiental?, el 74.23% de la urbe inquirida exhiben estar de acuerdo con la pregunta trazada, frente al 21.47% de los participantes inquiridos exhiben estar en desacuerdo, el 1.84% de los colaboradores inquiridos se exhiben estar totalmente en desacuerdo y el 2.45% de los participantes inquiridos exhiben estar indiferentes a la pregunta trazada; convenientemente concluimos que existe un gran porcentaje de la urbe inquirida que afirman estar de acuerdo en que las autoridades realizan reglamentos o normas para el amparo ambiental en dichos sectores.

En lo que respecta a la interrogante, ¿Las municipalidades a lo largo de la construcción de la vía realizan ferias u otras actividades tomando en cuenta a las poblaciones de escasos recursos?, 65.64% de la urbe inquirida exponen estar de acuerdo con la pregunta planteada, el 0.61% de la urbe inquirida exponen estar totalmente de acuerdo con la pregunta trazada frente al 32.52% de los participantes inquiridos ostentan estar en desacuerdo a la pregunta trazada y el 1.23% de la urbe inquirida ostentan estar totalmente en desacuerdo, por convencimiento concluimos que existe un gran porcentaje de la urbe que afirman que las municipalidades a lo largo de la construcción de la vía realizan ferias u otras actividades en beneficio de la urbe de escasos recursos.

5.3.4 Impacto en el Gobierno Local

Tabla 26 Aspectos de la intervención del gobierno local.

REACTIVO	GOBIERNO LOCAL										TOTAL	
	Totalmente en desacuerdo		En desacuerdo		Indiferente		De acuerdo		Totalmente de acuerdo			
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
¿Los gobiernos locales promueve la formación y participación de organizaciones sociales organizadas en las diferentes actividades económicas en los diferentes sectores a lo largo de la via?	1	0.61%	77	47.24%	0	0.00%	85.0	52.15%	0	0.00%	3	100%
La municipalidad hace conocer a los ciudadanos sobre sus documentos normativos, manejo de presupuesto, etc. ¿Para la eficiente gestión municipal?	11	6.75%	120	73.62%	1	0.61%	31.0	19.02%	0	0.00%	3	100%
¿Está de acuerdo con que la anterior gestión, tenía conocimiento sobre las normas, decretos, etc. que daban las autoridades?	39	23.93%	105	64.42%	1	0.61%	18.0	11.04%	0	0.00%	3	100%

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

Interpretación:

La presente tabla, en lo que respecta a la colisión de gobierno local, la interrogante planteada, ¿Los gobiernos locales promueve la formación y participación de organizaciones sociales organizadas en las diferentes actividades económicas en los diferentes sectores a lo largo de la vía?, el 52.15% de los participantes encuestados se mostraron de acuerdo con la enigma planteada, mientras que el 47.24% de los participantes encuestado expusieron en desacuerdo con la enigma trazada y el 0.61% de los colaboradores revelaron totalmente desacuerdo con la enigma planteada; evidentemente concluimos que en la población en estudio existe una participación promedio en que los gobiernos locales promueven participar en organizaciones sociales organizadas en las diferente actividades económicas en los diferentes sectores a lo largo de la vía.

En lo que respecta la interrogante, el 73.62% de participantes inquiridos exhiben en desacuerdo con la interrogante planteada, el 6.75% de la urbe inquirida exhiben totalmente en desacuerdo con el enigma trazado, el 0.61% de la urbe inquirida exhiben indiferentes frente al enigma trazado, frente a 19.02% de los participantes inquiridos exhiben estar de acuerdo frente al enigma planteado, cabe resaltar que existe un porcentaje mayor en desacuerdo con el comportamiento ediles.

Finalmente a la enigma, ¿Está de acuerdo con que la anterior gestión, tenía conocimiento sobre las normas, decretos, etc. que daban las autoridades?, 64.42% de la urbe inquirida exhiben estar en desacuerdo, 23.93% de la urbe inquirida exhiben estar totalmente en desacuerdo, el 0.61% de la urbe inquirida ostentan residir indiferentes, frente al enigma consultado, mientras que 11.04% de la urbe inquirida exhiben estar de acuerdo con la enigma planteada; cabe resaltar que existe una mayoría de la urbe en estudio que no están de acuerdo con que la anterior gestión. Mostraba interés en hacer conocer las ordenanzas ediles.

5.4 Resultados de estadística inferencial.

5.4.1 Análisis de confiabilidad.

Tabla 27 *Análisis de fiabilidad del instrumento mediante el coeficiente Alfa de Cronbach.*

Alfa de Cronbach	N° de elementos
,637	36

Según el análisis de la estadística de confiabilidad de Alpha de Cronbach, se puede apreciar una excelente fiabilidad con la que se pudo recopilar la información. Esto se debe a que representa el 63.70 por ciento de factibilidad de confianza de los instrumentos empleados, con relación a los indicadores empleados en este estudio. A continuación, se llevó a cabo el procesamiento de nuestra información recolectada, derivada de nuestra implementación de trabajo concerniente.

5.4.2 Análisis de normalidad.

Tabla 28 *Pruebas de normalidad*

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Infraestructura Vial	.	163	.	.	158	.
Actividades de Conservación Vial	de,505	163	,000	,380	158	,000
Sistema de Transporte Público	,525	163	,000	,053	158	,000

La normalidad empleada fue la de Kolmogorov-Smirnov, proporcionada para muestras mayores a 50 casos; consistentes al estudio cuenta con un total de 163 datos, se aplicó esta prueba a cada una de las variables analizadas. Las secuelas arrojaron un valor de significancia de 0.000, mínimo al umbral de 0.05, lo que exterioriza que las filiaciones no acosan una repartición normal, corresponde a la variable, carretera interoceánica

tramo 2. En consecuencia, para el análisis de hipótesis se optó el uso de estadística no paramétrica, específicamente mediante el coeficiente de ANOVA.

Por otro lado, en lo corresponde a la variable impacto social, económico y medio ambiental, la prueba es la siguiente:

Tabla 29 Nivel de prueba de las condiciones sociales-económicas.

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
condiciones económicas	,344	163	,000	,712	163	,000
condiciones sociales	,155	163	,000	,915	163	,000
condiciones medio ambientales	,235	163	,000	,848	163	,000
gobierno local	,197	163	,000	,890	163	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

La normalidad empleada fue la de Kolmogorov-Smirnov, proporcionada a muestras mayores a 50 casos; consistentes al estudio cuenta con un total de 163 datos, se aplicó esta prueba a cada una de las variables analizadas. Las secuelas arrojaron un valor de significancia de 0.000, inferior al umbral de 0.05, lo que exterioriza que las filiaciones no acosan una repartición normal, lo que corresponde a la variable, impactos sociales, económico, medio ambiental y gobierno local. En consecuencia, para el análisis de hipótesis se optó el uso de estadística no paramétrica, específicamente mediante el coeficiente de ANOVA, para un análisis más exhaustivo de las dimensiones. A continuación, procesos las demostraciones hipotéticas.

5.4.3 Prueba de hipótesis.

a. Hipótesis general

Ho: El impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo

2: Urcos – Inambari no es significativo y adecuado.

Ha: El impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo

2: Urcos – Inambari es significativo y adecuado.

Tabla 30
Prueba de Anova de las Variables

ANOVA ^a						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	8,794	2	3,452	8,435	,000 ^b
	Residuo	54,700	161	,450		
	Total	63,494	163			

a. Variable dependiente: Impactos socioeconómicos

b. Predictores: (Constante), Infraestructura vial tramo 2

Tabla 31 *Impacto global entre lo Socioeconómico y la Infraestructura Vial*

Coeficientes ^a						
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados		Sig.
		B	Desv. Error	Beta	t	
1	(Constante)	3,545	,270		13,116	,000
	infraestructura vial	,323	,224	-,114	-1,442	,151

a. Variable dependiente: impacto socioeconómico global

Nota: Elaboración propia en base a los datos obtenidos del cuestionario aplicado.

Como podemos observar la precedente tabla, respecto a nuestro conocimiento si tuvo o no impacto entre nuestros fenómenos analizados entre si la construcción de la infraestructura vial es adecuado y significativo, se ha percibido que tiene un alto grado de significancia que p-valor de 0.000 es menor que el 5% de estimación. En consideración podemos afirmar que también es adecuada la implicancia debido a que tiene una participación del 32.30% la infraestructura vial en los efectos positivos socioeconómicos y ambientales

La presente indagación sobre el impacto socioeconómico y medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: Urcos – Inambari, se corrobora a través de la prueba no paramétrica ANOVA, que el valor de p-calculado 0.0000 es menor que lo

planteado del 5% entre ambas variables. Esto se manifiesta en que el eficiente manejo de la vía interoceánica concerniente a su conservación y manejo de la infraestructura, se percibe un objetivo bien definido en los aspectos sociales y económicos, lo envuelve en los tratos de la conservación ambiental sin perjudicar los recursos existentes a lo largo de la vía, por consiguiente estos resultados son corroborados por Rojas & Ramírez (2018), quienes en su indagaciones llegan a mostrar que logrando como referencia que en el Análisis de los Respecto al desarrollo económico y la calidad de la infraestructura vial durante el periodo 2006-2014, se deduce que Colombia incrementó el índice de calidad vial en un 1,5% y el PIB se elevó en un 42,34%. Por otro lado, eso muestra la eficiencia sostenibilidad de los efectos sociales económicos y culturales ambientales. En tal sentido bajo lo referente anterior la determinación de los resultados confirman que mientras mejor se conserve la infraestructura vial a lo largo del tramo 2, los aspectos sociales económicos y ambientales de las familias tenderán a mejorar ya que se reduce la contaminación y se mejora el desplazamiento en corto tiempo.

b. Hipótesis específicas 1

Ho: El impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo

2: Urcos – Inambari, no es significativo y adecuado.

Ha: El impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo

2: Urcos – Inambari, es significativo y adecuado.

Tabla 32 Prueba de Anova de las dimensiones

ANOVA ^a						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	6,879	3	2,293	7,157	,000 ^b
	Residuo	50,300	157	,320		
	Total	57,179	160			

a. Variable dependiente: condiciones económicas

b. Predictores: (Constante), sistema de transporte público, infraestructura vial, actividades de conservación vial

De acuerdo al análisis, del impacto de las dimensiones de la carretera interoceánica tramo2, se puede observar que de acorde a los predictores indicadores nos muestra un alto grado de significancia y razonabilidad en las actividades económicas este fenómeno estructural.

Tabla 33 Coeficientes del modelo de regresión lineal para las condiciones económicas.

		Coeficientes ^a				
		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados		
Modelo		B	Desv. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constante)	3,392	,703		4,823	,000
	infraestructura vial	,056	,139	,030	,400	,690
	actividades de conservacion vial	,946	,336	,216	2,817	,005
	sistema de transporte público	-1,230	,406	-,231	-3,031	,003

a. Variable dependiente: condiciones económicas

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

A partir del modelo visualizado MCO del ANOVA, la infraestructura vial, inicialmente no genera seguridad de transitabilidad en condiciones económicas, resultado de significancia inapropiadas, en lo que se considera a la actividad de conservación vial es razonable y significativo a la variable explicada ya que tiene una participación de 0.005, con una tendencia positiva del 5.60% en las cambios de

actitudes de los pobladores inicialmente con la construcción de la vía, en lo que considera el sistema de transporte público es significativo y negativo, esto se demuestra las deficiencias que se presentaron antes de la construcción vial.

c. Hipótesis específicas 2

Ho: El impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social tramo 2: Urcos – Inambari, no es significativo y adecuado.

Ha: El impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social tramo 2: Urcos – Inambari, es significativo y adecuado.

Tabla 34 *Prueba de predictor social*

ANOVA ^a						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	2,501	3	,834	6,204	,001 ^b
	Residuo	21,101	157	,134		
	Total	23,603	160			

a. Variable dependiente: condiciones sociales

b. Predictores: (Constante), sistema de transporte público, infraestructura vial, actividades de conservación vial

En consideración al análisis de predictores de los residuos del modelo, nos muestran buen grado de significancia y razonabilidad concerniente a las condiciones social ya que el cálculo de Fisher supera el nivel de 5 unidades escalar.

Tabla 35 *Coefficientes del modelo de regresión lineal de las condiciones sociales*

Coefficientes ^a					
		Coefficientes no estandarizados	Desv. Error	Coefficientes estandarizados	
Modelo		B		Beta	t
1	(Constante)	2,960	,456		6,497
	infraestructura vial	-,111	,090	-,093	-1,229
	actividades de conservación vial	,693	,218	,246	3,187
	sistema de transporte público	-,583	,263	-,170	-2,217

a. Variable dependiente: condiciones sociales

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

En consideración la participación del impacto que genera la infraestructura vial al aspecto social es también significativo, ya que las desemejantes actividades que se desarrollan a lo largo del tramo se ven altamente beneficiados con la conservación de la vía, que sobre la base del cien por ciento tiene una participación de 69.30% de influencia sobre las actividades sociales, indicador que motiva a llevar adelante distintas actividades creativas a lo largo de la vía. Por otro lado, también se puede verificar que infraestructura vial, a la fecha de investigación se observa que está en óptimas condiciones de transitabilidad.

d. Hipótesis específicas 3

Ho: El grado de impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos – Inambari, no es significativo y adecuado.

Ha: El grado de impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos – Inambari, es significativo y adecuado.

Tabla 36 *Prueba de predictor medio ambiental*

ANOVA ^a						
Modelo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
1	Regresión	3,565	3	1,188	2,880	,038 ^b
	Residuo	64,765	157	,413		
	Total	68,330	160			

a. Variable dependiente: condiciones medio ambientales

b. Predictores: (Constante), sistema de transporte público, infraestructura vial, actividades de conservación vial

Lo referente a las condiciones medio ambientales la infraestructura vial tiene un huella efectivo y revelador ya que el p-valor es menor al 5% de significancia, lo que nos muestra una adecuada conservación ambiental.

Tabla 37 *Coeficientes del modelo de regresión lineal para las condiciones medioambientales.*

Coeficientes ^a					
Modelo		Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	Sig.
		B	Desv. Error	Beta	
1	(Constante)	5,577	,798		6,989 ,000
	infraestructura vial	,049	,158	,024	,309 ,757
	actividades de conservacion vial	-,861	,381	-,180	-2,260 ,025
	sistema de transporte público	-1,030	,460	-,177	-2,237 ,027

a. Variable dependiente: condiciones medio ambientales

Nota: Elaboración propia, tomado del cuestionario aplicado.

El modelo anova nos muestra resultados positivos, concerniente a las condiciones medio ambientales significativos ya que el grado de significancia son menores al 5% de significatividad. En consideración podemos decir que si tiene impactos positivos la construcción de la infraestructura vial con una participación del 4.9% en el manejo ambiental. Por otro lado, las actividades de conservación vial generan acciones negativas del 86.10% de participación al medio ambiente, de la misma forma se encontró que el sistema de transporte público contamina con una participación del 10.30%.

DISCUCIONES

Respecto al objetivo general, los resultados de la presente investigación determinaron que la carretera interoceánica, tramo 2: Urcos – Inambari, genera un impacto económico, social y ambiental significativo sobre la población del área de estudio ($p = 0.000$; participación de 32.30%). Este hallazgo es consistente con la teoría del desarrollo económico de Krugman (citado en Tello, 2019), quien sostiene que la mejora de la infraestructura de transporte reduce los costos logísticos e incrementa la competitividad de una región, así como con Rojas y Ramírez (2018), quienes en su estudio sobre inversión en infraestructura vial en Colombia (1993-2014) encontraron una correlación positiva entre la inversión en infraestructura de transporte y el crecimiento del Producto Interno Bruto. De manera similar, Vásquez y Bendeزú (2008) concluyen que la infraestructura vial ejerce una influencia positiva en la actividad económica del Perú al reducir los tiempos de ajuste de precios y potenciar la eficiencia de los mercados regionales. Sin embargo, el presente estudio aporta un matiz relevante: el análisis de coeficientes reveló que el beneficio percibido por la población no proviene únicamente de la vía en sí, sino, de manera determinante, de las actividades de conservación vial y de la calidad del sistema de transporte público que opera sobre ella.

En cuanto al impacto económico, se estableció una relación significativa ($\text{Sig.} = 0.000$), donde las actividades de conservación vial mostraron una asociación positiva ($p = 0.005$) mientras que el sistema de transporte público presentó una relación negativa ($p = 0.003$). Este resultado guarda relación con lo señalado por Palacios (2018), quien encontró una correspondencia positiva entre la inversión pública en infraestructura vial y el crecimiento económico peruano entre los años 2000 y 2016, así como con la teoría del desarrollo económico de Todaro y Smith (2020), para quienes la construcción de infraestructura constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo al incrementar la productividad y reducir los costos de producción. No obstante, dichos antecedentes no distinguen entre el efecto de la construcción

y el del mantenimiento posterior; en ese sentido, el presente estudio complementa dicha discusión al evidenciar que, en el tramo 2, el componente de conservación tiene mayor peso explicativo que la infraestructura original, lo cual coincide con el planteamiento de Rebolledo (2018), para quien el diseño, la administración, el funcionamiento y la conservación —y no solo la construcción— son los elementos que garantizan seguridad, movilidad y beneficio económico sostenible.

Sobre el impacto social, los resultados confirman una relación significativa ($\text{Sig.} = 0.001$), en la que las actividades de conservación vial influyeron positivamente (69.30% de participación) favoreciendo el surgimiento de emprendimientos y actividades comunitarias a lo largo del tramo. Esto es coherente con lo reportado por Kuásquer (2014), quien halló que una infraestructura vial en buen estado mejora la calidad de vida de los pobladores y facilita la comercialización de productos agrícolas en las comunidades. No obstante, el hallazgo de una relación negativa y significativa del sistema de transporte público ($p = 0.028$) sobre la dimensión social difiere de los antecedentes revisados, ninguno de los cuales profundiza en la percepción social del servicio de transporte, lo que sugiere una brecha en la literatura previa que este estudio contribuye a cerrar.

Finalmente, en relación con el impacto ambiental, se determinó un grado de impacto significativo ($\text{Sig.} = 0.038$), donde la infraestructura vial en sí mostró una relación positiva pero leve (4.9%), mientras que las actividades de conservación vial (86.10%) y el sistema de transporte público (10.30%) presentaron relaciones negativas y significativas. Este resultado es consistente con la teoría del desarrollo sostenible de Gómez (2021), quien sostiene que todo proceso de desarrollo debe mantener un equilibrio entre la conservación ambiental y la búsqueda del bienestar social, así como con la teoría de la economía ambiental de Barry et al. (2019) y la teoría de las externalidades de Pigou y Coase (citados en Silva y Jiménez, 2021), las cuales explican que las actividades económicas generan externalidades positivas —como

el incremento del comercio, el turismo y el empleo— pero también externalidades negativas, como la degradación ambiental derivada del mantenimiento vial y la operación del transporte. Ninguno de los antecedentes nacionales revisados (Tello, 2017; Idrolo, 2021; Castro, 2019) aborda de manera específica el efecto ambiental de las labores de mantenimiento vial, por lo que este hallazgo representa un aporte particular del presente estudio al identificar que no es la vía en sí, sino su operación y conservación, la principal fuente de afectación ambiental percibida por la población del tramo 2.

En conjunto, los resultados de esta investigación se alinean con la literatura previa en cuanto a que la infraestructura vial ejerce una influencia positiva sobre el desarrollo económico, social y ambiental de las localidades donde se implementa. Sin embargo, aportan evidencia novedosa al desagregar dicho efecto en sus componentes de conservación vial y transporte público, mostrando que la sostenibilidad de los beneficios de la carretera interoceánica tramo 2 depende en mayor medida de su gestión continua que de su sola existencia física.

CONCLUSIONES

Primera. -Se determinó que la carretera interoceánica, tramo 2: Urcos – Inambari, genera un impacto económico, social y ambiental significativo y adecuado sobre la población del área de estudio. La prueba ANOVA aplicada a la hipótesis general arrojó un p-valor de 0.000, inferior al nivel de significancia de 0.05, lo que permite rechazar la hipótesis nula. La infraestructura vial explica un 32.30% de la variabilidad de los efectos socioeconómicos y ambientales percibidos por los pobladores, confirmando que su adecuada gestión y conservación constituye un factor determinante del bienestar de las localidades ubicadas a lo largo del tramo.

Segunda. -Se estableció que la carretera interoceánica tiene un impacto significativo sobre las actividades económicas del tramo 2 (Sig. = 0.000 en el modelo global). Sin embargo, el análisis de coeficientes evidenció que dicho efecto no proviene directamente de la infraestructura vial en sí, sino de las actividades de conservación vial (relación positiva, $p = 0.005$) y del sistema de transporte público (relación negativa, $p = 0.003$). Esto indica que el beneficio económico percibido por la población depende más del mantenimiento continuo de la vía y de la calidad del servicio de transporte que de la sola existencia de la carretera.

Tercera. -Se comprobó que el impacto social de la carretera interoceánica en el tramo 2 es significativo (Sig. = 0.001). Las actividades de conservación vial influyen positivamente en las condiciones sociales de la población ($p = 0.002$), con una participación estimada del 69.30% sobre las dimensiones sociales evaluadas, favoreciendo el surgimiento de emprendimientos y actividades comunitarias a lo largo de la vía. En contraste, el sistema de transporte público mostró una relación negativa y significativa ($p = 0.028$), lo que sugiere deficiencias en la calidad del servicio que afectan la percepción social de los beneficiarios.

Cuarta. -Se determinó que el grado de impacto ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2 es significativo (Sig. = 0.038). La infraestructura vial en sí mostró una relación positiva y leve (4.9% de participación) sobre las condiciones medioambientales; no obstante, las

actividades de conservación vial ($p = 0.025$) y el sistema de transporte público ($p = 0.027$) presentaron relaciones negativas y significativas, con una incidencia de 86.10% y 10.30% respectivamente sobre el deterioro ambiental percibido. Esto evidencia que, si bien la vía en sí no es la principal fuente de afectación ambiental, las labores de mantenimiento y la operación del transporte requieren ajustes para reducir su huella ambiental.

RECOMENDACIONES

Primera: Se recomienda a la Municipalidad Distrital de Urcos y a las entidades competentes en la gestión del tramo 2 de la carretera interoceánica reorientar la política de infraestructura vial desde un enfoque centrado en la construcción hacia uno centrado en la conservación institucionalizada, dado que los resultados demuestran que es el mantenimiento sostenido de la vía, y no su sola existencia física, el factor que explica las mejoras económicas y sociales percibidas por la población. En ese sentido, se recomienda la creación o fortalecimiento de un plan de conservación vial de mediano y largo plazo para el tramo 2, con presupuesto asignado de manera continua y no sujeto a interrupciones administrativas, de modo que los beneficios socioeconómicos identificados en este estudio se sostengan en el tiempo.

Segunda: Dado que las deficiencias del sistema de transporte público limitan que el potencial económico generado por la conservación vial se traduzca plenamente en mejoras del ingreso familiar, se recomienda a los gobiernos locales y a la autoridad competente en materia de transporte implementar mecanismos de fiscalización y capacitación dirigidos a los conductores y operadores del tramo 2, orientados al conocimiento del reglamento de tránsito, la seguridad vehicular y el respeto al tonelaje de carga permitido. Asimismo, se recomienda promover, en coordinación con las asociaciones de comerciantes y emprendedores locales, programas de fortalecimiento de capacidades comerciales que permitan a la población aprovechar de manera más efectiva la conectividad generada por la vía.

Tercera: Considerando que el beneficio social de la conservación vial se ve limitado por brechas estructurales en educación y salud, se recomienda a las autoridades sectoriales correspondientes (UGEL, Red de Salud de la provincia) articular con los gobiernos locales del tramo 2 la implementación de programas de capacitación técnico-productiva y de fortalecimiento de los servicios de salud particularmente en atención oportuna y atención materna, de manera que la mejora en la conectividad vial se acompañe de una mejora

equivalente en las condiciones de empleabilidad y bienestar de la población, y no se limite únicamente al desplazamiento físico entre localidades.

Cuarta: Debido a que tanto la conservación vial como el incremento del tránsito vehicular generan externalidades ambientales negativas no suficientemente mitigadas, se recomienda a las municipalidades y a la entidad ejecutora del mantenimiento del tramo 2 incorporar criterios de gestión ambiental dentro de los planes de conservación vial, tales como el manejo adecuado de residuos de obra, el control de emisiones de maquinaria pesada y el monitoreo periódico de la calidad ambiental en las comunidades aledañas. De manera complementaria, se recomienda fortalecer los programas de sensibilización ambiental existentes, ampliando su alcance hacia una mayor participación ciudadana, dado que los resultados muestran una adhesión moderada de la población a este tipo de actividades.

Finalmente, dado que se identificó un desconocimiento parcial de la población respecto a la gestión municipal documentos normativos, manejo presupuestal y decisiones de gestiones anteriores, se recomienda a los gobiernos locales del ámbito del tramo 2 implementar mecanismos de transparencia y rendición de cuentas más accesibles para la población rural, tales como asambleas informativas periódicas o difusión de información en medios de fácil alcance comunitario, de manera que la gestión de la conservación vial y de los recursos asociados cuente con mayor legitimidad y participación ciudadana.

REFERENCIAS

- Alarcon, D., & Gonzales, J. (2018). *Desarrollo economico local*. Chile: Lanus.
- Ardilla, R. (2023). Calidad de vida: una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 161-164.
- Barry et al. (2019). *Teoria de la Economía Ambiental*. McGraw Hill.
- Bastida , R., & Solé, E. (2021). Introducción al impacto social de las organizaciones. *Revista de Contabilidad y Dirección*, 11-25.
- Bertrand, A., & Mamatzakis. (1999). *El transporte de servicio público*. Colombia: Organizacion mundial.
- Bragg, L., & Bradley, H. (1972). *Desarrollo de las actividades sociales y economicas*. Bogota: Culumbia.
- Capriotti. (1999). *La identidad corporativa*. Mexico: Ilpes.
- Cordova, I., & Sanchez, R. (2021). *Desarrollo economico sostenible*. Chile: Lanus.
- De Solminihac, T. H., Echaveguren, N. T., & Chamorro, G. A. (2019). *Infraestructura vial*. Chile: Universidad catolica de chile. Obtenido de <https://books.google.es/books?hl=es&lr&id=En54EAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA7&dq=%22infraestructura+vial%22&ots=7iGse46PxY&sig=X-rhtgx---3KJp3RFQOfFZGm2lc&pli=1#v=onepage&q&f=false>
- Diaz Barriga, F. (2021). El bienestar económico. *Revista de psicologia de la universidad autonoma de mexico*, 47-60.
- Fonseca, F. M. (2019). *Progreso económico local*. Medellin: Aventuras s.a.
- Fujita, M., & Krugman, O. (2005). *Aglomeracion del transporte vial*. Bogota: Columbia.
- Gómez , R. (2021). *Desarrollo sostenible* . Universidad de Pais Vasco.

- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodologia de la Investigacion* (Sexta Edicion ed.). Mexico: Mc Graw Hill. Recuperado el 15 de mayo de 2023, de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw Hill Education.
- Idrolo Julón, J. A. (2021). *Diseño de infraestructura vial para la mejora de la transitabilidad entre los distrito de Pacchsa y Chadín, Vhota Cajamarca*. Chiclayo: UCV.
- INEI. (2021). Compendio estadístico. *Compendio del Perú*, 155-169.
- Kind, A. (2021). *The feeling of familiaty*. Colombia: Psychology.
- Kuásquer Villalva, L. A. (2014). La infraestructura vial y su incidencia en el buen vivir de los habitantes de las comunidades de la provincia de pastaza. *Ciencia social de ambato*, 35-53.
- Maldonado, J. (2018). *Metodología de la investigación social: Paradigmas cuantitativo, cualitativo, sociocrítico*. Ediciones de la U. doi:https://books.google.com.pe/books/about/Metodolog%C3%ADa_de_la_investigaci%C3%B3n_social.html?id=FTSjDwAAQBAJ&redir_esc=y
- Maldonado, S. (2012). Manual práctico para el diseño de la Escala Likert. *Xihmai, II*(4), 1-5. doi:<https://doi.org/10.37646/xihmai.v2i4.101>
- Moran, J. (2022). *Modelo Integral de desarrollo comunitario*. Articulacion de Políticas Públicas.
- Mundial, B. (1994). *Infraestructura vial urbana*. Mexico: Pearson.
- Ordoñez Barba, G. (2002). El estado de bienestar en las democracias occidentales: lecciones para analizar el caso mexicano. *Revista region y sociedad*, 24-40.
- Ositran. (2001). *Integracion de la infraestructura regional sudamericana*. Lima: Sur andino.

- Ositrán. (2009). *Informe de desempeño de la consecución del corredor vial interoceánico sur Perú - Brasil*. Lima: Sur andino.
- Palacios Tovar, C. A. (2018). Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016. *Fondo de ingeniería industrial*, 11-23.
- Perroti, D., & Sanchez, R. (2011). Clasificación de los recursos de transporte vial. *Revista de las Américas de la Cepal*, 30-135. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6357/1/S110095_es.pdf
- Perroti, D., & Sanchez, R. (2011). *La brecha de la infraestructura en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Cepal. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6357/1/S110095_es.pdf (visto 20.08.2016)
- Prebisch, R. (2021). *El desarrollo socioeconómico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. CEPAL.
- PwC, S. P. (2023). *Estudios de Impacto Económico*. PWC.
- Rebolledo Peluffo, R. A. (2018). *Lineamientos para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial urbana-caso de estudio en la ciudad de Barranquilla*. Bogotá: Universidad los Andes.
- Rojas López, M. D., & Ramírez Muriel, A. F. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia. *Ingeniería Universidad de Medellín*, 17(32), 109-128.
- Shaw, G. (2024). Conceptos y principios de economía y metodologías utilizadas en la investigación económica. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 228-241.

- Silva, V., & Jiménez, A. (2021). Las teorías de Pigou y Coase. *Revista Académica de investigación*, 210-250.
- Sur. (2000). Corredor vial irsa sur. En D. s. Juan, *Transporte vial* (págs. 17 -21). Lima: San marcos.
- SUR, I. (2000). *Consecionaria vial*. Lima: Sur andino.
- Tello, M. (2019). Desarrollo Económico local, descentraizacion y clusters: teoría, evidencia y aplicaciones . *Cetrum Católica*.
- Todaro, M., & Smith, S. (2020). *Economía del desarrollo*. Pearson.
- Vásquez Cordano, A., & Bendezu Medina, L. (2008). *Ensayo sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Lima: CIES.

TABLA

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de Consistencia

Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variables	Metodología
¿Cuál es el impacto socioeconómico y medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024?	Determinar el impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari.	El impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari es significativo y adecuado.	Carretera interoceánica tramo 2. Urcos Inambari Infraestructura vial	Tipo: Básica Nivel: Explicativo Diseño: No experimental Enfoque: Cuantitativo Población: 4628 habitantes
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis Específicas	Actividades de conservación vial Sistema de transporte público Impacto socioeconómico Condiciones económicas Condiciones sociales Condiciones medio ambiental Gobierno local	de Urcos y los aledaños a lo largo del tramo de estudio Muestra: 163 habitantes de Urcos y los aledaños a lo largo del tramo de estudio Técnica: Sondeo Instrumento: Cuestionario Procesamiento de datos SPSS V.27
¿Cuál es el impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024?	Analizar cuál es el impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo 2: Urcos – Inambari.	• El impacto de la carretera interoceánica en las actividades económicas en el tramo 2: Urcos – Inambari, es significativo y adecuado.		
¿Cuál es el impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social en el tramo 2: Urcos – Inambari, periodo 2024?	Analizar cuál es el impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social en el tramo 2: Urcos – Inambari.	• El impacto de la carretera interoceánica en el aspecto social en el tramo 2: Urcos- Inambari, es significativo y adecuado.		
• ¿Cuál es el impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos – Inambari, periodo 2024?	Conocer cuál es el grado de impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos – Inambari.	• El grado de impacto medio ambiental de la carretera interoceánica en el tramo 2: - Urcos- Inambari, es significativo y adecuado.		

Anexo 2: Matriz de Operacionalización

Variable	Concepto	Dimensiones	Indicadores
Carretera interoceánica tramo 2. Urcos Inambari	El estudio de impacto vial en un proyecto de desarrollo comercial, industrial, determina la necesidad de cualquier sistema de transporte cercano con el fin de mantener un buen servicio durante su funcionamiento, las cuales debe de garantizar el desarrollo económico.	Infraestructura vial	Reducción y ahorro de los tiempos de viaje Aumento del nivel de seguridad de viaje Mejora de la comunidad de los viajeros
		Actividades de conservación vial	Incremento del flujo vehicular Optimización de los procesos de servicio de transporte terrestre Mantenimiento del asfaltado Valoración de las obras ejecutadas
		Sistema de transporte público	Educación vial Seguridad Vial Ordenamiento empresarial Volumen de circulación del transporte
Impacto socioeconómico	Cepal (202) es fomentar el derecho a la igualdad, mediante las políticas establecidas por los gobiernos, con el fin de resolver el conflicto social. (pobreza) y el ejercicio pleno de sus derechos sociales, económicos, ambiental y cultural. Por otro lado, el desarrollo económico se basa en el desarrollo del crecimiento equitativo y la asignación eficientes de los recursos financieros para apoyar el desarrollo y la igualdad	Condiciones económicas	Aumento de la capacidad adquisitiva Incremento del comercio y servicios Incremento del nivel de ingresos Ingreso per-cápita Niveles de empleo
		Condiciones sociales	Migración temporal Oportunidades de empleo Crecimiento poblacional no planificado Servicios turísticos condiciones de vivienda servicios básicos nivel de educación acceso a la salud porcentaje de natalidad y morbilidad nivel de producción local (PIB) porcentaje de ingresos Índice de desarrollo humano densidad poblacional
		Condiciones medio ambiental	progreso ambiental Política sectorial ambiental Política económica ambiental
		Gobierno local	Colaboración de los atas sociales Fomento de la organización civil Consumación de la transparencia municipal

Anexo 3 Panel fotográfico de trabajo de campo

Fotografía 1: Visita y encuesta en Urcos



Fotografía 2: Puente Inambari



Fotografía 3: encuesta en mercado de Quince mil Fotografía 4: Encuestas CP de Inambari.



Fotografía 5: encuestas en poblado Marcapata



Fotografía 6: Plaza de Camanti



Fotografía7: Encuestas en Marcapata



Fotografía 8: Encuestas en Ocongate.



Anexo 4: Cuestionario de la investigación

CUESTIONARIO

Estimado poblador recurro a su persona para que pueda brindarme su colaboración en responder con sinceridad y en lo posible veras el siguiente cuestionario, que tiene el propósito de recoger información, cuyo objetivo es **“Determinar el impacto económico, social y medio ambiental de la carretera interoceánica tramo 2: Urcos – Inambari.”**

Le agradecería que nos dedique unos minutos que contribuirá en la realización. Por su puesto los datos serán **ANÓNIMOS** y la información se tratará a nivel confidencial y de forma global exclusivamente con fines de investigación.

INSTRUCCIONES:

Responda las alternativas según corresponda. Marque con una “X” la respuesta que más se adecue a su criterio personal las interrogantes, que a continuación se detallan:

I. Datos generales:

1. Edad. _____
2. Sexo: Masculino() Femenino ()
3. Estado civil. Soltero () Casado () Conviviente () Divorciado ()
Viudo/a ()
4. Grados de instrucción: Sin instrucción () Primaria completa () Secundaria completa () Superior ()
5. Procedencia: _____

Percepción de las variables:

Muestre su nivel de percepción satisfacción, en los siguientes ítems. La valoración es de acuerdo a la escala de Likert con una puntuación de 1 a 5, tal como se le muestra a continuación y de tipo dicotómico.

II. Variables: carretera interoceánica tramo 2.

A. **Infraestructura vial.**

6. ¿Cree usted que es necesario construir una red vial que comunique a las comunidades a lo largo de la red vial transoceánica tramo 2?
SI () NO ()

7. ¿Usted percibe que aumento el nivel de seguridad en el viaje?

SI () NO ()

8. ¿Usted cree que a mejorado la comodidad de los pasajeros durante su viaje?

SI () NO ()

B. Actividades de conservación vial.

9. Cree usted que con al construcción de la vía del CVIS a incrementado el flujo vehicular a lo largo del tramo de construcción?

SI () NO ()

10. ¿La construcción del tramo 2 viene optimizando el proceso de servicio de transporte terrestre a lo largo de su condominio?

SI () NO ()

11. ¿Cómo calificaría el mantenimiento de la vía del CVIR tramo 2?

ALTA () MEDIA () BAJA ()

12. ¿Cómo valoraría usted las obras ejecutadas, a lo largo de su construcción del tramo 2 del CVIS?

ALTA () MEDIA () BAJA ()

C. Sistema de Transporte Público.

13. ¿Usted cree que es importante que los conductores conozcan el Reglamento de Tránsito?

SI () NO ()

14. ¿Crees usted que es importante mantener un funcionamiento seguro en los vehículos?

SI () NO ()

15. ¿Cree usted que la la convivencia en armonía entre conductores, peatones y sociedad en general muestra una cultura de seguridad vial?

SI () NO ()

16. ¿En cuanto al Ordenamiento del transporte, a lo largo de la vía de construcción, existe tiempo y espacio en el que los vehículos puedan circular con normalidad?

SI () NO ()

17. ¿Usted percibe que se respeta el tonelaje o Volumen de circulación del transporte de carga pesada a lo largo del tramo 2?

SI () NO ()

III. Impacto social, económico y medio ambiental:

Totalmente Insatisfecho En Desacuerdo	Insatisfecho En desacuerdo	Indiferente indiferente	Satisfecho De Acuerdo	Totalmente Satisfecho De Acuerdo
1	2	3	4	5

A. Condiciones económicas.

Ítems		Escala de Valoración				
		1	2	3	4	5
Condiciones económicas						
18	¿Está usted de acuerdo con el aumento de su capacidad adquisitiva, por efecto de la construcción de la vía interoceánica?	1	2	3	4	5
19	¿Está usted de acuerdo con el incremento del comercio y los servicios implementados los emprendimientos a lo largo de la construcción de la vía interoceánica?	1	2	3	4	5
20	¿Considera estar usted de acuerdo con el incremento del nivel de ingresos, por condición de la construcción de la vía interoceánica?	1	2	3	4	5
21	¿cree estar usted de acuerdo con su ingreso per cápita a aumentado por efecto de la construcción de la vía interoceánica?	1	2	3	4	5
22	¿Está usted de acuerdo con las condiciones del nivel de empleo desempeñado en su actividad económica?	1	2	3	4	5
Condiciones sociales						
23	¿Considera estar de acuerdo que la población migre temporalmente, buscando oportunidades de actividades sociales?	1	2	3	4	5
24	¿Con la construcción de la vía interoceánica, mejoro las oportunidades de empleo para la población en general?	1	2	3	4	5
25	¿Cómo considera usted que la población a lo largo del tramo se viene incrementando?	1	2	3	4	5
26	¿A lo largo de la construcción de la vía interoceánica, considera usted estar de acuerdo que se brinda un buen servicio a los visitantes?	1	2	3	4	5
27	¿Su condición de vivienda posee algún cambio después de la construcción de la vía interoceánica?	1	2	3	4	5
28	¿Su vivienda cuenta con los recursos básicos de sanidad (agua, desagüe) de acuerdo a sus necesidades?	1	2	3	4	5
29	¿Usted de acuerdo con su nivel de preparación académica, para poder ocupar algún puesto de trabajo que se presenten en la localidad?	1	2	3	4	5
30	¿Está usted de acuerdo con el servicio médico cuando se le presento algunas complicaciones en ser atendido a tiempo en un centro de salud?	1	2	3	4	5
31	¿Como percibe estar que los médicos están preparados para atender un parto de una madre gestante?	1	2	3	4	5

32	¿De acuerdo a su intuición con la construcción de la vía, cree usted que a aumentado el nivel de producción de las actividades económicas?	1	2	3	4	5
33	¿Cómo percibe a las familias cree que sus ingresos personales mejoraron?	1	2	3	4	5
34	¿Está usted de acuerdo con sus ingresos acorde a su nivel de educación?	1	2	3	4	5
35	¿Está usted de acuerdo con el aumento de que la población se dedique a las distintas actividades económicas?	1	2	3	4	5
Condiciones Medio Ambiental						
36	¿se promueve campañas de conservación ambiental?	1	2	3	4	5
37	¿Los ciudadanos participaban en los programas de sensibilización ambiental?	1	2	3	4	5
38	¿Está de acuerdo con que las autoridades realizan reglamentos o normas para la protección ambiental?	1	2	3	4	5
39	¿Las municipalidades a lo largo de la construcción de la vía realiza ferias u otras actividades tomando en cuenta a las poblaciones de escasos recursos?	1	2	3	4	5
Gobierno local						
40	¿Los gobiernos locales promueve la formación y participación de organizaciones sociales organizadas en las diferentes actividades económicas en los diferentes sectores a lo largo de la vía?	1	2	3	4	5
41	La municipalidad hace conocer a los ciudadanos sobre sus documentos normativos, manejo de presupuesto, etc. ¿Para la eficiente gestión municipal?	1	2	3	4	5
42	¿Está de acuerdo con que la anterior gestión, tenía conocimiento sobre las normas, decretos, etc. que daban las autoridades?	1	2	3	4	5

Gracias por su colaboración.