



ESCUELA DE POSGRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS

MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

“CONECTIVIDAD VIAL EN EL DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN, PROVINCIA DE BOLÍVAR, 2022”.

Tesis para optar el grado de **MAESTRA** en:
GESTIÓN PÚBLICA

Autora:

Bachiller Yessica Martha Rodriguez Davila

Asesor:

Maestro Mario Edison Ninaquispe Soto

<https://orcid.org/0000-0002-6287-3291>

Perú

2023

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

SALUD PÚBLICA Y POBLACIONES VULNERABLES

SUB LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

URBANISMO, SANEAMIENTO, MOVILIDAD URBANA

JURADO EVALUADOR

Jurado 1 Presidente	DRA. YASMINA BEATRIZ RIEGA VIRU DE SALAS	10475534
	Nombre y Apellidos	N.º DNI

Jurado 2	MG. GAETANO CESAR GUEVARA BERGNA	43332240
	Nombre y Apellidos	N.º DNI

Jurado 3	MG RENZO JAIR VIDAL CAYCHO	10557818
	Nombre y Apellidos	N.º DNI

Informe similitud

Tesis.v2

ORIGINALITY REPORT

7%

SIMILARITY INDEX

9%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

3%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

hdl.handle.net

Internet Source

2%

2

repositorio.cepal.org

Internet Source

2%

3

doi.org

Internet Source

1%

4

repositorio.ucv.edu.pe

Internet Source

1%

5

www.dspace.uce.edu.ec

Internet Source

1%

6

vlex.ec

Internet Source

1%

Exclude quotes Off

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography On

Resumen:

El objetivo de este estudio es determinar la relación existente entre la conectividad vial y el desarrollo humano de los habitantes del Caserío Chuquitén, ubicado en la provincia de Bolívar durante el año 2022. La investigación se lleva a cabo mediante una muestra representativa de 78 individuos, seleccionados de una población total de 96 residentes en el Caserío Chuquitén; este estudio adopta un enfoque cuantitativo y posee una naturaleza descriptivo-correlacional de nivel explicativo y de diseño no experimental. La técnica de recolección de datos seleccionada consiste en encuestas, utilizando un instrumento específico que toma la forma de un cuestionario estructurado que incorpora respuestas medidas a través de una escala de Likert. En concordancia con el análisis de los datos de la investigación, se ha empleado la prueba de independencia de Chi cuadrado, revelando un valor de $p=0,000$, que es significativamente menor que el umbral establecido de 0,05. Asimismo, para evaluar la hipótesis, se ha aplicado la prueba de correlación de Pearson, evidenciando un coeficiente de correlación de 0.613, con un nivel de significancia de $p=0,00$ inferior al umbral de 0,05. Estos resultados sugieren una relación estadísticamente significativa entre las variables estudiadas, concluyendo que los hallazgos obtenidos a través de las pruebas de Chi cuadrado y correlación de Pearson respaldan la afirmación de que existe evidencia estadística suficiente para afirmar que la conectividad vial guarda una relación significativa con el desarrollo humano de los residentes en el Caserío Chuquitén, Provincia de Bolívar en el año 2022. Se concluye que, esta relación se extiende a aspectos fundamentales como servicios básicos, abarcando la salud, educación y el intercambio comercial entre los pobladores del Caserío Chuquitén.

Palabras clave: conectividad vial, desarrollo humano, servicios sociales básicos, calidad de vida, pobreza.

Abstract

The objective of this study is to determine the relationship between road connectivity and the human development of the inhabitants of the Chuquitén hamlet, located in the province of Bolívar during the year 2022. The research is carried out through a representative sample of 78 individuals, selected from a total population of 96 residents in the Chuquitén hamlet; this study adopts a quantitative approach and has a descriptive-correlational nature of explanatory level and non-experimental design. The data collection technique selected consists of surveys, using a specific instrument that takes the form of a structured questionnaire incorporating responses measured through a Likert scale. In accordance with the analysis of the research data, the Chi-square test of independence has been employed, revealing a value of $p=0.000$, which is significantly lower than the established threshold of 0.05. Likewise, to evaluate the hypothesis, the Pearson correlation test has been applied, evidencing a correlation coefficient of 0.613, with a significance level of $p=0.00$ lower than the threshold of 0.05. These results suggest a statistically significant relationship between the variables studied, concluding that the findings obtained through the Chi-square and Pearson correlation tests support the assertion that there is sufficient statistical evidence to affirm that road connectivity has a significant relationship with the human development of the residents of the Chuquitén hamlet, Bolívar Province in the year 2022. It is concluded that this relationship extends to fundamental aspects such as basic services, including health, education and commercial exchange among the inhabitants of the Chuquitén hamlet.

Keywords: road connectivity, human development, basic social services, quality of life, poverty.

Dedicatoria y Agradecimientos

Primero que todo, agradezco a Dios por la oportunidad de vivir, siendo Él mi principal fuente de inspiración. Agradezco por guiarme por el camino correcto y por brindarme la fuerza y perseverancia necesarias para seguir adelante en este maravilloso trayecto.

En segundo lugar, quiero expresar mi gratitud de manera especial a mis padres, Guillermo Rodríguez Sánchez y Rosa Octavila Dávila. Su confianza inquebrantable y constante motivación han sido pilares fundamentales en este proceso, brindándome ánimos para culminar con éxito la tesis y obtener mi grado de magíster.

Agradezco a los docentes, en particular a mi asesor, Mario Ninaquispe Soto, cuya sabiduría y dedicación fueron fundamentales para motivar mi desarrollo como persona y profesional..

Tabla de contenidos

Linea y Sub Linea de investigación	ii
Jurado Evaluador.....	iii
Informe de Similitud.....	iv
Resumen.....	v
Abstract.....	vi
Declaratoria y agradecimientos.....	vii
Indice de Tablas.....	x
Indice de Figuras.....	xii
I. INTRODUCCIÓN	1
I.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA	1
I.2. PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	7
I.2.1. Pregunta general:.....	7
I.2.2. Preguntas específicas.....	7
I.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	8
I.3.1. Objetivo general:	8
I.3.2. Objetivos específicos	8
I.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN:.....	9
II. MARCO TEÓRICO	11
II.1. ANTECEDENTES.....	11
II.1.1. Antecedentes internacionales:.....	11
II.1.2. Antecedentes nacionales:.....	19
II.2. BASES TEÓRICAS:	25
II.3. MARCO CONCEPTUAL:.....	39
III. HIPÓTESIS.....	45
III.1. DECLARACIÓN DE HIPÓTESIS	45
III.1.1. Hipótesis general.....	45
III.1.2. Hipótesis específicas:.....	45
III.2. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	46
III.2.3. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES:.....	48
IV. DESCRIPCIÓN DE MÉTODOS Y ANÁLISIS.....	50
IV.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN:	50
IV.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN	52
IV.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN:	52
IV.4. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN	54
IV.5. POBLACIÓN:	55
IV.6. MUESTRA.....	56

V. RESULTADOS	59
VI. DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	76
VI.1. DISCUSIÓN:	76
VI.2. CONCLUSIONES	79
VI.3. RECOMENDACIONES	82
ARTÍCULO . LISTA DE REFERENCIAS	83
VI.5. Apéndice.....	86

Índice de tablas:

Tabla 1:Operalización de variables.....	49
Tabla 2: Población total del caserío Chuquitén.	55
Tabla 3: Rangos y magnitud de fiabilidad.	59
Tabla 4: Análisis de fiabilidad del instrumento de recolección.	60
Tabla 5: Análisis de normalidad de datos.	61
Tabla 6: Prueba de normalidad de datos	61
Tabla 7: Tabla de frecuencia de la variable Independiente.....	62
Tabla 8:Tabla de frecuencia de la variable Dependiente.	62
Tabla 9: Tabla de frecuencia de la Dimensión Sintaxis espacial.	63
Tabla 10: Tabla de frecuencia de la Dimensión Intercambio de Bienes.....	65
Tabla 11:Tabla de frecuencia de la Dimensión Intercambio de Servicios sociales desde la perspectiva de conectividad vial.	66
Tabla 12:Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a Servicios Sociales Básicos desde la perspectiva de desarrollo humano.....	66
Tabla 13: Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a servicio social básico de educación, desde la perspectiva de desarrollo humano.....	67
Tabla 14: Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a Servicios de salud.....	67
Tabla 15:Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a Intercambio Comercial.	68
Tabla 16: Resumen de procesamiento de casos para Chi- cuadrado.	69
Tabla 17: Tabla cruzada de variable dependiente es independiente.	70
Tabla 18: Pruebas de Chi - cuadrado.	71
Tabla 19:Correlación de Pearson (Variable Independiente vs Variable dependiente.)	72
Tabla 20: Correlación de Pearson (Variable Independiente vs Dimensión acceso a servicios básicos)	73

Tabla 21: Correlación de Pearson entre VI (Conectividad vial) y D5(acceso a servicios social básico de educación)	74
Tabla 22: Correlación de Pearson entre VI (Conectividad vial) y D6 (acceso a servicio social básico de salud).....	75
Tabla 23:Correlación de Pearson : VI (conectividad vial) vs D7(acceso a intercambio comercial)	76

Índice de figuras:

Figura 1: La salud en el desarrollo humano.....	34
Figura 2: Diagrama de Sintaxis Espacial.....	65

I. INTRODUCCIÓN

I.1. Realidad problemática

En los últimos años, el mundo ha sido testigo de acontecimientos que han influido en el Índice de Desarrollo Humano (IDH) de todos los países. La pandemia de COVID-19, de alcance global, así como los conflictos en Rusia y Ucrania, han dejado su huella en regiones geográficas, políticas y económicas interconectadas, según revela una investigación realizada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). En los últimos años, se ha observado una tendencia de mejora constante en el desarrollo humano a nivel mundial, con numerosos países ascendiendo en sus categorías. De los 189 países para los cuales se calcula el Índice de Desarrollo Humano (IDH), actualmente, 59 se sitúan en el grupo de desarrollo humano muy alto, mientras que solo 38 pertenecen al grupo de IDH bajo. Hace apenas ocho años, en 2010, estas cifras eran de 46 y 49 países, respectivamente (PNUD, 2018).

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) destaca la estrecha relación entre el desarrollo humano y aspectos como la salud, la educación, el crecimiento económico, un entorno seguro y saludable, así como una amplia gama de libertades humanas, que incluyen la democracia y los derechos humanos. La salud, según la OMS, contribuye significativamente a mejorar la calidad de vida de las personas. En este contexto, la infraestructura vial se presenta como un elemento crucial para llevar el desarrollo humano a las comunidades.

A nivel mundial, se estima que más de 900 millones de personas que residen en zonas rurales carecen de acceso adecuado al sistema de transporte formal (Robert y otros, 2006). El aislamiento físico resultante se configura como uno de los factores explicativos del nivel de pobreza observado comúnmente en estas poblaciones (CEPAL, 2020). Es importante tener en cuenta que la infraestructura vial no solo facilita la movilidad, sino que también posibilita el acceso a servicios esenciales como electricidad, agua, saneamiento, educación y salud. En este sentido, afirmamos que el aislamiento de las comunidades debido a la falta de comunicación vial afecta significativamente su acceso a una vida digna.

En América Latina, la realidad no es ajena a las fuertes repercusiones de la pandemia de la COVID-19 y a la influencia de los acontecimientos derivados de la guerra entre Rusia y Ucrania. La desigualdad en el Índice de Desarrollo Humano se manifiesta de manera sorprendentemente dispar entre las personas de esta región, como se destaca en el Informe de Desarrollo Humano 2021. Este informe argumenta que la región se encuentra atrapada en una doble trampa caracterizada por una alta desigualdad y un bajo crecimiento.

De hecho, además de la elevada desigualdad, la región de América Latina y el Caribe (ALC) se distingue por un crecimiento generalmente bajo y volátil, resultado de una baja productividad. Estos dos fenómenos interactúan de manera compleja, manteniéndose mutuamente en un círculo vicioso que obstaculiza el avance de la región hacia resultados de desarrollo humano más avanzados para todos (PNUD, "Atrapados: Alta desigualdad y bajo crecimiento en América Latina y El Caribe", 2021).

En lo que respecta a la infraestructura vial, la desigualdad también se manifiesta claramente, como lo revela un estudio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Según este análisis, que utiliza el Índice de Acceso Rural (RAI) para medir el porcentaje de personas que viven a menos de 2 kilómetros de una vía transitable durante todo el año, América Latina y el Caribe registraron un RAI de 59,4. Esto indica que, en ese momento, casi el 40% de la población de la región no tenía acceso a una vía transitable a menos de 2 km de su lugar de residencia en ningún momento de 2015.

En comparación, el promedio mundial es de 68,3, y el rendimiento de la región solo es superado por Asia Meridional, que tiene un RAI de 57,3, y África subsahariana, que presenta una preocupante cifra de 33,9 (Roberts et al., 2006; CEPAL, 2020). Estos datos resaltan la necesidad de abordar las disparidades en la accesibilidad a la infraestructura vial para promover un desarrollo más equitativo en la región

En Perú, el impacto de la infraestructura vial en el desarrollo humano de las comunidades locales es altamente significativa, tal como indican diversos estudios. La inversión pública en infraestructuras guarda una estrecha relación con el Índice de Desarrollo Humano (IDH), sugiriendo que la disponibilidad y accesibilidad a dichas infraestructuras contribuyen al incremento de oportunidades para la población. Este aumento se traduce en mejoras palpables en los niveles de ingresos, el acceso a la educación, la atención médica, el comercio y otros aspectos esenciales para un desarrollo humano integral (Mariátegui Orbegoso, 2019). Este último punto abarca tanto la formación de habilidades como la aplicación efectiva de las habilidades adquiridas por las personas, aspectos que deben mantener un equilibrio, según señala el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 1990).

La provincia de Bolívar, una de las 12 provincias de la Región La Libertad, alberga a una población de 14,457 habitantes en una extensión territorial de 1,718.86 km². Con una

densidad poblacional de 8.4 habitantes por km², la provincia está subdividida en 6 distritos y cuenta con 263 centros poblados, de los cuales 231 se clasifican como población dispersa, 30 como caseríos y 2 como pueblos. El Índice de Desarrollo Humano (IDH) de la provincia se sitúa en 0.3331, inferior al IDH departamental que alcanza 0.5388, y al IDH del distrito de Bolívar, que es de 0.3639 (véase anexo 01) (Plan Vial Provincia de la Municipalidad Provincial de Bolívar, 2021). La necesidad de infraestructuras viales se vincula directamente a la construcción de vías prioritarias hacia centros poblados que carecen de acceso a servicios estatales, proporcionados por entidades como el Ministerio de Educación o el Ministerio de Salud, para mejorar el nivel de vida de los habitantes.

En particular, el caserío Chuquitén, con una densidad poblacional de 96 habitantes, se enfrenta a la carencia de acceso vial (véase anexo 02) y servicios sociales básicos, como agua potable (véase anexo 04), luz eléctrica (véase anexo 05) y desagüe (véase anexo 06). Este contexto destaca la urgencia de intervenciones para mejorar las condiciones de vida en este centro poblado.

En relación con la salud, el centro poblado de Chuquitén carece de un puesto de salud (véase anexo 07). Anteriormente, existía un puesto satélite financiado por la Municipalidad Provincial de Bolívar, pero en la actualidad, dicho establecimiento se encuentra inactivo y en estado de abandono.

La atención a este servicio se lleva a cabo de manera esporádica por el equipo de Atención Integral de Salud a Poblaciones Excluidas y Dispersas (AISPED), a cargo de la Red de Salud Bolívar, que realiza visitas periódicas a la zona. No obstante, cabe destacar que la prestación de este servicio implica considerables esfuerzos por parte del personal de salud, quienes enfrentan dificultades debido a la geografía accidentada de los caminos de herradura. Además, se enfrentan a riesgos al abordar botes y viajar por vías acuáticas sin las mínimas medidas de seguridad.

Es crucial resaltar la importancia de abordar esta situación para garantizar el acceso continuo y seguro a servicios de salud en la comunidad de Chuquitén.

En lo que respecta a la educación, el centro poblado objeto de este estudio cuenta con una institución educativa inicial unidocente que atiende a una población estudiantil de 9 niños. Asimismo, la institución educativa de nivel primario acoge a 20 alumnos, siendo atendida por 2 docentes. Por su parte, el nivel secundario cuenta con una población estudiantil de 27 alumnos, los cuales son atendidos por 6 docentes.

Es crucial destacar que las condiciones de las instalaciones educativas son precarias, ya que la infraestructura de tapial y techo de calamina se encuentra en mal estado, representando un riesgo para la seguridad de los estudiantes y generando un entorno poco propicio para el desarrollo de actividades de enseñanza-aprendizaje (véase anexo 08).

Además, la institución educativa de nivel secundario desempeña un papel fundamental al satisfacer las necesidades educativas de los centros poblados circundantes, como Chonchón, Pana, Santa María, San Antonio, entre otros, que carecen de una institución educativa de este nivel. No obstante, se enfrenta al desafío de retener a los docentes asignados a estas zonas, quienes tienden a renunciar en poco tiempo. Aquellos que permanecen señalan las dificultades asociadas a trabajar en una región remota y agreste, como es el caso de Chuquitén (véase anexo 09).

Por otro lado, es importante señalar que, dado el contexto de pobreza de esta población, son escasas las oportunidades para que los jóvenes, al concluir su educación secundaria, puedan trasladarse a otros lugares para continuar con estudios que les permitan obtener una profesión. En su mayoría, una vez finalizada la educación secundaria, optan por dedicarse a las actividades agrícolas.

En relación al intercambio comercial, es relevante destacar que el caserío Chuquitén ostenta el título de principal productor de cereales en la provincia de Bolívar (véase

anexo14). En esta zona, se cultivan diversos cereales como quinua, quihuicha, trigo y maíz, siendo esta actividad agrícola su principal fuente de ingresos. Además, la producción incluye una variedad de frutas, tales como naranjas, ciruelas, mangos, guanábanas, plátanos, limas, huabas, paltas, limones dulces y ácidos, entre otros; Estos productos son comercializados a través de trueque o venta, permitiendo a los habitantes del caserío obtener los bienes y productos necesarios para su subsistencia. Sin embargo, la falta de una red vial adecuada (véase anexo 15) representa un desafío significativo para los pobladores, ya que dificulta el transporte de maquinaria esencial para las labores de siembra y cosecha. Este obstáculo impacta negativamente en la capacidad de los agricultores para comercializar sus productos en otras comunidades, limitando así la mejora de sus ingresos económicos y, en última instancia, su calidad de vida.

Es crucial señalar que la ausencia de una red vial funcional impide el acceso regular de comerciantes de Bolívar u otras localidades al Centro Poblado Sundia con camiones para llevar a cabo intercambios comerciales. Las pocas ocasiones en las que se realiza este tipo de transacciones son infrecuentes, debido al deterioro y estrechez de la trocha carrozable, como se evidencia en el anexo 18. Esta situación resulta lamentable, especialmente porque los pobladores de Chuquitén suelen perder la mayoría de sus producciones frutales en estas circunstancias, siendo productos perecederos. La realidad es que, con las facilidades y condiciones adecuadas, estas áreas poseen un considerable potencial de producción que podría ser aprovechado de manera más efectiva.

La principal dificultad del Centro Poblado Chuquitén radica en el acceso y las condiciones precarias de los caminos de herradura (véase anexo 10). Estos caminos, caracterizados por ser agrestes, estrechos, empinados y peligrosos, representan un riesgo significativo para quienes los transitan, pudiendo tener consecuencias lamentables (véase anexos 12 y 13). Además, el traslado por vía acuática a través del río Marañón (véase anexo

11) también implica peligros y costos elevados, estimándose alrededor de S/1,200 (mil doscientos soles) tanto para la ida como para el retorno. Los altos costos y el extenso tiempo de viaje, que oscila entre 10 y 12 horas por caminos de herradura, están más allá de la capacidad financiera de la población.

Las actividades agrícolas de los habitantes implican desplazamientos diarios hacia sus campos, a menudo permaneciendo fuera durante varios días al trabajar en áreas más distantes. Asimismo, los viajes destinados a realizar intercambios comerciales también demandan periodos de 4 a 7 días, especialmente cuando se trata de localidades cercanas.

I.2. Pregunta de investigación

I.2.1. Pregunta general:

¿Cómo se relaciona la conectividad vial en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, Provincia de Bolívar 2022?

I.2.2. Preguntas específicas

- a) ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso a servicios sociales básicos de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar, 2022?
- b) ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio social básico de educación de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar, 2022?
- c) ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio social básico de salud de los pobladores del Caserío Chuquitén, Provincia de Bolívar 2022?

- d) ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al intercambio comercial de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?

I.3. Objetivos de la investigación

I.3.1. Objetivo general:

Determinar la relación de la conectividad vial en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022.

I.3.2. Objetivos específicos

- a) Establecer la relación entre conectividad vial y servicios sociales básicos.
- b) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso al servicio social básico de educación.
- c) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso al servicio social básico de salud.
- d) Establecer la relación entre conectividad y el acceso a intercambio comercial.

I.4. Justificación de la investigación:

La presente investigación está dirigida a dar a conocer y explicar el efecto que tiene la implementación y la inversión en infraestructura vial en el desarrollo humano de las comunidades. Muchos estudios se enfocan en conocer el efecto de la conectividad vial en el crecimiento económico, más no desde una perspectiva del desarrollo humano (IDH).

El presente estudio va más allá de un análisis de insumo-producto, producción interna, modelos econométricos que son conceptos que hacen referencia a generar recursos; sin embargo, pese a que incrementan los índices de desarrollo humano, quedan cortos si hablamos de desarrollo humano como mejora del capital humano para así mejorar las condiciones de crecimiento económico.

La justificación social de la infraestructura vial radica en su papel fundamental para el desarrollo humano de las comunidades. Esta infraestructura posibilita un acceso mejorado a la educación de calidad, facilita condiciones óptimas para recibir servicios de salud, favorece la introducción de tecnología y brinda oportunidades para el comercio. En consecuencia, la presencia de una infraestructura vial adecuada mejora significativamente las condiciones de vida de la población, otorgándoles la posibilidad de acceder a una vida digna. Además, confiere dignidad a la existencia de los habitantes de comunidades aisladas, no solo debido a la distancia geográfica, sino también a la falta de atención por parte de los gobiernos locales, que a menudo priorizan proyectos basándose principalmente en la cantidad de población en el área de influencia de la inversión pública. Esta situación resulta en una constante postergación de las comunidades más pequeñas.

El resultado de esta investigación ofrecerá una comprensión más profunda del impacto de la infraestructura vial en la mejora de la calidad de vida de las personas. Esto proporcionará a los gobiernos locales una perspectiva más completa y amplia para la elaboración de estudios y la ejecución de proyectos de infraestructura vial. Es esencial que los proyectos no solo consideren la cantidad de población, sino que reconozcan que cada individuo tiene el derecho inherente a una vida digna. Así, se insta a los responsables de la toma de decisiones a considerar este principio fundamental al abordar la planificación y ejecución de iniciativas de infraestructura vial.

I.5. Alcance de la investigación:

La investigación tiene como alcance de estudio al CC. PP Chuquitén del distrito y Provincia de Bolívar de la Región La Libertad; sin embargo, pretendemos contribuir teóricamente en plantear conceptos importantes en el planteamiento de proyectos de inversión pública de infraestructura vial a nivel de estudio. En la actualidad, resulta inaudito saber que hay comunidades que no tienen acceso a alimentos, salud, educación, que viven aislados no solo por la lejanía, sino por la apatía de los gobiernos locales; la alimentación, salud, la educación, la tecnología son imprescindibles para tener una vida digna. Visionarios como sociedad inclusiva con justicia social implica tener claro los conceptos por los cuales se plantean los proyectos de inversión pública, y un concepto que debemos interiorizar y plantearlo como principal debe ser el de desarrollo humano, el de mejorar la calidad de vida y dotarle de dignidad a la existencia de los seres humanos.

II. MARCO TEÓRICO

II.1. Antecedentes

II.1.1. Antecedentes internacionales:

Espinosa Espinosa, A. E., Madero Jirado, M., Rodríguez Puello, G. O., y Díaz Canedo, L. C. (2020). *Etnicidad, Espacio y Desarrollo Humano en Comunidades Pobres Urbanas: La Comuna 6 en Cartagena de Indias, Colombia*. El propósito de esta investigación llevada a cabo en Cartagena de Indias, Colombia, es evaluar el desarrollo humano y analizar de manera empírica los determinantes de la pobreza en la Comuna 6. Se crearon perfiles de pobreza diferenciados para esta extensa región utilizando un enfoque espacial, basado en un marco analítico de pobreza urbana, estructuras de capacidades y oportunidades, y una base ad hoc para estimar el modelo Probit como estrategia empírica.

Los resultados revelan que las variables "trabajo" y "etnicidad" favorecen significativamente a la población blanca. Además, se observa que la variable "capital social" explica la desventaja comunitaria, destacando el papel crucial del espacio como un factor estrechamente vinculado a la pobreza en la Comuna 6. Esto es especialmente notable para aquellos residentes en los anillos uno y tres, sin que exista una relación causal directa entre ellos.

A pesar de la falta de una relación causa-efecto entre los anillos uno y tres, se destaca la utilidad de desarrollar perfiles de vulnerabilidad social por grupo poblacional. Esto permite priorizar las intervenciones en el territorio, contribuyendo así a estrategias más efectivas para abordar la pobreza en la comunidad.

En conclusión, se evidencia que el nivel de desarrollo humano es bajo y que la calidad de vida de una parte significativa de la población estudiada es desfavorable. La característica más destacada es la elevada incidencia de pobreza moderada y extrema, situando a Cartagena en una posición desventajosa en términos de habilidades, acceso a activos y oportunidades en comparación con el resto de la población.

Se concluye, además, que la pobreza y la desigualdad son prominentes en la población y no se distribuyen de manera uniforme. Aunque se observan desigualdades potenciales relacionadas con el género y la etnia, se ha demostrado que están asociadas con la ubicación geográfica de las personas en el territorio, siendo más pronunciadas para aquellos que residen en el anillo uno, quienes constituyen el grupo más rezagado.

En cuanto al mercado laboral, se identifica una clara necesidad de desarrollar políticas nacionales contra la pobreza que incrementen las oportunidades económicas tanto para el empleo como para el emprendimiento. También se destaca la importancia de mejorar la educación actual, incluyendo la educación orientada al trabajo, así como la educación futura, como estrategias clave para abordar los desafíos socioeconómicos en la región.

Esta investigación presenta similitudes con la nuestra, ya que, aunque ambos estudios elaboran perfiles de pobreza con un enfoque espacial, nuestro enfoque es más integral al analizar el desarrollo humano con un énfasis en la conexión e integración a las redes viales. Esta correlación entre desarrollo humano, integración y conectividad vial nos brindará la oportunidad de comparar resultados.

En contraste con el estudio mencionado, nuestra investigación se centra específicamente en determinar el impacto de la conectividad vial en el desarrollo humano, analizando el acceso y la conectividad a los intercambios comerciales. A través de nuestro enfoque, buscamos comprender cómo la infraestructura vial influye en las capacidades y oportunidades de las comunidades, con el objetivo de obtener una visión más completa de los factores que afectan el desarrollo humano. Mientras que el estudio referido concluye que los bajos niveles de desarrollo humano y las desventajas en la calidad de vida están asociados con deficiencias en capacidades y acceso a oportunidades en comparación con el resto de la población, nuestra investigación busca explorar específicamente cómo la conectividad vial puede ser un factor determinante en este proceso.

Sarkar, T., Sarkar, D., y Mondal, P. (2021). "Análisis de Accesibilidad de la Red de Carreteras Utilizando Teoría de Grafos y Tecnología GIS: Un Estudio de las Aldeas de English Bazar Block, India". El propósito de este estudio es examinar la conectividad vial y la accesibilidad de la red en las aldeas del bloque de English Bazar, India. Se emplearon herramientas como la teoría de grafos, el índice de conectividad, el índice de Shimbél, el número asociado y la longitud de la ruta más corta promedio para comprender detalladamente la magnitud de la accesibilidad de la red.

Los resultados obtenidos revelan desequilibrios regionales significativos en términos de conectividad y accesibilidad a la red de carreteras en el área de estudio. Estas disparidades resaltan la importancia de analizar la infraestructura vial desde una perspectiva geoespacial para identificar áreas con limitaciones en términos de accesibilidad, proporcionando así información valiosa para la planificación y el desarrollo de intervenciones destinadas a mejorar la conectividad y reducir desigualdades en la región.

Los pueblos situados en la posición central y adyacentes al municipio de English Bazar (EBM) se caracterizan por ser los más accesibles, mientras que las aldeas más distantes de EBM experimentan niveles reducidos de accesibilidad y eficiencia en la red vial. El estudio concluye que la red de transportes desempeña un papel fundamental como impulsor del crecimiento y desarrollo regional. Carreteras bien conectadas y unidas facilitan una conexión fluida entre distintas ubicaciones.

Esta investigación presenta similitudes con la nuestra, ya que ambas abordan el análisis de conectividad vial y accesibilidad en las zonas estudiadas. Nos proporcionará una base sólida para comparar resultados, particularmente en lo que respecta a la relación entre la distancia de los pueblos a las urbes, su conectividad, integración y eficiencia en la red vial.

La conclusión de este estudio está estrechamente alineada con el objetivo de nuestra investigación, que es determinar el impacto de la red vial en el desarrollo humano. Ambos estudios reconocen la importancia crucial de la infraestructura vial en el desarrollo socioeconómico de una región y subrayan la necesidad de comprender la conectividad para formular estrategias efectivas de mejora en la calidad de vida de las comunidades estudiadas.

Boccolini, S. (2020). "La Red Vial como Estructura Posibilitante del Desarrollo en el Área Metropolitana de Córdoba, Argentina". Este estudio explora el potencial analítico de la sintaxis espacial para examinar una red de espacios de circulación vial y evaluar su capacidad para potenciar o restringir el transporte en el área metropolitana de Córdoba, Argentina. La investigación se centra en el análisis del sistema vial del aglomerado cordobés (AMCBA) utilizando el marco metodológico de la Sintaxis Espacial (SE). La evaluación se lleva a cabo mediante la cuantificación de indicadores que explican las características fundamentales del sistema, como la integración y la conectividad. Estos elementos se consideran como vectores que representan los caminos de la red, siendo esenciales para la comprensión de la estructura y el impacto del sistema vial en el desarrollo de la región.

El estudio tiene como resultado q que los sectores habitados por personas con niveles socioeconómicos más bajos se encuentran notablemente aislados dentro de la región, careciendo de una red vial y presentando niveles muy bajos de conectividad con el resto del Área Metropolitana de Córdoba (AMCBA). Esta situación persiste a pesar de una integración global aparentemente positiva.

Este fenómeno se manifiesta incluso en las zonas macrocefalias y periurbanas, donde la alta concentración vial se correlaciona con la densidad de población, equipamientos urbanos, instalaciones y servicios urbanos. A pesar de esta concentración, las graves deficiencias en la conectividad y la integración global crean un escenario en el que una gran proporción de la población urbana reside en áreas con un acceso limitado a instalaciones y servicios urbanos dentro

de la región, especialmente en los sectores de niveles socioeconómicos más bajos

Por otro lado, los sectores habitados por poblaciones de Nivel Socioeconómico (NSE) bajo presentan un aislamiento territorial caracterizado por una escasa presencia de redes viales, a pesar de exhibir una buena integración global. Esta situación sugiere que, a pesar de la concentración de equipamientos y servicios urbanos en áreas centrales y de alto nivel socioeconómico, para la población de NSE bajo es más viable acceder a dichos recursos en las áreas alejadas y mejor servidas de la región que encontrar servicios urbanos cercanos a su lugar de residencia.

En conclusión, los resultados respaldan la hipótesis de que las áreas habitadas por la población de alto nivel socioeconómico concentran equipamientos y servicios urbanos, generando desigualdades en el acceso a diversos recursos. Además, las tendencias observadas en la redistribución de la población, como la anti urbanización, peri urbanización y desocupación en el centro de la ciudad, subrayan la urgencia de replantear el modelo macro encefálico de organización metropolitana y reconsiderar el papel de la red vial como facilitadora u obstáculo para la transición hacia un desarrollo regional inclusivo y equitativo.

Este estudio contribuirá al conocimiento teórico y práctico, proporcionando información relevante sobre sintaxis espacial, la segregación de poblaciones por nivel socioeconómico y su acceso a equipamientos y servicios urbanos, aspectos que son objetivos fundamentales de nuestra propia investigación.

Tarre A. (2019), en su investigación titulada "Infraestructura para el desarrollo", examina la ejecución del Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo llevado a cabo por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano en El Salvador, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El propósito de este programa consistía en contribuir al crecimiento económico y la reducción de la pobreza en las comunidades rurales de El Salvador, planteándose metas específicas como: 1) disminuir los costos operativos de los vehículos, 2) reducir los tiempos de viaje y 3) eliminar los cierres de vías durante todo el año.

Al concluir el programa, se constató que los costos operativos para los automóviles pequeños disminuyeron en un 32%, mientras que para los autobuses de pasajeros la reducción fue del 20%. La velocidad media de los usuarios de automóviles aumentó significativamente, pasando de 24 km/h a 55 km/h, y la velocidad promedio de los autobuses se incrementó de 23 km/h a 50 km/h. Además, se logró eliminar por completo la interrupción de la vía durante todo el año. Incluso seis meses después de finalizado el proyecto, se observaron efectos adicionales: el 40% de los estudiantes reportaron una reducción significativa en el tiempo de viaje, las tasas de inscripción escolar aumentaron al menos un 20%, y la actividad económica experimentó mejoras con el aumento de los rendimientos agrícolas, el empleo y los ingresos de la población.

El programa implementado en El Salvador aporta conocimientos teóricos y prácticos que permiten establecer comparaciones con el presente estudio en relación a los objetivos específicos. En primer lugar, se establece una conexión entre la conectividad vial y el desarrollo humano, considerando el acceso a la educación. Los resultados indican que la implementación de vías

rurales en El Salvador no solo redujo el tiempo de viaje hacia las escuelas, sino que también generó un aumento significativo en las tasas de matrícula.

Asimismo, el programa facilita la comparación de resultados en relación con otro objetivo específico: establecer la relación entre la conectividad vial y el desarrollo humano, considerando el acceso al intercambio comercial. Los resultados de la implementación de vías rurales en El Salvador revelan impactos positivos, como mejoras en la actividad económica debido al rendimiento mejorado de los cultivos agrícolas, un aumento en el empleo y, como consecuencia, mejoras en los ingresos de la población.

En consecuencia, la implementación del Programa de Caminos Rurales para el Desarrollo por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Vivienda y Desarrollo Urbano en El Salvador, con financiamiento del BID, se presenta como un caso práctico con resultados tangibles que demuestran el impacto positivo de las redes viales rurales en el desarrollo de la población. Este caso se convierte en un componente esencial de nuestra investigación al abordar la relación entre las infraestructuras viales rurales y el desarrollo comunitario.

II.1.2. Antecedentes nacionales:

Guerrero, M. S. y Cánova, T. H. C. (2021). "Convergencia desde el enfoque territorial: Caso de la región de Piura - Perú, periodo 2007-2019". Esta investigación se llevó a cabo en la región de Piura, Perú, con el propósito de analizar el impacto de las inversiones públicas en las situaciones de convergencia del desarrollo distrital durante el periodo 2007-2019. El estudio empleó un método cuantitativo con un enfoque de desarrollo territorial para evaluar el Índice de Desarrollo Humano (IDH). Se utilizaron dos enfoques: el tradicional, que incluye la convergencia beta (absoluta y condicional), y un enfoque distributivo para examinar el comportamiento dinámico del IDH a lo largo del tiempo (convergencia sigma) y en el espacio (autocorrelación espacial).

Los datos del IDH se obtuvieron del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), mientras que los indicadores relacionados con la inversión pública se obtuvieron del Ministerio de Economía y Finanzas. La información sobre variables socioeconómicas y condiciones geográficas se recopiló de las principales instituciones públicas del país. La unidad de análisis fue el distrito de Piura.

Los resultados muestran que en Piura no se observan condiciones propicias para la convergencia absoluta, ya que las disparidades entre los distritos tienden a incrementarse con el tiempo, indicando una tendencia hacia la divergencia sigma. Además, se identifica un patrón de polarización en el desarrollo intra-regional, destacando la existencia de un clúster desarrollado y otro rezagado, subrayando así que los esfuerzos en inversión pública no son suficientes para mitigar las desigualdades entre los distritos. Se concluye que los desafíos para lograr la convergencia son de índole estructural, fuertemente condicionados por factores como la persistente pobreza y la presencia de efectos espaciales en el territorio.

Los resultados enfatizan la importancia de abordar aspectos fundamentales de las condiciones de vida de los residentes, tales como servicios básicos e infraestructura social. Sin abordar estos aspectos, se dificultaría la creación de condiciones propicias para el crecimiento y desarrollo, especialmente en las áreas de elevada altitud en la región. La investigación presenta similitudes con la nuestra, ya que compartimos un interés común en estudiar el impacto de la inversión pública en el desarrollo humano de la población. No obstante, nuestra investigación se centra en analizar el impacto de la inversión en infraestructura vial vecinal en el desarrollo humano de una población rural. La convergencia en los objetivos de ambas investigaciones nos permitirá comparar resultados y resaltar la importancia de abordar aspectos cruciales de las condiciones de vida de la población, como los servicios básicos e infraestructura social, como elementos fundamentales para promover el desarrollo humano.

Saavedra Del Castillo, R. A., y Leveau Chappa, M. A. (2019). "Inversión en infraestructura vial y su influencia en el crecimiento económico de la región de San Martín, periodo 2007 – 2017." Universidad Nacional de San Martín. Tesis para optar al título profesional de Economista.

El objetivo principal de este estudio fue demostrar el impacto de las inversiones en infraestructura vial en el crecimiento económico de la Región San Martín durante el periodo 2007-2017. La metodología empleada incluyó investigación básica, correlacional, cuantitativa y transversal; la muestra consistió en 78 empleados de DRTC-SM. Los resultados indicaron que la inversión en infraestructura vial tuvo un impacto significativo en el crecimiento económico de la Región San Martín. El valor "p" de 0,000 fue menor que el margen de error de 0,05, y el coeficiente de correlación de Pearson fue de 0,862. Como resultado, se aceptó la hipótesis de investigación, la cual afirmaba que la inversión en infraestructura vial influía de manera significativa en el crecimiento económico de la región durante el periodo mencionado.

Este estudio guarda similitud con el nuestro en el sentido de que ambos investigamos el impacto de las redes viales en el crecimiento económico. No obstante, en nuestra investigación, hemos adoptado un enfoque integral al abordar el impacto de la red vial en el desarrollo humano, no limitándonos únicamente al crecimiento económico. El objetivo de nuestra investigación se relaciona directamente con la tesis mencionada, ya que ambas abordan el impacto de la red vial en las comunidades. Los resultados obtenidos en ambas investigaciones nos proporcionarán una base sólida para comparar y contrastar, enriqueciendo así la comprensión del papel de la infraestructura vial en el desarrollo general de las regiones estudiadas.

Vásquez Cordano, A. L., y Bendezú Medina, L. (2008). "Ensayos sobre el Rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú". Esta investigación fue llevada a cabo en el marco de los Concursos de Proyectos de Investigación organizados por el Consorcio de Investigación Económica y Social (CIES) con el respaldo del Banco Central de Reserva del Perú.

El propósito de este estudio es proporcionar un marco analítico multidimensional para interpretar y medir el impacto de las inversiones en infraestructura vial en el crecimiento económico en el Perú. Se aborda la relación entre el crecimiento y la infraestructura vial desde tres perspectivas: macroeconómica y microeconómica. Los principales hallazgos revelan que el impacto a largo plazo de la infraestructura en el crecimiento es positivo, sugiriendo que en el caso de Perú aún no se ha alcanzado el nivel óptimo de provisión de infraestructura. La evidencia indica la existencia de una brecha en términos de inversión en infraestructura vial en el país. Por ende, se plantea la oportunidad de implementar una política estatal que fomente la inversión privada y busque expandir la cobertura y la calidad de los servicios de infraestructura vial.

Se concluye que el análisis de series de tiempo respalda la idea de que la expansión de la infraestructura vial ejerció una influencia positiva y significativa en el crecimiento económico del Perú durante el periodo comprendido entre 1940 y 2003. Además, se valida la hipótesis de la existencia de relaciones de largo plazo entre las variables de infraestructura y producción.

Mariátegui Orbegozo, R. (2019). "Efecto de la inversión pública en infraestructura económica y social sobre el índice de desarrollo humano en el Perú para el periodo 2007-2016." Universidad de Lima.

El objetivo general de este estudio es analizar el impacto de la inversión pública en infraestructura vial, eléctrica, de irrigación, saneamiento, salud y educación sobre el Índice de Desarrollo Humano a nivel regional en el Perú durante los años 2007-2016, con el propósito de proponer políticas y estrategias para mejorar el bienestar de la población. La investigación se basó en un método cuantitativo que emplea datos de panel para probar hipótesis, siendo este un método econométrico que combina datos transversales con datos temporales, ofreciendo ventajas sobre otros métodos cuantitativos.

Las principales variables consideradas en este estudio incluyen el Índice de Desarrollo Humano y la inversión nacional en infraestructura económica (transporte, energía y riego) y social (saneamiento, salud y educación). Estas variables se consideran esenciales para el desarrollo completo de la población y el país. La muestra utilizada para la investigación comprendió las 24 regiones del Perú.

Los resultados destacan que todas las variables resultan significativas al 5%, a excepción de las inversiones en infraestructura eléctrica. Todas las demás formas de inversión pública muestran un impacto positivo en el Índice de Desarrollo Humano, siendo las inversiones en infraestructura educativa (IPIEDUC) las de mayor impacto con un 2.38%, seguidas por las de transporte (IPITRAN) con un impacto del 1.4%. La conclusión principal de la investigación es que la inversión pública en infraestructura de transporte, irrigación, educación, saneamiento y salud tiene un efecto positivo y significativo en el Índice de Desarrollo Humano, siendo la inversión en educación la que genera un mayor impacto dentro del grupo de infraestructura social.

II.2. Bases teóricas:

En el presente ítem se procederá a desarrollar un listado de conceptos relativos a todos los factores y/o elementos que comprenden el desarrollo de la presente investigación, esto en la medida que se torna indispensable conocer el significado de las variables y sus consecuentes dimensiones para efectivizar el cumplimiento y desarrollo de los objetivos propuestos.

II.2.1. Variable Independiente: Conectividad Vial:

Hablar sobre conectividad vial es adentrarse en uno de los componentes fundamentales que facilitan las relaciones de movilidad entre comunidades. Estas relaciones generan oportunidades de intercambio de bienes, servicios y el acceso a elementos cruciales como educación, salud y servicios básicos. En este contexto, la conectividad vial desempeña un papel esencial tanto en el ámbito social como económico, como señala Pérez, G. (2020) en su estudio "Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial". Se destaca que la conectividad vial contribuye de manera significativa al desarrollo sostenible con un enfoque en la igualdad.

De acuerdo con Pérez, G. (2020), la conectividad vial se define como "la existencia de una unión de dos puntos, ya sea entre personas y localidades, o entre éstas y puntos particulares del territorio". Desde esta perspectiva, la conectividad vial se erige como un elemento clave para concebir una red de caminos rurales que no solo facilite el intercambio de recursos, sino que también promueva un desarrollo equitativo.

Desde una óptica urbana, Secunza, C. (2019) amplía el concepto de conectividad vial, refiriéndose a la capacidad de una red de calles en las ciudades para interconectar, en mayor o menor medida, las necesidades de

movilidad entre puntos de origen y destino. Además, destaca la importancia de garantizar seguridad y accesibilidad a todos los modos de transporte, integrando las actividades sociales y económicas con el entorno construido.

La conectividad vial emerge como un factor trascendental que no solo facilita la movilidad, sino que también impulsa el intercambio social y económico, promoviendo el desarrollo territorial y urbano de manera inclusiva.

II.2.2. Dimensiones:

Sintaxis espacial:

La sintaxis espacial puede ser definida como un conjunto de técnicas de análisis que se centran en la configuración de los espacios, revelando la lógica social inherente a estos. En otras palabras, se encarga de examinar cómo la organización de los espacios genera significados sociales, como la interrelación entre sus habitantes. Esta técnica fue propuesta por Bill Hillier y Julienne Hanson de la Bartlett School of Architecture en el University College de Londres en 1984. En su investigación, sostienen que los edificios no solo crean un orden a través de volúmenes vacíos de espacio, sino que este ordenamiento espacial refleja el propósito de construir, entendido no solo como el resultado físico, sino como el orden de las relaciones entre las personas.

Hillier y Hanson postulan que la organización espacial de una sociedad es una forma evidente de reconocer diferencias culturales en las formaciones sociales. Este ordenamiento espacial revela las diversas maneras en que los miembros de la sociedad experimentan y reproducen su existencia social. Desde la perspectiva de la sintaxis, se entiende que la consistencia en la

recuperación de las descripciones y la materialización de un momento a otro son elementos clave.

Hoy en día, la sintaxis espacial se utiliza en diversas áreas de estudio, como Antropología, Ingeniería, Arquitectura, Turismo, entre otras. Según Uribe, M. (2019), la sintaxis espacial representa un esfuerzo único para desarrollar diversas técnicas que establecen un vínculo directo entre los aspectos sociales y físicos de la ciudad. En esencia, esta técnica proporciona una herramienta invaluable para comprender y analizar la relación entre el entorno físico y las interacciones sociales en diferentes contextos.

La propuesta presentada tiene como objetivo central utilizar el concepto de "configuración espacial" para identificar elementos convergentes en el análisis de distintos trazados urbanos, permitiendo así el estudio de la interrelación entre estos dos aspectos. Estas herramientas se proponen para ser aplicadas en diversos campos de investigación, abarcando desde el desarrollo urbano, la criminología, la arqueología hasta la planificación urbana y cuestiones relacionadas con la discriminación racial. Estas herramientas son esenciales para cuantificar y comparar fenómenos específicos en la práctica.

La base de estas herramientas se encuentra en técnicas analíticas utilizadas para examinar datos que describen la organización espacial de una ciudad. La premisa subyacente es que la estructura de la ciudad misma está moldeada por una serie de espacios interconectados, en los cuales las personas tienden a interactuar. Este enfoque, propuesto por Vougan, L. (2007), se fundamenta en la noción de que la disposición y conexión de estos espacios juegan un papel crucial en la configuración de la vida urbana.

L

La propuesta destaca la importancia de comprender la relación entre la configuración espacial y diversos fenómenos sociales en el entorno urbano. Al proporcionar herramientas analíticas basadas en este enfoque, se busca contribuir a investigaciones prácticas y multidisciplinarias, brindando una base sólida para el estudio de la interacción humana y la organización de los espacios urbanos.

Autores más recientes han propuesto que la segregación residencial está estrechamente vinculada con la configuración de la trama urbana. Argumentan que la sintaxis espacial podría ser considerada una nueva dimensión de la segregación. Boccolini, S. (2019), en particular, ha examinado el potencial analítico de la sintaxis espacial (SE) para estudiar las redes de transporte público y determinar si es necesario habilitar o restringir los flujos de tráfico.

Este análisis se basa en la cuantificación de métricas específicas de integración y conectividad. La métrica de integración evalúa la facilidad de acceso, mientras que la métrica de conectividad mide los flujos potenciales a través de cada vector en el sistema según la topología de la red. Estas métricas proporcionan una perspectiva detallada sobre la relación entre la configuración del espacio urbano y la segregación residencial, permitiendo así un enfoque más completo y holístico para comprender las dinámicas sociales y espaciales en las ciudades. La consideración de la sintaxis espacial como una nueva dimensión de la segregación destaca su relevancia para el análisis y diseño de entornos urbanos más integrados y equitativos.

En un encuentro de jóvenes investigadores organizado por la Universidad Nacional del Litoral (UNL), se llevó a cabo un estudio destinado a probar categorías sintácticas espaciales y herramientas analíticas en el

análisis de la estructura de los espacios públicos de la ciudad de Santa Fe. En la conceptualización de la sintaxis espacial, se afirma que esta teoría se basa en el concepto de espacio como función social, definiéndolo como un sistema de barreras que regula el movimiento y la convivencia humana a partir de patrones sociales de comportamiento. En esencia, el espacio se describe mediante un conjunto de reglas de construcción geométrica, donde, en un espacio convexo, es posible caminar en línea recta desde un punto interior a otro sin salir del espacio.

Los ejes axiales, según la teoría de la sintaxis espacial, son las líneas que representan los desplazamientos más comunes en el espacio, mientras que las isovistas representan el campo de visión del observador en el espacio convexo. Esta teoría proporciona conceptos y herramientas simples para representar el espacio a través de grafos que forman redes urbanas y explican algunas de sus propiedades, como conectividad, integración, selectividad y comprensibilidad (organización, profundidad, teoría del movimiento natural).

Para analizar estas propiedades, se utilizan variables como conectividad, que mide la cantidad de nodos conectados directamente al nodo de origen (profundidad = 1); e integración, que mide la distancia topológica (profundidad) desde un nodo de origen hasta todos los demás nodos del sistema. El espacio altamente integrado se expresa en una paleta de colores que va desde rojos intensos hasta violetas suaves. El valor integral se calcula como el recíproco de la asimetría relativa ($i=1/AR$).

La aplicación de la sintaxis espacial en el estudio de los espacios públicos de la ciudad de Santa Fe se basa en la representación gráfica y el

análisis de propiedades clave que ayudan a comprender la estructura y las interrelaciones en el entorno urbano.

Esta herramienta evalúa el flujo de viajes en una red urbana al analizar la ruta más corta y el cambio angular mínimo desde cada origen a cada destino. Su aplicación se extiende a la detección de posibles desplazamientos de peatones o vehículos. Por otra parte, la inteligibilidad se refiere al coeficiente de correlación entre conectividad e integración, que determina la capacidad de comprender la estructura global de una red desde perspectivas locales.

Intercambio de bienes y servicios sociales:

Es imposible abordar o conceptualizar el intercambio de bienes y servicios sociales sin considerarlo desde una perspectiva económica. El comercio, entendido como el intercambio de bienes y servicios, ha sido una práctica arraigada desde tiempos inmemorables, ya que estos elementos son fundamentales para satisfacer las necesidades humanas. La Real Academia Española lo define como "la negociación que se hace comprando, vendiendo o permutando unas cosas por otras". La movilización de bienes constituye, por ende, la esencia misma del comercio.

Desde la óptica social, la existencia de vías adecuadas proporciona a la población rural acceso a mercados más amplios, facilita el desarrollo de actividades económicas y productivas, genera nuevas oportunidades de empleo y mejora servicios sociales como la salud y la educación. Este fenómeno se convierte en algo más tangible y cercano al individuo según lo sugiere Schelling y Lebo (2021), citados por el INEI.

El intercambio, entendido como el acto de dar una cosa o realizar una acción a cambio de otra cosa o acción, es una práctica común en la sociedad y

surge de las circunstancias individuales que colocan a cada persona en una posición ventajosa en algunos aspectos y desventajosa en otros (EDITORIAL ECONOMÍA, 2014). En una economía de mercado, este término hace referencia a la capacidad de ofrecer bienes y servicios a cambio de dinero. En efecto, la forma más común de intercambio es de índole económica, permitiendo satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de todas las personas

En una sociedad fundamentada en el comercio, el intercambio permite que cada individuo contribuya con su parte al beneficio colectivo, aprovechando aquellas habilidades que le son más propias. Esta situación está estrechamente vinculada con la división del trabajo, respaldada por la mejora en la productividad. De esta manera, las sociedades que favorecen el comercio tienen mayores posibilidades de progresar en este aspecto en comparación con aquellas que imponen restricciones.

La conectividad vial conlleva consigo la interacción social y comercial entre comunidades, facilitando el transporte de diversos bienes y servicios que contribuyen a diversificar las posibilidades de seguridad alimentaria de las personas. Además, posibilita la adquisición de una variedad de mobiliario, herramientas, tecnología y empleo, entre otros aspectos. Según Patarasuk, R. (2013), citado por Sarkar, Sarkar y Mondal (2020), el movimiento eficiente de bienes y servicios depende en gran medida del sistema de transporte, estimulando así el desarrollo tanto del sector económico como del social. En consecuencia, el sistema de transporte juega un papel fundamental en cualquier región del mundo.

Los sistemas viales mejorados no solo aumentan la accesibilidad y movilidad, sino que también reducen significativamente los tiempos y costos de viaje. Por otro lado, Pérez, G. (2020), en su trabajo "Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial", destaca la importancia de recordar que el movimiento de personas y mercancías en áreas rurales está fuertemente influenciado por la presencia y operatividad de carreteras (terrestres, acuáticas y aéreas) durante todo el año. Los caminos rurales, su existencia y nivel de operación, resultan esenciales para la conectividad del territorio y la prestación de servicios de movilidad para los habitantes de dichas áreas, así como para las cadenas logísticas agroindustriales y otros bienes producidos en estos lugares (Pérez, G., 2021, "Impactos sociales de los caminos rurales en Mesoamérica").

A pesar de que el flujo de transporte, ya sea de personas o mercancías, es inherentemente bajo en estas rutas rurales, la falta de inversión ha provocado una disminución gradual en la variedad y calidad de la infraestructura disponible. Este declive ha conducido al aumento de los costos de uso y los tiempos de desplazamiento, afectando tanto a los usuarios como a los bienes locales. Estos factores inciden directamente en el desarrollo de la sociedad y en la calidad de vida de sus habitantes.

II.2.3. Variable Dependiente: Desarrollo Humano:

El desarrollo humano ha sido un tema de estudio que ha atraído la atención de diversos organismos, instituciones y estudiosos a lo largo del tiempo. El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) ha desempeñado un papel fundamental al establecer un indicador conocido como el Índice de Desarrollo Humano (IDH) desde 1990. Este índice clasifica a los

países en tres niveles de desarrollo humano, integrando factores como la esperanza de vida, la educación e indicadores de ingreso per cápita.

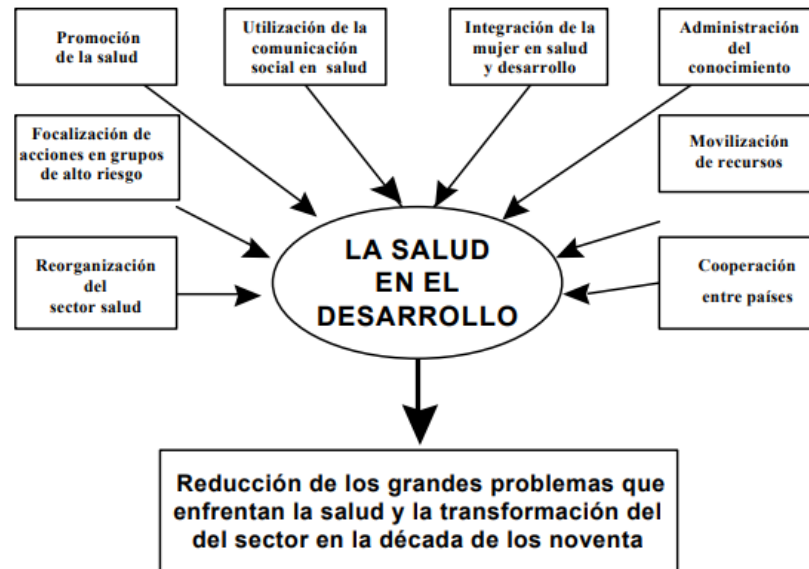
La evolución del concepto de desarrollo humano ha experimentado cambios significativos. En 2009, la doctrina social de la Iglesia replanteó el enfoque económico tradicional al proponer el desarrollo humano integral sostenible. Esta perspectiva destaca el desarrollo de todas las dimensiones humanas y subraya la interconexión entre las crisis social y ambiental, centrándose en el bien común como el núcleo de la búsqueda.

En el artículo de investigación titulado "Desarrollo humano y desigualdad: análisis de la distribución del ingreso" de Ortiz, Hernández y Martínez (2020), se define el desarrollo humano como el proceso mediante el cual una sociedad busca mejorar las condiciones de vida de sus miembros. Implica no solo satisfacer las necesidades básicas, sino también proporcionar bienes complementarios, como educación de calidad, atención médica, vivienda digna y salarios justos. La perspectiva implica remover las barreras que limitan la libertad de las personas para llevar vidas dignas, involucrando tanto la agencia individual como los compromisos sociales, especialmente en salud y educación, así como en participación económica y política.

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) contribuye al concepto de desarrollo humano al destacar cinco componentes indivisibles: salud, educación, crecimiento económico, un medio ambiente seguro y saludable, y una gama de libertades para las personas. La salud se posiciona como un factor crucial en la mejora de la calidad de vida y contribuye a la participación activa de la comunidad en la definición del estilo de desarrollo. Este enfoque integral se remonta a la Primera Conferencia Internacional de

Salud en 1902 y sigue siendo fundamental en la misión de la OPS para garantizar la salud pública y fomentar el comercio entre las naciones.

Figura 1: La salud en el desarrollo humano.



FUENTE: Organización Panamericana de la Salud.

Alleyne (1996) destaca que la salud es un indicador fundamental y una pieza clave del desarrollo humano. Se plantea la idea de que el desarrollo integral de las personas es imposible si carecen de salud. Esta perspectiva establece una orientación estratégica fundamental en relación con la salud en el contexto del desarrollo humano. En otras palabras, la salud no solo se considera como un componente esencial del bienestar individual, sino también como un factor crítico que influye en la capacidad de las personas para alcanzar su máximo potencial en todos los aspectos de sus vidas.

Esta visión resalta la interconexión intrínseca entre la salud y el desarrollo humano, reconociendo que la existencia de condiciones de salud adecuadas es un requisito previo para el progreso integral. Así, se enfatiza la importancia de abordar las cuestiones de salud como parte integral de cualquier estrategia de desarrollo humano, reconociendo su impacto en la calidad de vida y la capacidad de las personas para participar plenamente en la sociedad.

II.2.4. Dimensiones:

Acceso a servicios básicos

La verdadera importancia de los servicios básicos radica en que contribuyen a que la vida humana sea más digna. Estos servicios no solo son indicadores de condiciones favorables en el bienestar social, sino que también están directamente relacionados con el nivel de desarrollo de una sociedad (INEI, 2018). Los servicios básicos, ya sean en centros poblados, comunidades o ciudades, representan proyectos de infraestructura esenciales para garantizar un estilo de vida saludable, y mejorar y ampliar su prestación debería ser un componente central en el desarrollo de un país.

En este contexto, es fundamental analizar el estado actual de servicios básicos como la electrificación, el abastecimiento de agua, el saneamiento y la recogida de residuos domiciliarios. El acceso de los hogares a servicios eléctricos de alta calidad a través de la red pública, a precios asequibles, es esencial para el desarrollo y el bienestar humano. Sin embargo, aún existen hogares que carecen de este servicio o que pagan precios elevados por un suministro deficiente.

Garantizar el acceso universal y equitativo a servicios básicos no solo mejora las condiciones de vida de las personas, sino que también impulsa el desarrollo sostenible y contribuye a la construcción de una sociedad más justa e inclusiva. La provisión adecuada de servicios básicos no solo es un indicador de desarrollo, sino también un medio crucial para elevar la calidad de vida de la población y fomentar un entorno propicio para el progreso y el bienestar general.

Por otro lado, según Tarre A. (2019), la precariedad de la infraestructura vial en áreas de El Salvador constituía un obstáculo significativo para el desarrollo de las actividades productivas y el acceso a servicios sociales básicos. La inestabilidad de la infraestructura vial en estas áreas se traducían en limitaciones que afectaban tanto el desarrollo de las actividades productivas como la disponibilidad de servicios esenciales para la comunidad.

Acceso al servicio de educación:

Giraldo, J. M. S., y Agudelo, S. P. (2018), en su estudio sobre "Educación y desarrollo humano en los contextos rurales", destacan el valor atribuido a la educación en el proceso de desarrollo humano en las comunidades rurales. Subrayan que este valor busca generar cambios en las relaciones entre individuos, transformar actitudes comunitarias y reinterpretar roles de género, así como influir en las concepciones de familia y valores. Citan a Jiménez (2011) para afirmar que la educación impulsa el desarrollo humano al proporcionar las bases para actuar con autonomía y al ampliar las oportunidades para ejercerla. Este enfoque se basa en la premisa de que una sociedad educada puede elevar su calidad de vida a través del conocimiento.

En concordancia con esta perspectiva, citando a Martínez, Pertuz y Ramírez (2016), quienes sostienen que para desarrollar las zonas rurales y reducir los niveles de pobreza, es fundamental mejorar la cobertura, la permanencia y la calidad de la educación que recibe la población rural del país. Este llamado refleja la importancia de invertir en la educación como un medio efectivo para impulsar el desarrollo en contextos rurales, proporcionando a las comunidades rurales las herramientas necesarias para mejorar sus condiciones de vida y alcanzar un desarrollo más sostenible.

Acceso al servicio de salud:

Higuita-Gutiérrez, L. F. de la Universidad de Antioquia, y Cardona-Arias, J. A., también de la Universidad de Antioquia, llevaron a cabo un estudio titulado "Índice de desarrollo humano y eventos de salud pública: revisión sistemática de la literatura 1990-2015". En este estudio se destaca que la salud es una parte integral del desarrollo y un factor crucial para el bienestar social. Los hallazgos de la investigación indican que el desarrollo humano está estrechamente relacionado con mejores condiciones de salud, evidenciadas por la reducción de la morbilidad y mortalidad asociadas con el cáncer y enfermedades transmisibles.

Este estudio sugiere que los países con un bajo índice de desarrollo no deben postergar inversiones socialmente importantes debido a la falta de recursos, sino que deben realizar inversiones simultáneas en dimensiones económicas y servicios sociales, especialmente en la promoción y atención de la salud. Citando a Dealton, A. (2015), el estudio señala que la salud precaria no solo constituye una fuente de privación de la libertad, sino también un obstáculo para el desarrollo humano. Estos resultados subrayan la importancia de abordar la salud de manera integral como parte integral de las estrategias de desarrollo humano.

Acceso al Intercambio Comercial:

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su artículo "Comercio internacional y desarrollo inclusivo, construyendo sinergias", destaca que el actual aumento en el intercambio comercial ofrece nuevas oportunidades. Se argumenta que la alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque pueda proporcionar

algún alivio a corto plazo, conlleva riesgos a largo plazo, como el aumento de costos, la reducción de la demanda y la supresión de la creación de empleo y un crecimiento económico sostenible.

Además, según Rodrik y Rodríguez (2001), existe un cuestionamiento claro sobre la relación entre comercio y crecimiento. Se señala que en trabajos anteriores se midió incorrectamente la apertura comercial, ya que se subestimaron los factores geográficos que desempeñan un papel crucial en el desarrollo económico. Este planteamiento resalta la importancia de considerar diversos factores, más allá de la simple apertura comercial, al analizar cómo el comercio internacional puede contribuir al desarrollo inclusivo.

Sarkar, T., Sarkar, D., y Mondal, P. (2021), en su estudio, llevaron a cabo un análisis de accesibilidad de la red de carreteras utilizando la teoría de grafos y la tecnología GIS (Sistema de Información Geográfica). El objetivo de su investigación era comprender cómo el acceso mejorado a la educación, instalaciones de salud, oportunidades de empleo, ingresos familiares y la reducción de la pobreza están asociados con el desarrollo de la red vial.

Este enfoque metodológico permite evaluar de manera integral cómo la infraestructura vial puede tener un impacto en diversos aspectos socioeconómicos. Utilizar la teoría de grafos y la tecnología GIS proporciona herramientas analíticas poderosas para visualizar y analizar la conectividad y accesibilidad de la red de carreteras en relación con varios indicadores de desarrollo.

Pérez, G. (2020) destaca en su estudio sobre caminos rurales que la conectividad es un elemento clave para diseñar redes de caminos que impulsen el desarrollo equitativo y sostenible. En este contexto conceptual, la

conectividad se define como la conexión entre dos puntos, ya sea entre lugares, personas o puntos específicos en una región, como una capital subnacional o un centro de producción (mercado, puerto, etc.).

Desde una perspectiva funcional, la conectividad también puede entenderse como la capacidad de mover bienes, servicios, información y personas entre diferentes lugares del territorio, adaptándose a las necesidades de diversas áreas de interés nacional. En resumen, la conectividad juega un papel fundamental para facilitar el intercambio y la movilidad, promoviendo así el desarrollo territorial de manera más equitativa y sostenible.

II.3. Marco conceptual:

- **Carretera.**

Sarkar, T., Sarkar, D., y Mondal, P. (2021) Análisis de la accesibilidad de la red de carreteras mediante la teoría de los grafos y la tecnología GIS: un estudio de los pueblos en English Bazar Block, India. Destacan que la accesibilidad es un componente crucial de la infraestructura pública, ya que la construcción y expansión de carreteras no solo reducen los costos de desplazamiento, sino que también aumentan la accesibilidad de las áreas circundantes. Este aumento en la accesibilidad puede tener un impacto significativo en la distribución de la población y el empleo, ya que la red de transporte juega un papel crucial en facilitar la movilidad y la conectividad en la sociedad humana.

- **Red:**

Sarkar, T., Sarkar, D., y Mondal, P. (2021) Análisis de la accesibilidad de la red de carreteras mediante la teoría de los grafos y la tecnología GIS: un

estudio de los pueblos en English Bazar Block, India. Nos menciona que red es entendida como un conjunto de nodos o vértices unidos por aristas, donde los vértices ocupan posiciones concretas en el espacio y las aristas de estas redes son construcciones físicas reales, la como son las carreteras.

- **Redes viales:**

Bautista, A. F. (2018) destaca en su análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el microsistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia, que la accesibilidad y conectividad son elementos fundamentales en las políticas de desarrollo. Estos elementos se consideran expresión y reflejo de la evolución de los territorios, y los sistemas viales intermunicipales se perciben como potencialmente estratégicos al actuar como articuladores del espacio urbano y regional. La funcionalidad de estos sistemas va más allá de la circulación de personas y bienes, extendiéndose a su carácter polivalente, complementario y asociativo, lo que contribuye a su valor como elemento de desarrollo espacial al estimular la integración territorial.

- **Conectividad:**

Boccolini, S. (2020) destaca la importancia de la red vial como estructura posibilitante del desarrollo en el área metropolitana de Córdoba, Argentina. Se refiere al concepto de conectividad, que mide el grado en que una vía está conectada con otras vías del sistema. La métrica de conectividad evalúa en qué medida un camino controla el acceso a sus vecinos más cercanos, siendo un indicador crucial para comprender la eficacia y la interconexión de la red vial.

Telega, A. (2016) en su estudio sobre el análisis de la red de calles urbanas utilizando Sintaxis espacial en GIS, menciona que el número de elementos del sistema a los que está directamente conectado un camino es un indicador clave. Cuanto mayor sea este número, mayor será la conexión y relación del camino con otros elementos del sistema vial. Esto resalta la importancia de la conectividad en la planificación urbana y la eficiencia de la red vial en una ciudad, destacando que una red más conectada puede tener beneficios significativos.

- **Intercambio de bienes:**

Es necesario comprender que los bienes poseen una consistencia material o tangible, lo que implica que pueden ser percibidos visual y táctilmente, permitiéndonos apreciar todas sus características y atributos físicos. Estos bienes tienen la capacidad de ser utilizados o consumidos para satisfacer necesidades. Además, pueden ser transferidos de una persona a otra a través de procesos de compra y venta, lo que implica un cambio en el derecho de propiedad de un individuo a otro.

La razón por la cual los bienes tienen valor en el mercado radica en su escasez; la cantidad de bienes producidos es limitada o insuficiente para cubrir las necesidades o deseos de todos los participantes en el mercado. Esta perspectiva es respaldada por Duque, E. (2005).

- **Intercambio de servicios sociales:**

Contar con vías o caminos adecuados proporciona a los habitantes de áreas rurales un acceso expandido a mercados, fomenta el desarrollo de actividades económicas y productivas, genera nuevas oportunidades de empleo y acerca servicios esenciales como salud y educación a la comunidad.

Esta afirmación se respalda en la investigación de Schelling y Lebo (2021), según lo citado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Es esencial comprender que un servicio es intangible, ya que no involucra la transferencia de elementos tangibles; en su lugar, únicamente se experimentan los beneficios o resultados del servicio. Además, los servicios están inherentemente vinculados a las personas que los brindan, lo que genera una amplia diversidad, dado que su calidad depende tanto del proveedor como del receptor, y como resultado, no se pueden estandarizar. Esta característica distintiva de diversidad surge de la imposibilidad de homogeneizar los servicios. Además, cabe destacar que un servicio no puede ser almacenado ni guardado, lo que implica que solo puede ser ofrecido en el mismo momento de su producción. Estas observaciones fueron destacadas por Duque, E. (2005).

- **PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo):**

Se trata de un programa de asistencia establecido por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), con el propósito de fomentar el desarrollo y mejorar la calidad de vida, así como impulsar el desarrollo humano en diferentes países. Este programa es responsable de la publicación anual del Índice Oficial de Desarrollo Humano. Entre sus funciones se incluyen mantener a las personas al margen de la pobreza, proteger a las minorías, defender los derechos humanos y, en última instancia, su objetivo principal es la erradicación de la pobreza en todas sus formas. Además, busca acelerar transformaciones estructurales en pos de un desarrollo sostenible (ONU, 2018).

- **IDH (Índice de Desarrollo Humano):**

El Índice de Desarrollo Humano (IDH) es una medida concisa del desarrollo humano que evalúa los progresos promedio de un país en tres aspectos fundamentales del desarrollo humano. Uno de estos aspectos es una vida larga y saludable, que se cuantifica a través de la esperanza de vida al nacer, según la definición proporcionada por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).

- **RAI (Índice de acceso rural):**

El Índice de Accesibilidad Rural (RAI), desarrollado por el Banco Mundial en 2006, se ha convertido en uno de los indicadores más significativos para evaluar el desarrollo global, especialmente en el ámbito del transporte. El RAI se define como la "proporción de la población rural que vive a menos de 2 km de una carretera transitable en todas las estaciones". La elección del umbral de 2 km se basa en un consenso general de que esta distancia es una medida razonable para los propósitos económicos y sociales habituales de las personas, equivalente a aproximadamente 20-25 minutos de tiempo caminando. Estos parámetros han sido adoptados según la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

- **Área Rural:**

El término "territorio rural" se refiere a la zona que abarca centros poblados rurales, asentamientos rurales y localidades rurales. Esta definición proviene del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2022). En conjunto, estas áreas componen el espacio geográfico destinado a actividades agrícolas, ganaderas y otras actividades relacionadas con la vida rural.

- Centro Poblado Rural:

La definición según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2022) establece que un "centro poblado rural" es aquel que no cuenta con más de 100 viviendas agrupadas de manera contigua, y que tampoco funciona como la capital de un distrito. Alternativamente, un centro poblado rural podría tener más de 100 viviendas, pero estas deben estar dispersas o diseminadas sin formar bloques o núcleos. Esta descripción se utiliza para delimitar y caracterizar áreas rurales en términos de su estructura poblacional y geográfica.

- Centro Poblado:

La definición proporcionada por la Gerencia Regional de Planificación, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial (GRPPAT) establece que un "centro poblado" es cualquier lugar en el territorio nacional, ya sea rural o urbano, que está identificado mediante un nombre y habitado con la intención de permanencia. Los habitantes de estos centros poblados están unidos por intereses comunes de carácter económico, social, cultural e histórico.

Además, los centros poblados pueden clasificarse en diferentes categorías según sus atributos, siendo algunas de ellas: caserío, pueblo, villa, ciudad y metrópoli. Estas categorías reflejan la jerarquía y características específicas de cada centro poblado en función de su tamaño, desarrollo y funciones dentro del contexto regional o nacional.

- **CASERÍO:**

La definición proporcionada por el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI) en 2022 establece que una población se considera concentrada cuando tiene entre 151 y 1000 habitantes. Esta clasificación se refiere al

número de residentes en una determinada área o localidad y se utiliza para categorizar y comprender la dimensión demográfica de distintas zonas.

III. HIPÓTESIS

III.1. Declaración de hipótesis

III.1.1. Hipótesis general

- (a) La conectividad vial se relaciona significativamente con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, Provincia de Bolívar 2022

III.1.2. Hipótesis específicas:

- a) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a servicios básicos.
- b) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a servicios social básico de educación.
- c) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a servicios social básico de salud.
- d) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.

III.2. Operacionalización de Variables

III.2.1. Variable 01: Conectividad vial

- **Definición Conceptual:**

Según Pérez, G. (2020), los caminos rurales desempeñan un papel crucial como vías fundamentales para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial. El autor destaca que la conectividad vial es un elemento esencial para establecer una red de caminos rurales que contribuyan al desarrollo sostenible y equitativo.

En este contexto, la conectividad se define como la existencia de una unión entre dos puntos, ya sea entre personas y localidades o entre estas y puntos específicos del territorio. Este concepto subraya la importancia de la interconexión y la accesibilidad para facilitar el intercambio de bienes, servicios, información y fortalecer las relaciones entre diferentes áreas geográficas. La mejora de la conectividad vial en entornos rurales puede tener impactos significativos en el desarrollo económico, social y territorial.

- **Definición Operacional:**

La falta de comunicación vial representa un obstáculo significativo que limita una mejor calidad de vida, ya que dificulta el acceso a servicios básicos y restringe el intercambio de bienes y servicios. La infraestructura vial juega un papel crucial en la conectividad de las comunidades, influyendo directamente en su acceso a servicios esenciales como salud, educación y otros recursos necesarios para el bienestar.

Cuando las vías de comunicación son limitadas o están en mal estado, las personas enfrentan dificultades para acceder a instalaciones médicas, escuelas y otros servicios fundamentales. Además, la falta de conexiones viales eficientes puede afectar negativamente la economía local, obstaculizando el intercambio de bienes y servicios entre comunidades y limitando las oportunidades de desarrollo económico.

La comunicación vial deficiente se traduce en barreras para el acceso a servicios básicos y la participación en intercambios comerciales, lo que afecta directamente la calidad de vida de las comunidades.

III.2.2. Variable 02: Desarrollo Humano:

○ Definición Conceptual:

Define el desarrollo humano como un proceso mediante el cual se amplían las oportunidades de las personas; estas oportunidades son diversas y pueden cambiar en el tiempo, pero las más esenciales para cualquier nivel de desarrollo son: una vida prolongada y saludable, el acceso a la educación y disponer de servicios y equipamientos básicos (El PNUD, 1990), citado por Rosales, M. (2017).

○ Definición Operacional:

El desarrollo humano en el caserío Chuquitén, provincia de Bolívar, es un proceso que se centra en la mejora de las oportunidades de acceso a servicios esenciales, como educación, salud e intercambio comercial para sus habitantes. Este proceso implica el fortalecimiento y la expansión de estas áreas clave para fomentar un entorno propicio

para el crecimiento y bienestar de la comunidad. La implementación de medidas que garanticen el acceso equitativo a la educación y la atención médica, así como la facilitación del intercambio comercial, son elementos fundamentales para potenciar el desarrollo humano sostenible en el caserío Chuquitén.

III.2.3. Operacionalización de variables:

Tabla 1: Operalización de variables

Variable	Tipo de Variable	Operacionalización		Dimensiones (Sub - Variables)	Definición Conceptual	Indicador	Ítems	Nivel de Medición				
	Según su naturaleza	Definición Conceptual	Definición Operacional					NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Cuantitativa.	Nos dice que la conectividad vial es uno de los elementos fundamentales para concebir una red de caminos rurales que contribuyan al desarrollo sostenible y equitativo. La conectividad es la existencia de una unión de entre dos puntos, ya sea entre personas y localidades, o entre éstas y puntos particulares del territorio. Pérez, G. (2020).	La falta de comunicación vial imposibilita una mejor calidad de vida, expresada en acceso a servicio básicos y el intercambio de bienes y servicios.	Sintaxis Espacial	La sintaxis espacial representa un esfuerzo único para desarrollar una variedad de técnicas y métodos destinados a establecer un vínculo directo entre los aspectos sociales y físicos de la ciudad. Romero Novoa, J. A. (2022).	Conectividad	01-04	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
				Acceso Vial		05-07						
				Intercambio de Bienes	Este término hace referencia a la capacidad de ofrecer bienes a cambio de dinero. De hecho, la forma de intercambio más común es de carácter económico, permitiendo satisfacer de la mejor manera posible las necesidades de todas las personas. El movimiento de mercancías depende en gran medida de los sistemas de transporte que estimulan el desarrollo de los sectores económicos y sociales. Sarkar, T., Sarkar, D., y Mondal, P. (2021).	Maquinas	.8-10					
						Vestimenta	11-14					
						Mobiliario	15-17					
				Intercambio de Servicios sociales	Contar con vías o caminos adecuados brindan a los residentes rurales acceso a mercados más amplios, promueven el desarrollo de actividades económicas y productivas, crean nuevas oportunidades de empleo y acercan servicios sociales como la salud y la educación a las personas. Schelling y Lebo (2021), citado por INEI.	Alimentación	18-20					
						Salud	21-23					
						Educación	24-29					
						Comercio	30-33					
						Telecomunicaciones	34-37					
VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Cuantitativa.	Define el desarrollo humano como un proceso mediante el cual se amplían las oportunidades de las personas; estas oportunidades son diversas y pueden cambiar en el tiempo, pero las más esenciales para cualquier nivel de desarrollo son: una vida prolongada y saludable, el acceso a la educación y disponer de servicios y equipamientos básicos (El PNUD, 1990), citado por (Rosales,2017).	El desarrollo Humano, proceso mediante el cual las oportunidades de acceso a servicios de educación salud e intercambio comercial para los pobladores del caserío Chuquitén, provincia de Bolívar.	Acceso a Servicios Básicos	La real importancia de los servicios básicos es que hacen que la vida del ser humano sea más digna, es indicador de las condiciones favorables en el bienestar social y por tanto en el nivel de desarrollo. (INEI, 2018).	Luz Eléctrica	38-40	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
						Agua Potable	41-43					
						Desagüe	44-45					
				Acceso a Servicios de Educación	La educación promueve el desarrollo humano al proporcionar bases para actuar con autonomía y aumentar las oportunidades para ejercerla. Esto debido a que una sociedad educada puede mejorar su calidad de vida mediante el conocimiento (Jiménez, 2011), citado por (Cerna y Patiño, 2018).	Internet	46-48					
						Mobiliario	49-50					
						Movilidad	51-53					
				Acceso a Servicios de Salud	Menciona que la salud es parte constitutiva del desarrollo y es un factor importante del bienestar social. Higueta-Gutiérrez, L. F., Universidad de Antioquia, Cardona-Arias, J. A., y Universidad de Antioquia. (2018).	Movilidad	54-56					
						Equipos	57-58					
						Personal Especializado	59-60					
				Acceso al intercambio Comercial	El proceso de aumento del intercambio comercial en curso ofrece nuevas oportunidades. La alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque en el corto plazo puede implicar algún alivio, a largo plazo aumentará los costos, contribuirá a reducir la demanda y reprimirá la creación de empleos y un crecimiento económico viable. (CEPAL ,2022)	Venta de Productos producidos en la zona	61-64					
		Ingreso de Productos que no produce la zona	65-66									

IV. DESCRIPCIÓN DE MÉTODOS Y ANÁLISIS

IV.1. Tipo de investigación:

La presente investigación adopta un enfoque descriptivo correlacional y se enfoca en el caso específico de las variables propuestas: conectividad vial y su relación con el desarrollo humano de los habitantes del caserío Chuquitén, Provincia de Bolívar. El objetivo principal es determinar el tipo y la intensidad de la correlación entre estas variables, considerando el contexto de mejora social.

A través de la recopilación de información, la investigación busca describir la situación actual de la conectividad en el tramo entre Sundia y Chuquitén. Se indaga sobre la existencia de conectividad vial y se analizan los medios de transporte utilizados en esta área. Además, se examina la realidad de los pobladores desde la perspectiva del desarrollo humano.

El método inductivo se emplea como herramienta principal en esta investigación. Este enfoque facilita la comprensión de la realidad y la forma en que la variable 1 (conectividad vial) se correlaciona con la variable 2 (desarrollo humano) en los residentes de Chuquitén. El análisis busca evaluar el nivel de correlación entre estas dos variables, proporcionando así una visión más clara de la relación existente en este contexto específico.

Luis, J. (2012) Hipótesis, Método y Diseño de Investigación (Hypothesis, Method y Research Design). la investigación descriptiva se centra en la recopilación de datos que describen eventos, fenómenos o situaciones. Posteriormente, estos datos se organizan, tabulan, representan y describen. El objetivo principal de este enfoque es proporcionar una visión detallada y completa de los eventos observados.

Por otro lado, la investigación correlacional tiene como objetivo medir la relación entre dos o más variables en un contexto específico. Busca determinar si existe una correlación entre las variables, identificar el tipo de correlación y evaluar su grado o intensidad. En lugar de limitarse a describir un fenómeno, la investigación correlacional se centra en comprender las interrelaciones entre los diversos fenómenos estudiados.

Ambos enfoques, descriptivo y correlacional, son esenciales en la investigación científica, ya que cada uno proporciona herramientas y perspectivas únicas para abordar preguntas y objetivos de investigación específicos.

Asimismo, la utilidad y el propósito principal de la investigación correlacional radican en evaluar el grado de relación entre dos o más conceptos o variables en un contexto específico. Su objetivo fundamental es medir cómo se comporta un concepto o variable en función del comportamiento de otra u otras variables relacionadas. A través de este tipo de investigación, se logra una cuantificación precisa de las variables individuales, seguida de un análisis para determinar si están correlacionadas en los mismos sujetos y, en caso afirmativo, cómo se relacionan entre sí.

La investigación correlacional no solo proporciona una base cuantitativa sólida, sino que también permite sustentar predicciones, ya que se obtiene información sobre cómo los cambios en una variable pueden estar asociados con cambios en otra. Además, tiene un valor explicativo parcial, ya que contribuye a comprender la naturaleza de las relaciones entre las variables estudiadas. Esta perspectiva es valiosa en el ámbito científico, ya que ofrece ideas importantes para comprender y prevenir fenómenos en diferentes contextos (Saenz y Tinoco, 1999).

IV.2. Nivel de investigación

El presente trabajo de investigación adopta un enfoque explicativo, ya que su objetivo fundamental es dar respuesta a la pregunta: ¿Por qué? En este sentido, se propone superar los límites de la investigación exploratoria y descriptiva, enfocándose en identificar las causas subyacentes del problema en cuestión.

Luis, J. (2012). "Hipótesis, Método y Diseño de Investigación" (Hypothesis, Method y Research Design). Este tipo de investigación va más allá de simplemente describir la relación entre variables y tiene como objetivo indagar en la causa de un problema, procurando explicar por qué dicho problema ocurre o por qué existe una conexión entre dos o más variables. Como destaca Cazau (2006), "No es equivalente afirmar que la ocupación y la preferencia política están relacionadas a explicar por qué lo están en términos de un vínculo causa-efecto"

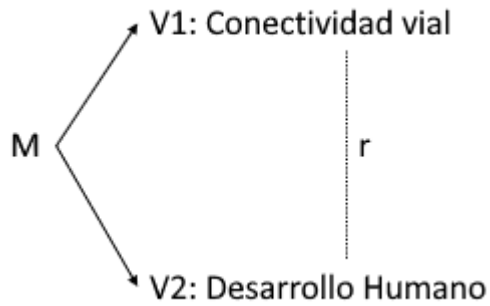
IV.3. Diseño de investigación:

Según Hernández, S. (2006), la investigación no experimental, también conocida como diseño observacional, implica observar y medir los fenómenos tal como suceden en su contexto natural para posteriormente analizarlos. Además, Kerlinger y Lee (2002) señalan que en la investigación no experimental no es factible manipular las variables.

Según Sáenz y Tinoco (1999), la investigación no experimental se lleva a cabo sin la manipulación de variables, lo que implica que no se trata de estudios intervencionistas. En otras palabras, en este tipo de investigación no se crea ninguna situación ni se asignan sujetos o condiciones específicas para su exposición. Se identifican varios tipos de estudios observacionales, entre los cuales se encuentran los estudios correlacionales o causales. Estos estudios buscan establecer relaciones de

causalidad o correlación entre variables, describiendo los hallazgos en forma de interrelaciones.

El Esquema es:



Muestra : 30 pobladores del caserío Chuquitén, provincia de Bolívar.

V1 = Variable 1: Conectividad vial.

V2 = Variable 2: Desarrollo Humano.

r = Correlación.

IV.4. Método de investigación

El método inductivo se caracteriza por la generalización de hechos, prácticas, situaciones y costumbres a partir de casos particulares. Su principal ventaja radica en llevar al sujeto investigador a entrar en contacto directo con el sujeto investigado u objeto de estudio. En este enfoque, el recorrido se realiza desde la diversidad de objetos hacia la formulación de conceptos unificados (Rivas, 2007).

El método utilizado en la investigación es el inductivo, el cual se basa en la observación, estudio y comprensión de las características genéricas o comunes presentes en un conjunto de realidades. A partir de este análisis, se busca formular una propuesta o ley científica de naturaleza general (Abreu, 2014).

IV.5. Población:

Según Arias-Gómez, J., Villasís-Keever, M. Á., y Miranda Novales, M. G. (2016), destaca la relevancia de la población de estudio en el diseño de investigaciones. La población de investigación se define como un conjunto de casos claramente delimitado, limitado y disponible, que servirá como referencia para la selección de la muestra. Esta población cumple con criterios predefinidos y específicos para los objetivos de la investigación.

Especificar la población de estudio es un paso crucial en la planificación de la investigación, ya que establece el marco para la selección de la muestra, que es un subconjunto representativo de la población. La importancia de este proceso radica en que, al concluir la investigación basada en una muestra de la población definida, se facilita la generalización o extrapolación de los resultados del estudio a otras poblaciones o incluso al universo más amplio.

La definición precisa de la población de estudio no solo guía la selección de la muestra, sino que también tiene implicaciones críticas para la validez y la aplicabilidad de los resultados de la investigación, permitiendo la generalización de los hallazgos a contextos más amplios.

La población en la presente investigación está conformada por 96 personas, que es el número de pobladores del Caserío Chuquiten.

Tabla 2: Población total del caserío Chuquiten.

Población	N° de personas
Pobladores del Caserío Chuquiten	96
Total	96

Fuente INEI

IV.6. Muestra.

Es un subconjunto o parte del universo o población en que se llevará a cabo la investigación. La muestra es una parte representativa de la población. López, P. L. (2004).

En el contexto de la presente investigación, se optó por un muestreo no probabilístico censal, teniendo como criterio de exclusión a todos los pobladores que estuvieron presentes y pudieron participar en la encuesta durante la recopilación de datos, siendo un total de 78 personas; esto debido a las condiciones agrestes del terreno y lo difícil que representó trasladarse desde sus viviendas hacia el lugar donde se realizó la recolección de datos (véase anexo19,20). Es importante destacar que, dado que se trata de un centro poblado con limitaciones sustanciales de conectividad, incluyendo problemas con internet, señal de telefonía, y suministro eléctrico, la recolección de datos se llevó a cabo de manera presencial, sin la posibilidad de utilizar herramientas digitales como formularios en línea o WhatsApp.

Técnicas de recolección de datos:

Las técnicas e instrumento se detallan a continuación:

IV.6.1. Técnica:

- **Encuesta:**

Según Hernández (2012), la encuesta se utiliza para recolectar información de personas respecto a características, opiniones, creencias, expectativas, conocimiento, conducta actual o conducta pasada. Para el presente trabajo de investigación se utiliza como técnica de recolección de datos a la encuesta, siendo esta la acción que permite obtener datos relevantes sobre las variables de la investigación

que permitan conocer las problemáticas de los pobladores del caserío Chuquitén.

○ **Técnica virtual:**

Se tomó la información de Organizaciones mundiales como OMS, ONU y sus artículos, a través de internet, ya que la web es un amplio campo de búsqueda y contraste donde se puede comparar las realidades locales, nacionales e internacionales sobre la conectividad vial y su relación con el desarrollo humano.

IV.6.2. Instrumento:

Según Hernández (2012), el investigador social debe elaborar un instrumento para medir las variables conceptualizadas al plantear su problema de investigación. Este instrumento, conocido como cuestionario estructurado, presenta las variables operacionalizadas en forma de preguntas. Estas preguntas no solo deben abordar el problema de investigación, sino también considerar la población que responderá y los diversos métodos de recolección de información. Hernández, Fernández y Baptista (2010) explican que un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas relacionadas con una o más variables que se pretenden medir.

En el marco de la presente investigación, se empleó el cuestionario estructurado como instrumento, utilizando respuestas medidas en una escala de Likert. Esta escala, considerada una escala de actitud con intervalos aparentemente iguales, pertenece a la categoría de escalas ordinales. Se basa en afirmaciones o ítems sobre los cuales se obtiene una respuesta por parte del sujeto (Spearman C.,1904). Este enfoque

cuantitativo de investigación descriptiva se caracteriza por no utilizar encuestas con respuestas abiertas, permitiendo así la recolección de datos pertinentes y relevantes para medir las variables de investigación. Este enfoque ha facilitado la identificación de problemáticas que afectan a la población del caserío Chuquitén y la exploración de la relación entre la variable independiente (conectividad vial) y la variable dependiente (desarrollo humano).

El análisis de la información recolectada a través de los instrumentos siguió un proceso guiado por una serie de pasos meticulosamente establecidos. Este proceso se describe de la siguiente manera:

Paso 1: Elaboración de los instrumentos. Este paso se centra en la creación de herramientas destinadas a medir las variables de investigación mediante la formulación cuidadosa de ítems.

Paso 2: Se da la validación de los instrumentos por medio del juicio de expertos, cuyo grado académico fue mínimo de Maestro y conocedores del tratamiento de las variables de estudio para que mediante su validación y sugerencias se brindó mayor consistencia al instrumento, es así que se consideró a profesionales tales como:

- 01 sociólogo, maestro en docencia e investigación.
- 01 ingeniero civil, maestro en transportes y conservación vial.
- 01 economista, maestra en ciencias económicas mención en gestión pública y desarrollo social.
- 01 periodista, maestro en docencia universitaria y doctor en comunicación social

Paso 3: se aplicó el instrumento, recopilando información, para que posteriormente los datos que se obtengan sean ingresados en herramientas que nos ayuden a procesarlos, como es el caso de IBM SPSS v25.

Paso 4: Finalmente, la información recopilada se presenta en la fase de resultados del presente estudio.

V. RESULTADOS

Para esta etapa de la investigación se consideró complementar la validación de los instrumentos de medición con un análisis de confiabilidad para poder determinar la confiabilidad de los instrumentos propuestos y se utilizó el coeficiente de Alfa de Cronbach.

La confiabilidad se define como el grado en que un instrumento de varios ítems mide consistentemente una muestra de la población (Gliner, Morgan y Harmon, 2001) Su medición busca determinar la proporción de la varianza en una escala.

El alfa de Cronbach es un coeficiente que toma valores entre 0 y 1, cuando más se aproxime al número 1, mayor será la fiabilidad del instrumento (Bravo, 2001) Así mismo, para determinar el rango y magnitud de fiabilidad tener en cuenta el siguiente cuadro:

Tabla 3: Rangos y magnitud de fiabilidad.

Rangos	Magnitud
0,81 a 1,00	Muy alta
0,61 a 0.80	Alta
0,41 a 0.60	Moderada
0,21 a 0,40	Baja
0,01 a 0,20	Muy baja

Fuente: Ruiz Bolívar (2002) y Pallella y Martins (2003)

5.1. Análisis de Fiabilidad de datos.

Se aplicó el análisis de fiabilidad del instrumento mediante una prueba piloto que consta de 66 unidades de análisis de los cuales 37 corresponden a la variable independiente y 29 a la variable dependiente cuyos resultados se muestran a continuación:

Tabla 4
Análisis de fiabilidad del instrumento de recolección.

Estadísticas de fiabilidad			
	Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N° de elementos
Instrumento Total	,903	,903	66
Variable Independiente	,792	,784	37
Variable Dependiente	,897	,899	29

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 4 se muestra el alfa de Cronbach para el instrumento total aplicado en la presente investigación, tiene un valor de 0,903 lo que representa una fiabilidad “muy alta”. Así mismo se aplicó para las variables dando como resultado que la variable Independiente obtuvo un valor de 0,784 y la variable dependiente 0,899; representando así una fiabilidad “muy alta” de acuerdo a Ruiz Bolívar (2002) y Pallella y Martins (2003).

5.2. Análisis de normalidad de datos.

Para determinar la normalidad de los datos obtenidos luego de aplicar los cuestionarios, se procedió a realizar una prueba de normalidad.

- **Hipótesis de Normalidad:**

H0: Los datos siguen una distribución normal.

H1: Los datos no siguen una distribución normal.

- **Nivel de Significancia:**

Nivel de confianza = 0.95

$\alpha = 0.05$ (margen de error).

- **Prueba de Normalidad:**

Si $n > 50$ se aplica Kolmogorof – Smirnov.

Si $n \leq 50$ se aplica Shapiro – Wilk.

- Estadística de prueba

Si $p - \text{valor} < 0,05$ se rechaza la H_0

Si $p - \text{valor} \geq 0,05$ se acepta H_0 y se rechaza la H_1

Tabla 5
Análisis de normalidad de datos.

Resumen de procesamiento de casos						
	Casos					
	Válido		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Variable Independiente	78	100,0%	0	0,0%	78	100,0%
Variable Dependiente	78	100,0%	0	0,0%	78	100,0%

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 5 se muestra el resumen de procesamiento de los 78 datos utilizados para la presente investigación donde no se evidencia datos perdidos.

Tabla 6
Prueba de normalidad de datos

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
VI: Conectividad Vial	,266	78	,000	,786	78	,000
VD: Desarrollo Humano	,215	78	,000	,878	78	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

Como se trata de un instrumento aplicado a más de 50 datos ($n > 50$) se analiza los resultados de Kolmogorof – Smirnov.

En la tabla 6 se evidencia que el nivel de significancia $p=0,000 < 0,05$ para ambas variables (Variable dependiente y Variable Independiente), entonces estadísticamente

se acepta la hipótesis nula H0, es decir; los datos se ajustan a una distribución normal, por lo tanto se debe aplicar pruebas no paramétricas (Perez Legoas, 2013).

Tabla 7
Tabla de frecuencia de la variable Independiente

VI: CONECTIVIDAD VIAL					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	7	9,0	9,0	9,0
	CASI NUNCA	1	1,3	1,3	10,3
	A VECES	19	24,4	24,4	34,6
	CASI SIEMPRE	15	19,2	19,2	53,8
	SIEMPRE	36	46,2	46,2	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 7 muestra que el 46,2% dice que “siempre”, además el 24,4% indica que “a veces”, así mismo 19,2% dice que “casi siempre”, es necesario trasladarse del caserío a otras localidades mediante una vía vehicular para tener acceso a intercambio de bienes, intercambio de servicios sociales. de modo contrario solo el 9.0% dice que “nunca” y el 1.3% indica que “casi nunca” es necesario trasladarse del caserío a otras localidades mediante una vía vehicular para tener acceso a intercambio de bienes, intercambio de servicios sociales.

En conclusión, la mayoría de pobladores indican que la conectividad vial permite tener acceso a otras localidades y tener integración espacial posibilitando el intercambio de bienes y servicios sociales, como educación, salud y profesionales podrán acudir a brindar sus servicios sin ningún problema, así mismo los pobladores podrán trasladarse a recibir educación y salud ahorrando el tiempo de traslado. podrán trasladarse a recibir educación y salud ahorrando el tiempo de traslado.

Tabla 8
Tabla de frecuencia de la variable Dependiente.

VD: DESARROLLO HUMANO	
------------------------------	--

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	3	3,8	3,8	3,8
	CASI NUNCA	5	6,4	6,4	10,3
	A VECES	23	29,5	29,5	39,7
	CASI SIEMPRE	28	35,9	35,9	75,6
	SIEMPRE	19	24,4	24,4	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 8 muestra que el 35.9% indica que “casi nunca”, el 29,5% dice que “a veces” y el 3,8% “nunca” considera necesario el acceso a servicios básicos, servicios sociales básicos y acceso a intercambio comercial.

Contrariamente a ello el 35,9% indica que “casi siempre” y el 24,4% dice que “siempre”, es necesario contar con acceso a servicios básicos, servicios sociales básicos y acceso a intercambio comercial ya que son elementos que conducen al mejoramiento de las condiciones de vida de la población.

El desarrollo humano está ligado al desarrollo económico y a la capacidad productiva por tanto es preciso enfatizar que Chuquitén es un caserío productor de quihuicha y quinua, por tanto, cuenta con la capacidad de generar riqueza por eso necesita una vía.

Tabla 9

Tabla de frecuencia de la Dimensión Sintaxis espacial.

D1: Sintaxis espacial					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	9	11,5	11,5	11,5
	CASI NUNCA	18	23,1	23,1	34,6
	A VECES	26	33,3	33,3	67,9
	CASI SIEMPRE	16	20,5	20,5	88,5
	SIEMPRE	9	11,5	11,5	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La sintaxis espacial permite valorar el nivel de integración y conectividad (una vía está conectada a las demás), esta mide el flujo de personas y bienes. Así tenemos que **la integración** hace referencia al grado en que un nodo se integra al sistema (integración global) o a parte del sistema -un distrito o barrio- (integración local) (Tagliari, 2018). La **conectividad** refiere al grado en que una vía está conectada a las demás en el sistema; la métrica de conectividad mide el grado en que una vía controla el acceso a sus vecinas más cercanas. Boccolini, S. (2020).

La tabla 9 muestra que el 33,3% indica que “a veces”, el 20,5 % dice que “casi siempre” y el 11.5% indica que “siempre” necesitan trasladarse en acémila, caminando o en vehículo motorizado (moto lineal), debido a que Chuquitén se integra mediante camino de herradura a Sundia que es el lugar hasta dónde llega una vía vehicular y es donde se encuentra el centro educativo, puesto de salud. Contrariamente que solo el 11.5% indica que “nunca” necesitan trasladarse hacia Sundia porque el tramo que existe entre ambos lugares es largo y cansado.

En conclusión; desde Sundia, para llegar al caserío de Chuquitén se tiene que pasar por distintos centros poblados y su distancia de tramo en estado de trocha es de 62 km. Existe conectividad e integración entre centros poblados, pero en nivel bajo ya que si bien están conectados esa conexión es en estado de trocha.

Figura 2: Diagrama de Sintaxis Espacial.

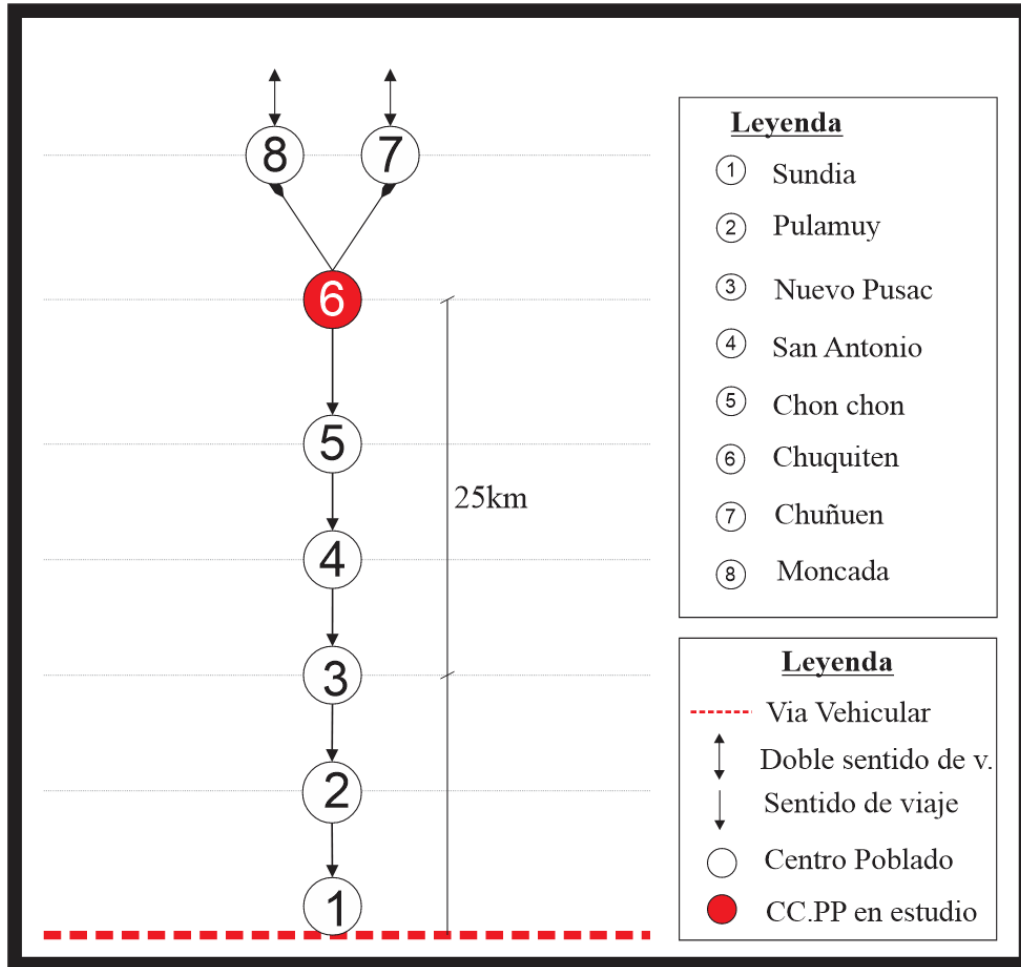


Tabla 10:
Tabla de frecuencia de la Dimensión Intercambio de Bienes.

D2 : Intercambio de Bienes

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	21	26,9	26,9	26,9
	A VECES	1	1,3	1,3	28,2
	CASI SIEMPRE	29	37,2	37,2	65,4
	SIEMPRE	27	34,6	34,6	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 10 indica que el 43,6% de la población encuestada indica que “siempre” y el 37,2% indica que “casi siempre” necesitan el intercambio de bienes tales como maquinarias para trabajos, vestimenta y mobiliario, mientras que el 26,9% indica que

“nunca” necesita de intercambio de bienes tales como maquinarias para trabajos, vestimenta y mobiliario.

Tabla 11:
Tabla de frecuencia de la Dimensión Intercambio de Servicios sociales desde la perspectiva de conectividad vial.

D3: Intercambio de servicios sociales Básicos).

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	7	9,0	9,0	9,0
	A VECES	24	30,8	30,8	39,7
	CASI SIEMPRE	2	2,6	2,6	42,3
	SIEMPRE	45	57,7	57,7	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 11 indica que el 57,7% dice que “siempre”, el 2,6% indica que “casi siempre” necesita una vía para poder acceder al intercambio de servicios sociales básicos como es la alimentación, educación, salud, comercio y telecomunicaciones, contrariamente el 12,8% considera que “nunca” necesita una vía para poder acceder al intercambio de servicios sociales básicos como es la alimentación, educación salud, comercio y telecomunicaciones.

Tabla 12:
Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a Servicios Sociales Básicos desde la perspectiva de desarrollo humano.

D4: Acceso al Servicio Básicos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	4	5,1	5,1	5,1
	A VECES	38	48,7	48,7	53,8
	CASI SIEMPRE	8	10,3	10,3	64,1
	SIEMPRE	28	35,9	35,9	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 12 indica que el 35,9% indican que “siempre” y el 48,7% a “veces” y el 10% dice que “casi siempre” se abastecen de agua del río, purifican agua y usan letrina, así mismo en ese mismo porcentaje indican que es necesario recibir servicio de agua potable, luz eléctrica y desagüe que vaya a la red pública ya que no cuentan con esos servicios. Por su parte solo el 5,1% “nunca” se abastecen de agua del río, purifican agua y usan letrina, así mismo en ese mismo porcentaje indican que nunca es necesario recibir servicio de agua potable, luz eléctrica y desagüe que vaya a la red pública.

Tabla 13:

Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a servicio social básico de educación, desde la perspectiva de desarrollo humano.

D5: Acceso a servicio social básico de Educación					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	2	2,6	2,6	2,6
	CASI NUNCA	16	20,5	20,5	23,1
	A VECES	9	11,5	11,5	34,6
	CASI SIEMPRE	28	35,9	35,9	70,5
	SIEMPRE	23	29,5	29,5	100,0
	Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 13 indica que el 29,5% siempre, el 35,9% casi siempre y el 11,5% a veces considera necesario tener acceso al servicio social básico de educación y solo el 2,6% nunca considera necesario tener acceso al servicio social básico de educación.

Tabla 14:

Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a Servicios de salud.

D6: Acceso a servicio social básico de Salud					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NUNCA	6	7,7	7,7	7,7
	CASI NUNCA	13	16,7	16,7	24,4
	A VECES	11	14,1	14,1	38,5
	CASI SIEMPRE	23	29,5	29,5	67,9
	SIEMPRE	25	32,1	32,1	100,0

Total	78	100,0	100,0
-------	----	-------	-------

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 14 indica que el 32,1% siempre, así mismo el 29,5% casi siempre y el 14,1% a veces considera necesario tener acceso al servicio social básico de salud y solo el 7,7% indica que nunca considera necesario tener acceso al servicio social básico de salud

Tabla 15:

Tabla de frecuencia de la Dimensión, Acceso a Intercambio Comercial.

D7 : Acceso a intercambio comercial

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NUNCA	1	1,3	1,3	1,3
CASI NUNCA	3	3,8	3,8	5,1
A VECES	17	21,8	21,8	26,9
CASI SIEMPRE	23	29,5	29,5	56,4
SIEMPRE	34	43,6	43,6	100,0
Total	78	100,0	100,0	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

La tabla 15 indica que el 43,6% siempre, el 29,5% casi siempre y el 21,8% realizan intercambio comercial y solo el 1.3% nunca no realiza intercambio comercial.

Es preciso enfatizar que Chuquitén tiene capacidad productiva ya que su principal fuente de ingresos es la venta o truque de los productos que producen sus tierras, ya que Chuquitén es el principal productor de quinua y quihuicha de la provincia de Bolívar.

5.3. Estadísticas Inferenciales:

Hipótesis General:

- H0: La conectividad vial, no se relaciona con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022
- H1: La conectividad vial, se relaciona en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022.

Tabla 16:

Resumen de datos para el procesamiento de casos

	Resumen de procesamiento de casos					
	Casos					
	Válido		Perdido		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
VI: CONECTIVIDAD VIAL *	78	100,0%	0	0,0%	78	100,0%
VD: DESARROLLO HUMANO						

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la presente tabla se muestra el resumen de procesamiento de los 78 datos utilizados para la presente investigación donde no se evidencia datos perdidos.

Tabla 17:

Tabla cruzada de variable dependiente es independiente.

Tabla cruzada V1(CONECTIVIDAD VIAL) *V2 (DESARROLLO HUMANO)

		V2 (DESARROLLO HUMANO)					Total	
		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE		
V1 CONECTIVIDAD VIAL	NUNCA	Recuento	3	3	1	0	0	7
		Recuento esperado	,3	,4	2,1	2,5	1,7	7,0
		% del total	3,8%	3,8%	1,3%	0,0%	0,0%	9,0%
	CASI NUNCA	Recuento	0	0	0	1	0	1
		Recuento esperado	,0	,1	,3	,4	,2	1,0
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,3%
	A VECES	Recuento	0	1	11	4	3	19
		Recuento esperado	,7	1,2	5,6	6,8	4,6	19,0
		% del total	0,0%	1,3%	14,1%	5,1%	3,8%	24,4%
	CASI SIEMPRE	Recuento	0	1	3	8	3	15
		Recuento esperado	,6	1,0	4,4	5,4	3,7	15,0
		% del total	0,0%	1,3%	3,8%	10,3%	3,8%	19,2%
	SIEMPRE	Recuento	0	0	8	15	13	36
		Recuento esperado	1,4	2,3	10,6	12,9	8,8	36,0
		% del total	0,0%	0,0%	10,3%	19,2%	16,7%	46,2%
Total	Recuento	3	5	23	28	19	78	
	Recuento esperado	3,0	5,0	23,0	28,0	19,0	78,0	
	% del total	3,8%	6,4%	29,5%	35,9%	24,4%	100,0%	

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

Tabla 18:
Pruebas de Chi - cuadrado.

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	65,600 ^a	16	,000
Razón de verosimilitud	47,124	16	,000
Asociación lineal por lineal	28,890	1	,000
N de casos válidos	78		

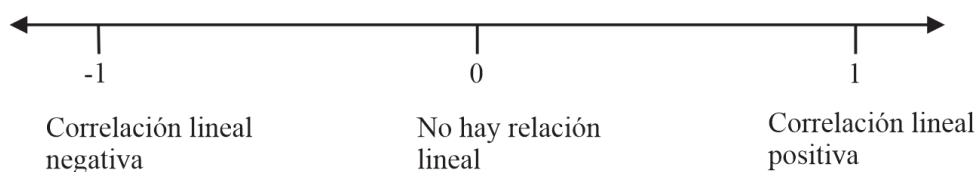
a. 19 casillas (76,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,04.

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la presente tabla se muestra un valor del estadístico Chi – cuadrado igual a 65,600 con su significancia $p=0,000 < 0,05$ lo que indica que la VI (Conectividad vial) y VD (Desarrollo Humano) se relacionan; por lo tanto, existe suficiente evidencia estadística para la hipótesis alternativa (La conectividad vial, influye en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022.)

a) **El coeficiente de Correlación de Pearson:** es un índice estadístico que permite medir la fuerza de la relación lineal entre variables cuantitativas. Su resultado es un valor que fluctúa entre -1 (correlación perfecta de sentido negativo) y +1 (correlación perfecta de sentido positivo). Cuanto más cercanos al CERO sean los valores, indican una mayor debilidad de la relación o incluso ausencia de correlación entre las variables. Asociación lineal entre dos variables (de intervalo o razón), así tenemos el diagrama de dispersión.

El rango (intervalo de variación), de r es: $-1 \leq r \leq 1$



- **Prueba Estadística:** Coeficiente de correlación Pearson.

- **Regla de decisión:** Si $p \leq 0,05$ se rechaza H_0 .
- **Regla de interpretación:** Escala de -1 a +1, donde 0 significa que no hay correlación lineal, -1 correlación negativa lineal y +1 correlación lineal positiva.

Procesamiento en SPSS v25:

Hipótesis general:

- H_0 : La conectividad vial, no influye en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022
- H_1 : La conectividad vial, influye en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022.

Tabla 19:

Correlación de Pearson (Variable Independiente vs Variable dependiente.)

Correlaciones: Conectividad vial vs Desarrollo humano

		VI: Conectividad Vial	VD: Desarrollo Humano
VI: Conectividad Vial	Correlación de Pearson	1	,613**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
VD: Desarrollo Humano	Correlación de Pearson	,613**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

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

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 20 se evidencia un coeficiente de correlación de Pearson igual a 0.613 y su nivel de significancia $p=0,00 < 0,05$, concluye que existe suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula; es decir, La conectividad vial, influye

en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022.

Hipotesis especifica 01:

- H0: La conectividad vial no se correlaciona significativamente con el acceso a servicios básicos.
- H1: La conectividad vial se correlaciona significativamente con el acceso a servicios básicos.

Tabla 20:

Correlación de Pearson (Variable Independiente vs Dimensión acceso a servicios sociales básicos)

Correlaciones: Conectividad vial vs Acceso a servicios sociales básicos			
		V1 Conectividad Vial	D4 Acceso a servicios básicos
V1 Conectividad Vial	Correlación de Pearson	1	,299**
	Sig. (bilateral)		,008
	N	78	78
D4 Acceso a servicios sociales básicos	Correlación de Pearson	,299**	1
	Sig. (bilateral)	,008	
	N	78	78

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

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 21 se evidencia un coeficiente de correlación de Pearson igual a 0,299 y su nivel de significancia $p=0,008 < 0,05$, concluye que existe suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula; es decir, La conectividad vial se correlaciona con los servicios básicos.

Hipótesis específica 2:

- H0: La conectividad vial no se correlaciona significativamente con el acceso a servicios social básico de educación.
- H1: La conectividad vial se correlaciona significativamente con el acceso a servicios social básico de educación.

Tabla 21:

Correlación de Pearson entre VI (Conectividad vial) y D5 (acceso a servicios social básico de educación)

Correlaciones			
		V1 Conectividad Vial	D5 Acceso al servicio social básico de educación
V1 Conectividad Vial	Correlación de Pearson	1	,590**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
D5 Acceso al servicio social básico de educación	Correlación de Pearson	,590**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

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

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 23 se evidencia un coeficiente de correlación de Pearson igual a 0,590 y su nivel de significancia $p=0,000 < 0,05$ es decir se correlaciona de manera lineal positiva, por tanto, se concluye que existe suficiente evidencia estadística para aceptar la hipótesis nula; es decir, La conectividad vial se correlaciona con el acceso al servicio social básico de educación.

Hipótesis específica 3:

- H0: La conectividad vial no se correlaciona significativamente con el acceso a servicios social básico de salud.
- H1: La conectividad vial se correlaciona significativamente con el acceso a servicio social básico de salud.

Tabla 22:

Correlación de Pearson entre VI (Conectividad vial) y D6 (acceso a servicio social básico de salud).

Correlaciones			
		V1 Conectividad vial	D6 Acceso a servicio social básico de salud
V1: Conectividad vial	Correlación de Pearson	1	,506**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
D6 : Acceso a servicio social básico de salud	Correlación de Pearson	,506**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

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

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 25 se evidencia un coeficiente de correlación de Pearson igual a 0,506 y su nivel de significancia $p=0,000 < 0,05$ es decir se correlaciona de manera lineal positiva, por tanto, se concluye que existe suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula; es decir, La conectividad vial se correlaciona con el acceso a servicio social básico de salud.

Hipótesis específica 4:

- H0: La conectividad vial no se correlaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.

- H1: La conectividad vial se correlaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.

Tabla 23:

Correlación de Pearson: VI (conectividad vial) vs D7 (acceso a intercambio comercial)

		Correlaciones	
		V1 Conectividad vial	D7 Acceso a intercambio comercial
V1 Acceso a intercambio comercial	Correlación de Pearson	1	,533**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	78	78
D7 Conectividad vial	Correlación de Pearson	,533**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	78	78

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

Fuente: Reporte estadístico de SPSS v25

En la tabla 25 se evidencia un coeficiente de correlación de Pearson igual a 0,533 y su nivel de significancia $p=0,000 < 0,05$ es decir se correlaciona de manera lineal positiva, por tanto, se concluye que existe suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula; es decir, La conectividad vial se correlaciona con el acceso a intercambio comercial.

VI. DISCUSIÓN, CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES

VI.1. Discusión:

A partir de los hallazgos encontrados, aceptamos la hipótesis general que establece de manera significativa que la conectividad vial, influye en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022. De manera que, busca analizar el efecto de la inversión pública en infraestructura vial sobre el índice de desarrollo humano a fin de incrementar el bienestar de la población Mariátegui (2019) que sostiene la inversión pública en infraestructura vial permite

acceso a otras inversiones públicas como infraestructura eléctrica , de irrigación, saneamiento, salud y educación que generan efecto positivo en el Índice de desarrollo humano e incrementa el bienestar de la población ya que se consideran indispensables para un adecuado desarrollo del país. Así mismo, para complementar Buccolini (2019) nos dice que los sectores donde reside la población con bajo nivel socioeconómico es la más segregada en el territorio, son lugares con poca o nula presencia de la red vial, es así que la red de circulación vial pública actúa como posibilitante o limitante de flujos y hace más factible acceder a equipamientos y servicios urbanos.

Consecuentemente, los resultados fueron confirmados mediante la prueba de independencia de Chi cuadrado de Pearson, que se visualiza en la tabla 18, dejando evidencia estadística con una significación bilateral de 0,000 rechazando la hipótesis H_0 , concluyendo que las variables se encuentran relacionadas. Así mismo, en la tabla 19 con un coeficiente de correlación Rho de Pearson 4,92 evidenciando así una correlación buena entre las variables VI (conectividad vial) y VD (desarrollo humano).

Así mismo, para la primera hipótesis específica, de acuerdo a la prueba estadística de la tabla 21 que evidencia un coeficiente de correlación de Spearman de ,242 evidenciando una correlación baja entre la VI (conectividad vial) y la dimensión acceso a servicios básicos. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene Rozas (2011) que sostiene que los servicios básicos de infraestructura social como agua potable y saneamiento, electricidad, telecomunicaciones resultan de interés a una comunidad y contribuyen de forma decisiva al desarrollo humano, con efectos multiplicadores en la educación, alimentación y salud.

Respecto a la segunda hipótesis específica, de acuerdo a la prueba estadística según la tabla 22 que evidencia un coeficiente de correlación de Spearman de ,524 evidenciando correlación significativa entre la VI (conectividad vial) y la dimensión Acceso a servicio social básico de educación. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene Jiménez (2011) manifiesta que la educación promueve el desarrollo humano al proporcionar bases para actuar con autonomía y aumentar las oportunidades para ejercerla. Esto debido a que una sociedad educada puede mejorar su calidad de vida mediante el conocimiento, así mismo Campos (2017) nos dice que la infraestructura vial rural influye sobre las condiciones de accesibilidad de las escuelas en el ámbito rural al reducir el tiempo y los costos de desplazamiento hacia ellas y como resultado se obtiene mejores profesores e insumos escolares además del incremento en oferta de servicios públicos, además Kuehn y Landeras (2012) dice que la reducción del tiempo de desplazamiento hacia la escuela que promueve la infraestructura vial en el ámbito rural también implica un mayor tiempo disponible del estudiante para otras actividades como el estudio y el tiempo con sus padres. El mayor tiempo de estudio en casa le permite al estudiante asimilar de mejor manera los contenidos abordados durante las clases y con ello, alcanzar un mayor rendimiento académico.

Además, para la tercera hipótesis específica, de acuerdo a la prueba estadística según la tabla 23 que evidencia un coeficiente de correlación de Spearman de ,404 evidenciando correlación significativa entre la VI (conectividad vial) y la dimensión Acceso a servicio social básico de salud. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene Alleyne (1996) nos dice que la salud es un indicador preciso y una pieza clave de desarrollo humano ya que es imposible que las personas puedan desarrollarse de manera integral si carecen de salud y Rivera (2015) La red de

carreteras permite satisfacer las necesidades básicas de educación, trabajo, alimentación y salud; estas necesidades son las principales actividades de un país. Por ello, para un país es estratégico desarrollar su sistema vial porque es el único modo con el que logra satisfacer no solo la obligación de viajar, sino también las necesidades esenciales de la población.

Finalmente, respecto a la cuarta hipótesis específica de acuerdo a la prueba estadística de la tabla 24 que evidencia un coeficiente de correlación de Spearman de ,389 evidenciando correlación significativa entre la VI (conectividad vial) y la dimensión acceso a intercambio comercial. Estos resultados guardan relación con lo que sostiene Limao y veables (2001) La mala infraestructura vial o los servicios de transporte ineficientes se reflejan en costos de transporte directos más altos y tiempos de entrega más largos. La mejora de la infraestructura del país puede influir mucho en el costo de comercialización.

VI.2. Conclusiones:

Primero, de conformidad con el estudio de investigación podemos concluir que, existe una relación lineal positiva con coeficiente de correlación buena con 0,492, es decir que la conectividad vial, sí influye en el desarrollo humano de los pobladores del caserío Chuquitén, Provincia de Bolívar.

Por consiguiente, esta primera conclusión general nos evidencia que la conectividad vial influye en el desarrollo humano ya que una vía permite el acceso a servicios sociales básicos e infraestructuras sociales básicas, intercambio comercial que contribuyen de manera significativa con el desarrollo humano de una comunidad mejorando la calidad de vida de los pobladores.

Segundo, existe una relación lineal positiva con un coeficiente de correlación de 0,242, considerada correlación bajo; es decir que, si existe relación entre la conectividad vial y el acceso a servicios básicos, pero en un nivel bajo.

Por ello esta segunda conclusión es débil, ya que evidencia que una vía vehicular es importante para el traslado de materiales para la ejecución del proyecto de infraestructura social básica como lo es el servicio de agua potable, desagüe y alumbrado eléctrico que contribuye al desarrollo humano.

Tercero, existe una relación lineal positiva con coeficiente de correlación de 0,524, considerada correlación significativa; es decir que si existe relación entre conectividad vial y el acceso a servicio básico de salud.

Por lo tanto, esta tercera conclusión es significativa, ya que evidencia que una vía vehicular es importante, pues permite mayor acceso a la salud, pues una sociedad sin salud difícilmente puede llamarse una sociedad desarrollada, ya que la salud es el principal factor de desarrollo y una vía vehicular posibilita el acceso a hospitales en mejor tiempo.

Cuarto, existe una relación lineal positiva con coeficiente de correlación de 0,590, considerada significativa; es decir que sí existe correlación entre conectividad vial y el acceso a servicio social básico de educación.

De manera que, la cuarta conclusión evidencia de manera significativa la correlación de una vía vehicular para acceso a la educación ya que de esta manera al contar con vía de acceso vehicular se ahorra tiempo en traslados hacia la escuela y hay acceso a mejores profesores e insumos escolares, posibilitando que los alumnos puedan ocupar su tiempo en otras actividades que permitan su desarrollo.

Finalmente, existe una relación lineal positiva con coeficiente de correlación de 0,389 considerada correlación moderada; es decir que si existe relación entre la conectividad vial y el acceso a intercambio comercial.

Por lo tanto, esta cuarta conclusión nos evidencia de la conectividad vial hace posible que los pobladores puedan desarrollarse de mejor manera en el comercio de los productos que producen posibilitando una mejora en su economía y por ende en su calidad de vida.

VI.3. Recomendaciones:

A partir de los resultados obtenidos en la presente investigación, se recomienda:

PRIMERA: Se recomienda a estudiantes, bachilleres y profesionales en general, interesados en el tema, realizar estudios adicionales para consolidar la validez y la aplicabilidad general de los resultados obtenidos.

SEGUNDA: Se recomienda llevar a cabo investigaciones comparativas con otros caseríos, con el propósito de identificar lecciones que puedan ser extrapoladas y aplicadas de manera pertinente en el contexto específico de Chuquitén.

TERCERA: Se recomienda promover la colaboración y coordinación entre instituciones para abordar las necesidades de los caseríos dentro de su jurisdicción. Esto incluye trabajar en conjunto con los gobiernos locales, en particular con el Instituto Vial Provincial (IVP), para desarrollar proyectos de inversión pública que satisfagan las necesidades sociales fundamentales de dichas comunidades. El objetivo es mejorar el Índice de Desarrollo Humano de los residentes a través de iniciativas que aborden directamente sus demandas esenciales.

CUARTA: Se sugiere a los gobiernos locales prestar atención a las necesidades de la población en relación con la conectividad vial, dado que es crucial para abordar temas de salud, educación y facilitar el intercambio comercial. Esta medida contribuirá significativamente a mejorar el índice de desarrollo humano en la región.

VI.4. Lista de referencias:

- Aguilar-Barojas, S. (2005). *Fórmulas para el cálculo de la muestra en investigaciones de salud*. Redalyc.org. <https://www.redalyc.org/pdf/487/48711206.pdf>.
- Arias-Gómez, J., Villasís-Keever, M. Á., y Miranda Novales, M. G. (2016). *Protocolo de la Investigación III: La Población de estudio*. Redalyc.org. <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Bautista, A. F. (2018). Análisis de accesibilidad y conectividad de la red vial intermunicipal en el micro-sistema regional de la provincia Centro en Boyacá, Colombia. *Perspectiva geográfica*, 23(1). <https://doi.org/10.19053/01233769.8058>
- Boccolini, S. (2020). La red vial como estructura posibilitante del desarrollo en el área metropolitana de Córdoba, Argentina. *Revista transporte y territorio*, 22. <https://doi.org/10.34096/rtt.i22.6344>
- Giraldo, J. M. S., y Agudelo, S. P. (2018). Educación y desarrollo humano en los contextos rurales. *Revista temas*, 12, 189–200. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6749437>
- Guerrero, M. S., y Cánova, T. H. C. (2021). Convergencia desde el enfoque territorial: Caso de la región de Piura - Perú, periodo 2007-2019. *Cuestiones Económicas*, 31(2), 180–180. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8488853>
- Higuaita-Gutiérrez, L. F., Universidad de Antioquia, Cardona-Arias, J. A., y Universidad de Antioquia. (2018). Índice de desarrollo humano y eventos de salud pública: revisión sistemática de la literatura 1990-2015. *Revista*

Facultad Nacional de Salud Pública, 36(1), 5–16.

<https://doi.org/10.17533/udea.rfnsp.v36n1a02>

- López, P. L. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. *Punto cero*, 09(08), 69–74.
http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012
- Luis, J. (2012). *Hipótesis, Método y Diseño de Investigación (Hypothesis, Method y Research Design)*. Spentamexico.org.
<http://www.spentamexico.org/v7-n2/7%282%29187-197.pdf>
- Mariátegui Orbegozo, R. (2019). *Efecto de la inversión pública en infraestructura económica y social sobre el índice de desarrollo humano en el Perú para el periodo 2007-2016*. Universidad de Lima.
<https://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/3320141>
- Pérez, G. (2020). *Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial*.
<https://repositorio.cepal.org/items/1c446f45-b327-4def-83f7-e6d4eb39cf81>
- Pérez, G. (2021). *Impactos sociales de los caminos rurales en Mesoamérica*.
<https://repositorio.cepal.org/items/a5e56db3-c301-4e27-be0c-19cdb26d112f>
- Romero Novoa, J. A. (2022). Análisis espacial de la integración y dispersión urbana sobre los flujos vehiculares a Villavicencio por la vía antigua y la vía nueva a Bogotá (Colombia). *Perspectiva geográfica*, 27(1), 146–167.
<https://doi.org/10.19053/01233769.13086>
- Saavedra Del Castillo, R. A., y Leveau Chappa, M. A. (2019). *Inversión en infraestructura vial y su influencia en el crecimiento económico de la región*

de San Martín, periodo 2007 – 2017. Universidad Nacional de San Martín.

Fondo Editorial.

- Sarkar, T., Sarkar, D., y Mondal, P. (2021). Road network accessibility analysis using graph theory and GIS technology: a study of the villages of English Bazar Block, India. *Spatial Information Research*, 29(3), 405–415.
<https://doi.org/10.1007/s41324-020-00360-8>
- Transporte, R., Cardozo, O., Daniel, Gómez, E., Parras, M., y Completo, N. (2009). *Revista Transporte y Territorio*. Redalyc.org.
<https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027079005.pdf>
- Vásquez Cordano, A. L., y Bendezú Medina, L. (s/f). *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. EconBiz; Lima : Consorcio de Investigación Económica y Social [u.a.]. Recuperado el 10 de noviembre de 2023, de <https://www.econbiz.de/Record/ensayos-sobre-el-rol-de-la-infraestructura-vial-en-el-crecimiento-econ%C3%B3mico-del-per%C3%BA-v%C3%A1squez-cordano-arturo-leonardo/10003808067>

VI.5. Apéndice:



Trujillo, 24 de Julio del 2022

Señor(a) : **Tomas Enrique Felipe Obando**

Presente.-

ASUNTO : VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO

Tengo el alto honor de dirigirme a Ud. para saludarle muy cordialmente y hacer de su conocimiento que soy estudiante de la maestría en GESTIÓN PÚBLICA de la Escuela de Post Grado y Estudios Continuos de la Universidad Privada del Norte; dónde estoy desarrollando la tesis: “CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR. 2022”

Por tal motivo, recorro a Ud. para solicitar su opinión profesional a fin de validar los instrumentos de mi investigación.

Para lo cual acompaño:

1. Matriz de consistencia y operacionalización de variables
2. Ficha de opinión de expertos
3. Instrumento de investigación

Agradezco por anticipado su aceptación a la presente, quedando de Ud. muy reconocido.

Atentamente,

Yessica M. Rodríguez Dávila
Investigadora



UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS

“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

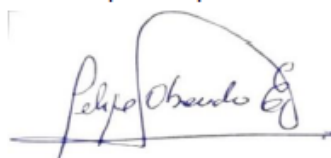
I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres del Experto: Tomas Enrique Felipe Obando
- 1.2 Grado académico: **Grado de Sociología y Maestría en docencia e investigación.**
- 1.3 Áreas de experiencia profesional: Docente de la facultad de ciencias sociales, 19 años de servicio en la UNT en cursos de realidad nacional, problemas sociales actuales, sociedad, cultura y ecología, seminario de investigación en problemas sociales. Docente asociado del departamento de ciencias sociales.
- 1.4 Cargo e Institución donde labora: Docente Investigador.
- 1.5 Nombre del instrumento motivo de Evaluación: **Encuesta**
- 1.6 Autor del Instrumento: **Yessica Martha Rodríguez Dávila**

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 –20 %	Regular 21– 40 %	Bueno 41– 60 %	Muy bueno 61–80 %	Excelente 81–100 %
1. CLARIDAD	Esta formulada con lenguaje apropiado					97%
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables					97%
3. ACTUALIDAD	Adecuado el alcance de ciencia y tecnología					97%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica					97%
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					97%
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema de evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivas					97%
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos – científicos de la Tecnología Educativa					97%
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones					97%
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					97%

II. **OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** Corrigiendo las observaciones se puede aplicar el instrumento

III. **PROMEDIO DE VALORACIÓN:**



Tomás Enrique Felipe Obando
Fecha: 24/07/22



UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS

**"CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022"**

VALIDACIÓN DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

Nombre: Tomas Enrique Felipe Obando

Especialidad: Sociólogo, Maestro en educación, mención pedagogía universitaria.

Fecha: 24/07/2022

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. **FORMA:**
En cuanto a la forma se respeta los criterios fundamentales de la metodología de la investigación, la matriz de consistencia y el instrumento
2. **CONTENIDO:**
No hay observaciones al respecto
3. **ESTRUCTURA:**
No hay observaciones al respecto

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

.....
.....

Luego, de revisado el documento, procede a su aprobación.

SI

NO

Tomás Enrique Felipe Obando
Fecha: 27/7/22

Anexo 1: Matriz de Consistencia

CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
1. Problema General	1. Objetivo General	1. Hipotesis General	Variable 1:	1. Tipo de Investigación:
¿Cómo se relaciona la conectividad vial en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?	Determinar la relación de la conectividad vial con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	La conectividad vial, se relaciona con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022	VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Descriptiva correlacional
2. Problemas Específicos	2. Objetivos Específicos	2. Hipotesis específicas:		2. Nivel de la Investigación:
1. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso a los servicios sociales básicos de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	a) Establecer la relación entre conectividad vial y acceso a servicios sociales básicos	a) La conectividad vial y el desarrollo humano se relaciona significativamente con el acceso a servicios sociales básicos.	VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Explicativa
2. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de educación de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	b) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a servicio social básico de educación.	b) La conectividad vial se relaciona con el acceso a educación.		3. Diseño de la Investigación:
3. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de salud de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?..	c) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso al servicio social básico de salud.	c) La conectividad vial se relaciona con el acceso a salud.		No Experimental
4. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al intercambio comercial de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	d) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a intercambio comercial	d) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.		4. Método:
				M. Inductivo
				5. Población:
				CC.PP rural / 96 personas
				6. Muestra:
				M. Censal con criterios de exclusión
				7. Unidad de Estudio:
				Instituto vial Provincial / PROVIAS
				8. Técnicas de Recolección:
				Encuesta
				9. Instrumento de Recolección:
				Cuestionario

Anexo 2: Matriz de Operacionalización

Variable	Tipo de Variable	Operacionalización		Dimensiones (Sub - Variables)	Definición Conceptual	Indicador	Items	Nivel de Medición				
	Según su naturaleza	Definición Conceptual	Definición Operacional					NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Cualitativa.	"La conectividad vial es uno de los elementos fundamentales para concebir una red de caminos rurales que aporten al desarrollo sostenible con igualdad. La conectividad es la existencia de una unión de entre dos puntos, ya sea entre personas y localidades, o entre estas y puntos particulares del territorio" (Figueroa y Rozas, 2006), Citado por CEPAL (2020)	La falta de comunicación vial imposibilita una mejor calidad de vida, expresada en acceso a servicios básicos y el intercambio de bienes y servicios.	Sintaxis Espacial	La sintaxis espacial representa un esfuerzo sui generis en la elaboración de una serie de técnicas y metodologías que tienen como finalidad establecer un vínculo directo entre los aspectos sociales y físicos de la ciudad (Uribe, 2019).	Conectividad	01-04	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
						Acceso Vial	05-07					
				Intercambio de Bienes	El término alude a la posibilidad de ofrecer bienes a cambio de dinero. En efecto, el tipo de intercambio más difundido es naturalmente el económico, que permite que todas las necesidades de la población sean satisfechas de la mejor forma posible. El movimiento de bienes depende en gran medida del sistema de transporte y, por lo tanto, estimula el desarrollo del sector económico y social (Mondal, 2020)	Maquinas	8-10					
						Vestimenta	11-14					
				Intercambio de Servicios sociales	Contar con vías o caminos adecuados permite el acceso de la población rural a mercados más grandes, facilita el desarrollo de actividades económicas y productivas, posibilidad nuevas oportunidades de trabajo y acerca a los individuos servicios sociales como salud y educación. Schelling y Lebo (2021), citado por INEI.	Mobiliario	15-17					
						Alimentación	18-20					
						Salud	21-23					
						Educación	24-29					
						Comercio	30-33					
				Acceso a Servicios Básicos	El acceso a los servicios básicos que hacen posible tener vida digna para la población, es indicador de las condiciones favorables en el bienestar social y por tanto en el nivel de desarrollo. (INEI, 2018)	Telecomunicaciones	34-37					
						Luz Eléctrica	38-40					
						Agua Potable	41-43					
Desagüe	44-45											
Internet	46-48											
Acceso a Servicio social básico de Educación	La educación promueve el desarrollo humano al proporcionar bases para actuar con autonomía y aumentar las oportunidades para ejercerla. Esto debido a que una sociedad educada puede mejorar su calidad de vida mediante el conocimiento (Jiménez, 2011), citado por (Cerna y Patiño, 2018).	Mobiliario	49-50									
Acceso a Servicio social básico de de Salud	No es posible pensar que persona alguna pueda aspirar a alcanzar un desarrollo integral si carece de salud y afirmó que la salud es un indicador preciso y una pieza clave de desarrollo humano (Alleyne,1996), citado por la OPS [Organización Panamericana de la salud]	Movilidad	51-53									
		Movilidad	54-56									
		Equipos	57-58									
Acceso al intercambio Comercial	El proceso de aumento del intercambio comercial en curso ofrece nuevas oportunidades. La alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque en el corto plazo puede implicar algún alivio, a largo plazo aumentará los costos, contribuirá a reducir la demanda y reprimirá la creación de empleos y un crecimiento económico viable. (CEPAL ,2022)	Personal Especializado	59-60									
		Venta de Productos producidos en la zona	61-64									
						Ingreso de Productos que no produce la zona	65-66					



Anexo 2: Instrumento

“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”

Investigador: Yessica Martha Rodríguez Davila.

Señor especialista, se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los Ítems del cuestionario: **que consta de 66 preguntas: Variable 1 (37) y Variable 2(29)** que le mostramos; marque con un aspa el casillero que cree conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional, denotando si cuenta o no cuenta con los requisitos mínimos de formulación para su posterior aplicación.

NOTA: Para cada ítem se considera la escala de 1 a 4 donde:

(1) Deficiente, (1.5) Bajo, (2.5) Regular, (3.5) Bueno, (4) Muy Bueno

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia.

En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 01: CONECTIVIDAD VIAL		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	
Nº	Dimensión: Sintaxis Espacial	DEFICIENTE (0.1)	BAJO (1.5)	REGULAR (2.5)	BUENO (3.5)	MUY BUENO (0.4)	OBSERVACIONES
Indicador: Conectividad							
1	¿Con qué frecuencia necesita salir del caserío Chuquiten a Sundia ?					X	
2	¿Con qué frecuencia necesita movilidad motorizada hacia Sundia?					X	
3	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia mediante acémila?					X	
4	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia caminando?					X	
Indicador: Integración							
5	¿Considera importante que se trasladen vehículos motorizados en el tramo caserío Chuquiten con Sundia?					X	
6	¿Considera importante recibir apoyo de instituciones públicas y privadas para un proyecto de ampliación de carretera hasta el caserío de Chuquiten?					X	
7	¿Se consideran diversidad de accesos para trasladarse del caserío Chuquiten hacia Sundia?					X	
Dimensión: Intercambio de bienes							
Indicador: Maquinarias							
8	¿Necesita herramientas como maquinarias para trabajos de agricultura?					X	
9	¿Tiene problemas para el traslado de alguna maquinaria que le ayude con su trabajo?					X	
10	¿La municipalidad facilita maquinarias para trabajos de la comunidad?					X	
Indicador: Vestimenta							
11	¿Con qué frecuencia tiene acceso a la adquisición de prendas de vestir provenientes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
12	¿La ropa que Ud. usa proviene de otros lugares?					X	
13	¿La ropa que Ud. usa es confeccionan o creada en el caserío Chuquiten?					X	
14	¿Requiere prendas de vestir como uniformes u otros para desarrollar actividades (escolares y laborales)?					X	
Indicador: Mobiliario							
15	¿El mobiliario que utiliza es elaborado en el caserío Chuquiten?					X	
16	¿Necesita mobiliarios que no se producen en el caserío Chuquiten?					X	
17	¿Tiene problemas con el traslado de mobiliario para su uso personal y/o laboral?					X	
Dimensión: Intercambio de servicios sociales basicos							
Indicador: Alimentación							
18	¿Los alimentos que se producen en el caserío Chuquiten, son suficientes para su sostenimiento?					X	
19	¿Con qué frecuencia tiene acceso a alimentos procedentes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
20	¿Considera que demoran en llegar los productos de alimentación cuando los solicita de otros lugares?					X	
Indicador: Salud							
21	¿Considera necesaria una vía para trasladarse a la Posta médica en el Sundia?					X	
22	¿Con qué frecuencia llegan unidades médicas al caserío Chuquiten, para atención de necesidades de salud?					X	
23	¿Con qué frecuencia tiene que trasladarse a atenderse en un Centro de salud en la capital de provincia?					X	
Indicador: Educación							
24	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación inicial en Sundia?					X	
25	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación primaria en Sundia?					X	
26	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación secundaria en Sundia?					X	
27	¿Con qué frecuencia viene personal a capacitar en temas de educación a la población?					X	
28	¿Con qué frecuencia necesita material educativo en el caserío Chuquiten?					X	
29	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación superior en la Provincia de Bolívar?					X	
Indicador: Comercio							
30	¿Considera necesario un mercado de abastos en el caserío Chuquiten?					X	
31	¿Con qué frecuencia realiza intercambio de mercadería que se producen en el caserío chuquiten?					X	
32	¿Con qué frecuencia recibe mercadería proveniente de lugares externos al caserío Chuquiten?					X	
33	¿Considera que el intercambio comercial tiene mejor flujo cuando hay una vía o carretera que permita el traslado de los servicios que se venderán o comprarán?					X	
Indicador: Telecomunicaciones							
34	¿Considera necesario recibir Servicios de telefonía?					X	
35	¿Considera necesario recibir servicios de internet?					X	
36	¿Considera necesario recibir Servicios de Cable?					X	
37	¿Considera necesario recibir Servicio de Televisión?					X	

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 02: DESARROLLO HUMANO		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	
Dimensión: Acceso a servicios Sociales Básicos		DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
Indicador: Luz Eléctrica		1	1.5	2.5	3.5	4	
38	¿Considera necesario recibir Servicio de Luz Eléctrica mediante cableado de la red pública?					X	
39	¿Con que frecuencia usa motor para abastecerse de luz eléctrica?					X	
40	¿Con que frecuencia usa linterna de batería de uso manual?					X	
Indicador: Agua Potable							
41	¿Considera necesario recibir Servicio de agua potable que proviene de la red pública?					X	
42	¿Con qué frecuencia se abastece de agua proveniente de los ríos?					X	
43	¿Con qué frecuencia usa métodos de purificación del agua en su domicilio?					X	
Indicador: Desagüe							
44	¿Considera necesario el servicio de desagüe que va a la red pública?					X	
45	¿Con que frecuencia usa pozo ciego para sus desechos?					X	
Dimensión: Acceso a servicio de educación							
Indicador: Internet							
46	¿Considera necesario el servicio de internet para su formación académica?					X	
47	¿Considera que es importante que su I.E cuente con el servicio de internet?					X	
48	¿Considera que el uso de internet mejora el desarrollo de los alumnos?					X	
Indicador: Mobiliario							
49	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus clases con comodidad?					X	
50	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus capacidades motoras en deporte?					X	
Indicador: Movilidad							
51	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para el traslado de alumnos al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
52	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para para que los docentes se trasladen al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
53	¿Con qué frecuencia se necesita trasladar el material educativo que se usa en la I.E ?					X	
Dimensión: Acceso al servicio de salud							
Indicador: Movilidad							
54	¿Con qué frecuencia se requiere trasladar pacientes para atención especializada fuera del caserío Chuquitén?					X	
55	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para trasladar médicos hacia el caserío Chuquitén?					X	
56	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para traslado de medicinas y materiales que se usan en el centro médico del caserío Chuquitén?					X	
Indicador: Equipos							
57	¿Con que frecuencia se requiere atención con equipos en el centro de salud?					X	
58	¿Considera necesario que el puesto de salud cuente con equipos de atención?					X	
Indicador: Personal especializado							
59	¿Con qué frecuencia se necesita de atenciones especializadas?					X	
60	¿Considera que la atención médica especializada podría mejorar la calidad de vida de la población?					X	
Dimensión: Acceso al intercambio comercial							
Indicador: Venta de productos producidos en la zona							
61	¿Con qué frecuencia vende productos producidos en terrenos en la zona a otras localidades?					X	
62	¿Con qué frecuencia se vende productos elaborados en la zona a otras localidades?					X	
63	¿Con qué frecuencia lleva ganadería para vender en otras comunidades?					X	
64	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se producen en terrenos de fuera de la zona?					X	
Indicador: Ingreso de productos que no produce la zona							
65	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se elaboran fuera del caserío Chuquitén?					X	
66	¿Con qué frecuencia necesita ganadería de otros tipos que hay fuera del caserío Chuquitén ?					X	



Tomás Enrique Felipe Obando
Fecha: 24/07/22

REGISTRO NACIONAL DE

 Aplicativo

 Guía

GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES
Resultado

GRADUADO	GRADO O TÍTULO	INSTITUCIÓN
FELIPE OBANDO, TOMAS ENRIQUE DNI 17871437	LICENCIADO EN SOCIOLOGIA Fecha de diploma: 20/12/1993 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ASOCIACIÓN CIVIL PERU
FELIPE OBANDO, TOMAS ENRIQUE DNI 17871437	BACHILLER EN SOCIOLOGIA Fecha de diploma: 12/07/1993 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA ASOCIACIÓN CIVIL PERU
FELIPE OBANDO, TOMAS ENRIQUE DNI 17871437	MAESTRO EN EDUCACIÓN MENCIÓN : PEDAGOGÍA UNIVERSITARIA Fecha de diploma: 21/02/20 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 29/03/1996 Fecha egreso: 31/07/1998	UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRUJILLO PERU



Trujillo, 26 de Julio del 2022

Señor(a) : Juan Paul Edward Henriquez Ulloa

Presente.-

ASUNTO : VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO

Tengo el alto honor de dirigirme a Ud. para saludarle muy cordialmente y hacer de su conocimiento que soy estudiante de la maestría en **GESTIÓN PÚBLICA** de la Escuela de Post Grado y Estudios Continuos de la Universidad Privada del Norte; dónde estoy desarrollando la tesis: **“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

Por tal motivo, recorro a Ud. para solicitar su opinión profesional a fin de validar los instrumentos de mi investigación.

Para lo cual acompaño:

1. Matriz de consistencia y operacionalización de variables
2. Ficha de opinión de expertos
3. Instrumento de investigación

Agradezco por anticipado su aceptación a la presente, quedando de Ud. muy reconocido.

Atentamente,

Yessica M. Rodríguez Dávila
Investigadora



UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS

“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES DEL EXPERTO

- 1.1 Apellidos y Nombres del Experto: Juan Paul Edward Henríquez Ulloa
- 1.2 Grado académico: **Grado de ingeniero civil y Maestro en trasportes y Conservación vial**
- 1.3 Áreas de experiencia profesional: Docente Universitario, Ingeniero civil independiente
- 1.4 Cargo e Institución donde labora: Docencia universitaria en UPAO
- 1.5 Nombre del instrumento motivo de Evaluación: **Encuesta**
- 1.6 Autor del Instrumento: **Yessica Martha Rodríguez Dávila**

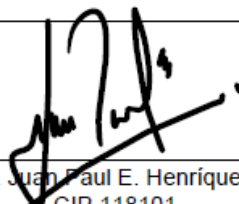
INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 -20 %	Regular 21- 40 %	Bueno 41- 60 %	Muy bueno 61-80 %	Excelente 81-100 %
1. CLARIDAD	Esta formulada con lenguaje apropiado					99%
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables					99%
3. ACTUALIDAD	Adecuado el alcance de ciencia y tecnología					99%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica					99%
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					99%
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema de evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivas					99%
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos – científicos de la Tecnología Educativa					99%
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones					99%
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					99%

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Si se puede aplicar el instrumento .

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

99%


Mg. Ing. Juan Paul E. Henríquez Ulloa
CIP 118101
Fecha: 26/07/2022

**UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS**

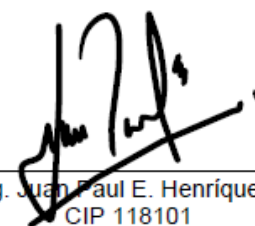
**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

ITEMS	PREGUNTA	APRECIACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	¿El instrumento responde al planteamiento del problema?	x		
2	¿El instrumento responde a los objetivos del problema?	x		
3	¿Las dimensiones que se han tomado en cuenta son adecuadas para la realización del instrumento?	x		
4	¿El instrumento responde a la operacionalización de las variables?	x		
5	¿La estructura que presenta el instrumento es de forma clara y precisa?	x		
6	¿Los ítems están redactados en forma clara y precisa?	x		
7	¿El número de ítems es el adecuado?	x		
8	¿Los ítems del instrumento son válidos?	x		
9	¿Se debe incrementar el número de ítems?		x	
10	¿Se debe eliminar algunos ítems?		x	

Aportes y/o sugerencias:

El planteamiento responde a lo que se está buscando.



 Mg. Ing. Juan Paul E. Henríquez Ulloa
 CIP 118101
 Fecha: 26/07/2022



**UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS**

**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

VALIDACIÓN DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

Nombre: Juan Paul Edward Henriquez Ulloa.
Especialidad: Maestro en Transportes y Conservación Vial.
Fecha: 26 de julio del 2022.

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA:

En cuanto a la forma se respeta los criterios de la metodología de la investigación, la matriz de consistencia y el instrumento.

2. CONTENIDO:

Se deberá considerar la región en el título de la investigación, la hipótesis se formula respondiendo la pregunta de investigación y el verbo en predictivo.

3. ESTRUCTURA:

Sin observaciones.

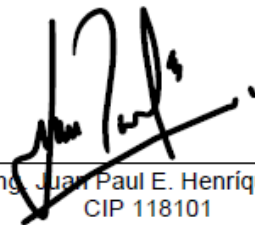
III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Ninguna sugerencia sobre el instrumento.

Luego, de revisado el documento, procede a su aprobación.

SI

NO



Mg. Ing. Juan Paul E. Henríquez Ulloa
CIP 118101
Fecha: 26/07/2022

Anexo 1: Matriz de Consistencia

CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
1. Problema General	1. Objetivo General	1. Hipotesis General	Variable 1:	1. Tipo de Investigación:
¿Cómo se relaciona la conectividad vial en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?	Determinar la relación de la conectividad vial con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	La conectividad vial, se relaciona con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022	VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Descriptiva correlacional
2. Problemas Específicos	2. Objetivos Específicos	2. Hipotesis específicas:		2. Nivel de la Investigación:
1. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso a servicios sociales básicos de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	a) Establecer la relación entre conectividad vial y acceso a servicios sociales básicos	a) La conectividad vial y el desarrollo humano se relaciona significativamente con el acceso a servicios sociales básicos.	VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Explicativa
2. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de educación de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	b) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a servicio social básico de educación.	b) La conectividad vial se relaciona con el acceso a educación.		3. Diseño de la Investigación:
3. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de salud de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?..	c) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso al servicio social básico de salud.	c) La conectividad vial se relaciona con el acceso a salud.		No Experimental
4. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al intercambio comercial de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	d) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a intercambio comercial	d) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.		4. Método:
				M. Inductivo
				5. Población:
				CC.PP rural / 96 personas
				6. Muestra:
				M. Censal con criterios de exclusión
				7. Unidad de Estudio:
				Instituto vial Provincial / PROVIAS
				8. Técnicas de Recolección:
				Encuesta
				9. Instrumento de Recolección:
				Cuestionario

Anexo 2: Matriz de Operacionalización

Variable	Tipo de Variable	Operacionalización		Dimensiones (Sub - Variables)	Definición Conceptual	Indicador	Items	Nivel de Medición				
	Según su naturaleza	Definición Conceptual	Definición Operacional					NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Cualitativa.	"La conectividad vial es uno de los elementos fundamentales para concebir una red de caminos rurales que aporten al desarrollo sostenible con igualdad. La conectividad es la existencia de una unión de entre dos puntos, ya sea entre personas y localidades, o entre estas y puntos particulares del territorio" (Figueroa y Rozas, 2006), Citado por CEPAL (2020)	La falta de comunicación vial imposibilita una mejor calidad de vida, expresada en acceso a servicio básicos y el intercambio de bienes y servicios.	Sintaxis Espacial	La sintaxis espacial representa un esfuerzo sui generis en la elaboración de una serie de técnicas y metodologías que tienen como finalidad establecer un vínculo directo entre los aspectos sociales y físicos de la ciudad (Uribe, 2019).	Conectividad	01-04	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
				Acceso Vial		05-07						
				Intercambio de Bienes	El término alude a la posibilidad de ofrecer bienes a cambio de dinero. En efecto, el tipo de intercambio más difundido es naturalmente el económico, que permite que todas las necesidades de la población sean satisfechas de la mejor forma posible. El movimiento de bienes depende en gran medida del sistema de transporte y, por lo tanto, estimula el desarrollo del sector económico y social (Mondal, 2020)	Maquinas	.8-10					
				Vestimenta	11-14							
				Mobiliario	15-17							
				Intercambio de Servicios sociales	Contar con vías o caminos adecuados permite el acceso de la población rural a mercados más grandes, facilita el desarrollo de actividades económicas y productivas, posibilidad nuevas oportunidades de trabajo y acerca a los individuos servicios sociales como salud y educación. Schelling y Lebo. (2021), citado por INEI.	Alimentación	18-20					
				Salud	21-23							
				Educación	24-29							
				Comercio	30-33							
				Telecomunicaciones	34-37							
VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Cualitativa.	Define el desarrollo humano como un proceso mediante el cual se amplían las oportunidades de las personas; estas oportunidades son diversas y pueden cambiar en el tiempo, pero las más esenciales para cualquier nivel de desarrollo son: una vida prolongada y saludable, el acceso a la educación y disponer de servicios y equipamientos básicos (El PNUD, 1990), citado por (Rosales, 2017).	El desarrollo Humano, proceso mediante el cual las oportunidades de acceso a servicios de educación salud e intercambio comercial para los pobladores del caserío Chuquitén, provincia de Bolívar.	Acceso a Servicios Básicos	El acceso a los servicios básicos que hacen posible tener vida digna para la población, es indicador de las condiciones favorables en el bienestar social y por tanto en el nivel de desarrollo. (INEI, 2018)	Luz Eléctrica	38-40	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
				Acceso a Servicio social básico de Educación	La educación promueve el desarrollo humano al proporcionar bases para actuar con autonomía y aumentar las oportunidades para ejercerla. Esto debido a que una sociedad educada puede mejorar su calidad de vida mediante el conocimiento (Jiménez, 2011), citado por (Cerna y Patiño, 2018).	Agua Potable	41-43					
				Desagüe	44-45							
				Internet	46-48							
				Mobiliario	49-50							
				Movilidad	51-53							
				Movilidad	54-56							
				Equipos	57-58							
				Personal Especializado	59-60							
				Acceso al intercambio Comercial	El proceso de aumento del intercambio comercial en curso ofrece nuevas oportunidades. La alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque en el corto plazo puede implicar algún alivio, a largo plazo aumentará los costos, contribuirá a reducir la demanda y reprimirá la creación de empleos y un crecimiento económico viable. (CEPAL, 2022)	Venta de Productos producidos en la zona	61-64					
Ingreso de Productos que no produce la zona	65-66											



Anexo 2: Instrumento

**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

Investigador: Yessica Martha Rodríguez Davila.

Señor especialista, se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los Ítems del cuestionario: que consta de 66 preguntas: Variable 1 (37) y Variable 2(29) que le mostramos; marque con un aspa el casillero que cree conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional, denotando si cuenta o no cuenta con los requisitos mínimos de formulación para su posterior aplicación.

NOTA: Para cada ítem se considera la escala de 1 a 4 donde:

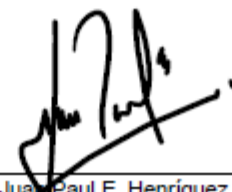
(1) Deficiente, (1.5) Bajo, (2.5) Regular, (3.5) Bueno, (4) Muy Bueno

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia.

En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 01: CONECTIVIDAD VIAL		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	
Nº	Dimensión: Sintaxis Espacial	DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
Indicador: Conectividad		(0.1)	(1.5)	(2.5)	(3.5)	(0.4)	
1	¿Con qué frecuencia necesita salir del caserío Chuquiten a Sundia ?					X	
2	¿Con qué frecuencia necesita movilidad motorizada hacia Sundia?					X	
3	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia mediante acémila?					X	
4	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia caminando?					X	
Indicador: Integración							
5	¿Considera importante que se trasladen vehículos motorizados en el tramo caserío Chuquiten con Sundia?					X	
6	¿Considera importante recibir apoyo de instituciones públicas y privadas para un proyecto de ampliación de carretera hasta el caserío de Chuquiten?					X	
7	¿Se consideran diversidad de accesos para trasladarse del caserío Chuquiten hacia Sundia?					X	
Dimensión: Intercambio de bienes							
Indicador: Maquinarias							
8	¿Necesita herramientas como maquinarias para trabajos de agricultura?					X	
9	¿Tiene problemas para el traslado de alguna maquinaria que le ayude con su trabajo?					X	
10	¿La municipalidad facilita maquinarias para trabajos de la comunidad?					X	
Indicador: Vestimenta							
11	¿Con qué frecuencia tiene acceso a la adquisición de prendas de vestir provenientes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
12	¿La ropa que Ud. usa proviene de otros lugares?					X	
13	¿La ropa que Ud. usa es confeccionan o creada en el caserío Chuquiten?					X	
14	¿Requiere prendas de vestir como uniformes u otros para desarrollar actividades (escolares y laborales)?					X	
Indicador: Mobiliario							
15	¿El mobiliario que utiliza es elaborado en el caserío Chuquiten?					X	
16	¿Necesita mobiliarios que no se producen en el caserío Chuquiten?					X	
17	¿Tiene problemas con el traslado de mobiliario para su uso personal y/o laboral?					X	
Dimensión: Intercambio de servicios sociales basicos							
Indicador: Alimentación							
18	¿Los alimentos que se producen en el caserío Chuquiten, son suficientes para su sostenimiento?					X	
19	¿Con qué frecuencia tiene acceso a alimentos procedentes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
20	¿Considera que demoran en llegar los productos de alimentación cuando los solicita de otros lugares?					X	
Indicador: Salud							
21	¿Considera necesaria una vía para trasladarse a la Posta médica en el Sundia?					X	
22	¿Con qué frecuencia llegan unidades médicas al caserío Chuquiten, para atención de necesidades de salud?					X	
23	¿Con qué frecuencia tiene que trasladarse a atenderse en un Centro de salud en la capital de provincia?					X	
Indicador: Educación							
24	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación inicial en Sundia?					X	
25	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación primaria en Sundia?					X	
26	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación secundaria en Sundia?					X	
27	¿Con qué frecuencia viene personal a capacitar en temas de educación a la población?					X	
28	¿Con qué frecuencia necesita material educativo en el caserío Chuquiten?					X	
29	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación superior en la Provincia de Bolívar?					X	
Indicador: Comercio							
30	¿Considera necesario un mercado de abastos en el caserío Chuquiten?					X	
31	¿Con qué frecuencia realiza intercambio de mercadería que se producen en el caserío chuquiten?					X	
32	¿Con qué frecuencia recibe mercadería proveniente de lugares externos al caserío Chuquiten?					X	
33	¿Considera que el intercambio comercial tiene mejor flujo cuando hay una vía o carretera que permita el traslado de los servicios que se venderán o comprarán?					X	
Indicador: Telecomunicaciones							
34	¿Considera necesario recibir Servicios de telefonía?					X	
35	¿Considera necesario recibir servicios de internet?					X	
36	¿Considera necesario recibir Servicios de Cable?					X	
37	¿Considera necesario recibir Servicio de Televisión?					X	

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 02: DESARROLLO HUMANO		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	OBSERVACIONES
Dimensión: Acceso a servicios Sociales Básicos		DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
Indicador: Luz Eléctrica		1	1.5	2.5	3.5	4	OBSERVACIONES
38	¿Considera necesario recibir Servicio de Luz Eléctrica mediante cableado de la red pública?					X	
39	¿Con que frecuencia usa motor para abastecerse de luz eléctrica?					X	
40	¿Con que frecuencia usa linterna de batería de uso manual?					X	
Indicador: Agua Potable							
41	¿Considera necesario recibir Servicio de agua potable que proviene de la red pública?					X	
42	¿Con qué frecuencia se abastece de agua proveniente de los ríos?					X	
43	¿Con qué frecuencia usa métodos de purificación del agua en su domicilio?					X	
Indicador: Desagüe							
44	¿Considera necesario el servicio de desagüe que va a la red pública?					X	
45	¿Con que frecuencia usa pozo ciego para sus desechos?					X	
Dimensión: Acceso a servicio de educación							
Indicador: Internet							
46	¿Considera necesario el servicio de internet para su formación académica?					X	
47	¿Considera que es importante que su I.E cuente con el servicio de internet?					X	
48	¿Considera que el uso de internet mejora el desarrollo de los alumnos?					X	
Indicador: Mobiliario							
49	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus clases con comodidad?					X	
50	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus capacidades motoras en deporte?					X	
Indicador: Movilidad							
51	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para el traslado de alumnos al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
52	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para para que los docentes se trasladen al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
53	¿Con qué frecuencia se necesita trasladar el material educativo que se usa en la I.E ?					X	
Dimensión: Acceso al servicio de salud							
Indicador: Movilidad							
54	¿Con qué frecuencia se requiere trasladar pacientes para atención especializada fuera del caserío Chuquitén?					X	
55	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para trasladar médicos hacia el caserío Chuquitén?					X	
56	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para traslado de medicinas y materiales que se usan en el centro médico del caserío Chuquitén?					X	
Indicador: Equipos							
57	¿Con que frecuencia se requiere atención con equipos en el centro de salud?					X	
58	¿Considera necesario que el puesto de salud cuente con equipos de atención?					X	
Indicador: Personal especializado							
59	¿Con qué frecuencia se necesita de atenciones especializadas?					X	
60	¿Considera que la atención médica especializada podría mejorar la calidad de vida de la población?					X	
Dimensión: Acceso al intercambio comercial							
Indicador: Venta de productos producidos en la zona							
61	¿Con qué frecuencia vende productos producidos en terrenos en la zona a otras localidades?					X	
62	¿Con qué frecuencia se vende productos elaborados en la zona a otras localidades?					X	
63	¿Con qué frecuencia lleva ganadería para vender en otras comunidades?					X	
64	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se producen en terrenos de fuera de la zona?					X	
Indicador: Ingreso de productos que no produce la zona							
65	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se elaboran fuera del caserío Chuquitén?					X	
66	¿Con qué frecuencia necesita ganadería de otros tipos que hay fuera del caserío Chuquitén ?					X	



Mg. Ing. Juan Paul E. Henríquez Ulloa
CIP 118101
Fecha: 26/07/2022

REGISTRO NACIONAL DE

 Aplicativo

 Guía

GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES
Resultado

GRADUADO	GRADO O TÍTULO	INSTITUCIÓN
HENRIQUEZ ULLOA, JUAN PAUL EDWARD DNI 40284306	INGENIERO CIVIL Fecha de diploma: 21/04/2010 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONOR ORREGO PERU
HENRIQUEZ ULLOA, JUAN PAUL EDWARD DNI 40284306	BACHILLER EN INGENIERIA CIVIL Fecha de diploma: 29/10/2008 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONOR ORREGO PERU
HENRIQUEZ ULLOA, JUAN PAUL EDWARD DNI 40284306	MAESTRO EN TRANSPORTES Y CONSERVACIÓN VIAL Fecha de diploma: 25/04/19 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 01/08/2011 Fecha egreso: 31/07/2013	UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONOR ORREGO PERU



Trujillo 31 de Julio del 2022

Señor(a) : Nathaly Fiorella Zavala Quispe

Presente.-

ASUNTO : VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO

Tengo el alto honor de dirigirme a Ud. para saludarle muy cordialmente y hacer de su conocimiento que soy estudiante de la maestría en **GESTIÓN PÚBLICA** de la Escuela de Post Grado y Estudios Continuos de la Universidad Privada del Norte; dónde estoy desarrollando la tesis: **“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

Por tal motivo, recorro a Ud. para solicitar su opinión profesional a fin de validar los instrumentos de mi investigación.

Para lo cual acompaño:

1. Matriz de consistencia y operacionalización de variables
2. Ficha de opinión de expertos
3. Instrumento de investigación

Agradezco por anticipado su aceptación a la presente, quedando de Ud. muy reconocido.

Atentamente,

Yessica M. Rodríguez Dávila
Investigadora

**UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS**

**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres del Experto: Zavala Quispe Nathaly Fiorella
- 1.2 Grado académico: Economista, Maestra en Gestión Pública y Desarrollo Local.
- 1.3 Áreas de experiencia profesional: Docente universitaria, economista.
- 1.4 Cargo e Institución donde labora: UPN, Universidad Señor de Sipan
- 1.5 Nombre del instrumento motivo de Evaluación: **Encuesta**
- 1.6 Autor del Instrumento: **Yessica Martha Rodríguez Davila**

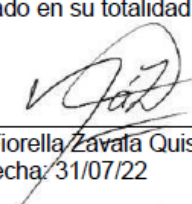
INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 –20 %	Regular 21– 40 %	Bueno 41– 60 %	Muy bueno 61–80 %	Excelente 81–100 %
1. CLARIDAD	Esta formulada con lenguaje apropiado					96%
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables					94%
3. ACTUALIDAD	Adecuado el alcance de ciencia y tecnología					95%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica					95%
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					95%
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema de evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivas					95%
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos – científicos de la Tecnología Educativa					95%
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones					95%
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					95%

II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

El instrumento en su totalidad es aceptable y propicio para ser aplicado en su totalidad.

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95%


Nathaly Fiorella Zavala Quispe
Fecha: 31/07/22



**UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
 ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS**

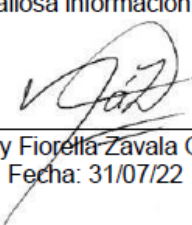
**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
 CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

ITEMS	PREGUNTA	APRECIACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	¿El instrumento responde al planteamiento del problema?	x		
2	¿El instrumento responde a los objetivos del problema?	x		
3	¿Las dimensiones que se han tomado en cuenta son adecuadas para la realización del instrumento?	x		
4	¿El instrumento responde a la operacionalización de las variables?	x		
5	¿La estructura que presenta el instrumento es de forma clara y precisa?	x		
6	¿Los ítems están redactados en forma clara y precisa?	x		
7	¿El número de ítems es el adecuado?	x		
8	¿Los ítems del instrumento son válidos?	x		
9	¿Se debe incrementar el número de ítems?		x	
10	¿Se debe eliminar algunos ítems?		x	

Aportes y/o sugerencias:

El instrumento está bien planteado; por lo que, va a permitir obtener valiosa información. Por ende, sugiero que sea llevado a cabo de manera correcta.


 Nathaly Fiorella Zavala Quispe
 Fecha: 31/07/22



UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS

“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”

VALIDACIÓN DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

Nombre: Zavala Quispe Nathaly Fiorella

Especialidad: Economista, Maestra en Gestión Pública y Desarrollo Local.

Fecha: 31/07/2022

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. **FORMA:**
Tener cuidado con la gramática presentada en los enunciados.
2. **CONTENIDO:**
La hipótesis general debe ser planteada como un enunciado, dando una respuesta tentativa al problema propuesto.
3. **ESTRUCTURA:**
El instrumento de investigación cumple con las propiedades intrínsecas en su estructura.

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

Corregir según lo estipulado en los comentarios.

Luego, de revisado el documento, procede a su aprobación.

SI

NO

Zavala Quispe Nathaly Fiorella
Fecha: 31/07/22

Anexo 1: Matriz de Consistencia

CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
1. Problema General	1. Objetivo General	1. Hipotesis General	Variable 1:	1. Tipo de Investigación:
¿Cómo se relaciona la conectividad vial en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?	Determinar la relación de la conectividad vial con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	La conectividad vial, se relaciona con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022	VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Descriptiva correlacional
2. Problemas Específicos	2. Objetivos Específicos	2. Hipotesis específicas:		2. Nivel de la Investigación:
1. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso a los servicios sociales básicos de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	a) Establecer la relación entre conectividad vial y acceso a servicios sociales básicos	a) La conectividad vial y el desarrollo humano se relaciona significativamente con el acceso a servicios sociales básicos.	VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Explicativa
2. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de educación de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	b) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a servicio social básico de educación.	b) La conectividad vial se relaciona con el acceso a educación.		3. Diseño de la Investigación:
3. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de salud de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?..	c) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso al servicio social básico de salud.	c) La conectividad vial se relaciona con el acceso a salud.		No Experimental
4. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al intercambio comercial de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	d) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a intercambio comercial	d) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.		4. Método:
				M. Inductivo
				5. Población:
				CC.PP rural / 96 personas
				6. Muestra:
				M. Censal con criterios de exclusión
				7. Unidad de Estudio:
				Instituto vial Provincial / PROVIAS
				8. Técnicas de Recolección:
				Encuesta
				9. Instrumento de Recolección:
				Cuestionario

Anexo 2: Matriz de Operalización

Variable	Tipo de Variable	Operacionalización		Dimensiones (Sub - Variables)	Definición Conceptual	Indicador	Ítems	Nivel de Medición				
	Según su naturaleza	Definición Conceptual	Definición Operacional					NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Cuantitativa.	"La conectividad vial es uno de los elementos fundamentales para concebir una red de caminos rurales que aporten al desarrollo sostenible con igualdad. La conectividad es la existencia de una unión de entre dos puntos, ya sea entre personas y localidades, o entre estas y puntos particulares del territorio" (Figuerola y Rozas, 2006), Citado por CEPAL (2020)	La falta de comunicación vial imposibilita una mejor calidad de vida, expresada en acceso a servicios básicos y el intercambio de bienes y servicios.	Sintaxis Espacial	La sintaxis espacial representa un esfuerzo sui generis en la elaboración de una serie de técnicas y metodologías que tienen como finalidad establecer un vínculo directo entre los aspectos sociales y físicos de la ciudad. Uribe. M (2019).	Conectividad	01-04	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
				Intercambio de Bienes	La movilización de los bienes visto desde la perspectiva social, contar con vías o caminos adecuados permite el acceso de la población rural a mercados más grandes, facilita el desarrollo de actividades económicas y productivas, posibilidad nuevas oportunidades de trabajo y acerca a los individuos servicios sociales como salud y educación. Schelling y Lebo (2021), citado por INEI.	Maquinas	.8-10					
						Vestimenta	11-14					
				Intercambio de Servicios sociales	Contar con vías o caminos adecuados permite el acceso de la población rural a mercados más grandes, facilita el desarrollo de actividades económicas y productivas, posibilidad nuevas oportunidades de trabajo y acerca a los individuos servicios sociales como salud y educación. Schelling y Lebo (2021), citado por INEI.	Mobiliario	15-17					
						Alimentación	18-20					
						Salud	21-23					
						Educación	24-29					
						Comercio	30-33					
				Acceso a Servicios Básicos	El acceso a los servicios básicos que hacen posible tener vida digna para la población, es indicador de las condiciones favorables en el bienestar social y por tanto en el nivel de desarrollo. INEI (2018)	Luz Eléctrica	38-40					
						Agua Potable	41-43					
						Desagüe	44-45					
						Acceso a Servicios de Educación	La educación promueve el desarrollo humano al proporcionar bases para actuar con autonomía y aumentar las oportunidades para ejercerla. Esto debido a que una sociedad educada puede mejorar su calidad de vida mediante el conocimiento, Jiménez (2011), citado por Cerna y Patiño (2018).					
Mobiliario	49-50											
Movilidad	51-53											
Acceso a Servicios de Salud	No es posible pensar que persona alguna pueda aspirar a alcanzar un desarrollo integral si carece de salud y afirmó que la salud es un indicador preciso y una pieza clave de desarrollo humano. Alleyne. G (1996), citado por la OPS(Organización Panamericana de la salud)	Movilidad	54-56									
		Equipos	57-58									
		Personal Especializado	59-60									
Acceso al intercambio Comercial	El proceso de aumento del intercambio comercial en curso ofrece nuevas oportunidades. La alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque en el corto plazo puede implicar algún alivio, a largo plazo aumentará los costos, contribuirá a reducir la demanda y reprimirá la creación de empleos y un crecimiento económico viable. CEPAL	Venta de Productos producidos en la zona	61-64									
		Ingreso de Productos que no produce la zona	65-66									



Anexo 3: Instrumento

**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

Investigador: Yessica Martha Rodríguez Davila.

Señor especialista, se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los Ítems del cuestionario: **que consta de 66 preguntas: Variable 1 (37) y Variable 2(29)** que le mostramos; marque con un aspa el casillero que cree conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional, denotando si cuenta o no cuenta con los requisitos mínimos de formulación para su posterior aplicación.

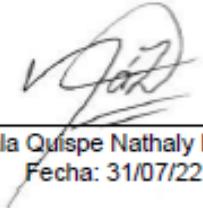
NOTA: Para cada ítem se considera la escala de 1 a 4 donde:

(1) Deficiente, (1.5) Bajo, (2.5) Regular, (3.5) Bueno, (4) Muy Bueno

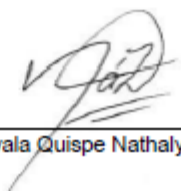
Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia.

En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 01: CONECTIVIDAD VIAL		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	OBSERVACIONES
N°	Dimensión: Sintaxis Espacial	DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
Indicador: Conectividad		(0.1)	(1.5)	(2.5)	(3.5)	(0.4)	
1	¿Con qué frecuencia necesita salir del caserío Chuquiten a Sundia ?					X	
2	¿Con qué frecuencia necesita movilidad motorizada hacia Sundia?					X	
3	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia mediante acémila?					X	
4	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia caminando?					X	
Indicador: Integración							
5	¿Considera importante que se trasladen vehículos motorizados en el tramo caserío Chuquiten con Sundia?					X	
6	¿Considera importante recibir apoyo de instituciones públicas y privadas para un proyecto de ampliación de carretera hasta el caserío de Chuquiten?					X	
7	¿Se consideran diversidad de accesos para trasladarse del caserío Chuquiten hacia Sundia?					X	
Dimensión: Intercambio de bienes							
Indicador: Maquinarias							
8	¿Necesita herramientas como maquinarias para trabajos de agricultura?					X	
9	¿Tiene problemas para el traslado de alguna maquinaria que le ayude con su trabajo?					X	
10	¿La municipalidad facilita maquinarias para trabajos de la comunidad?					X	
Indicador: Vestimenta							
11	¿Con qué frecuencia tiene acceso a la adquisición de prendas de vestir provenientes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
12	¿La ropa que Ud. usa proviene de otros lugares?					X	
13	¿La ropa que Ud. usa es confeccionan o creada en el caserío Chuquiten?					X	
14	¿Requiere prendas de vestir como uniformes u otros para desarrollar actividades (escolares y laborales)?					X	
Indicador: Mobiliario							
15	¿El mobiliario que utiliza es elaborado en el caserío Chuquiten?					X	
16	¿Necesita mobiliarios que no se producen en el caserío Chuquiten?					X	
17	¿Tiene problemas con el traslado de mobiliario para su uso personal y/o laboral?					X	
Dimensión: Intercambio de servicios sociales básicos							
Indicador: Alimentación							
18	¿Los alimentos que se producen en el caserío Chuquiten, son suficientes para su sostenimiento?					X	
19	¿Con qué frecuencia tiene acceso a alimentos procedentes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
20	¿Considera que demoran en llegar los productos de alimentación cuando los solicita de otros lugares?					X	
Indicador: Salud							
21	¿Considera necesaria una vía para trasladarse a la Posta médica en el Sundia?					X	
22	¿Con qué frecuencia llegan unidades médicas al caserío Chuquiten, para atención de necesidades de salud?					X	
23	¿Con qué frecuencia tiene que trasladarse a atenderse en un Centro de salud en la capital de provincia?					X	
Indicador: Educación							
24	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación inicial en Sundia?					X	
25	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación primaria en Sundia?					X	
26	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación secundaria en Sundia?					X	
27	¿Con qué frecuencia viene personal a capacitar en temas de educación a la población?					X	
28	¿Con qué frecuencia necesita material educativo en el caserío Chuquiten?					X	
29	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación superior en la Provincia de Bolívar?					X	
Indicador: Comercio							
30	¿Considera necesario un mercado de abastos en el caserío Chuquiten?					X	
31	¿Con qué frecuencia realiza intercambio de mercadería que se producen en el caserío chuquiten?					X	
32	¿Con qué frecuencia recibe mercadería proveniente de lugares externos al caserío Chuquiten?					X	
33	¿Considera que el intercambio comercial tiene mejor flujo cuando hay una vía o carretera que permita el traslado de los servicios que se venderán o comprarán?					X	
Indicador: Telecomunicaciones							
34	¿Considera necesario recibir Servicios de telefonía?					X	
35	¿Considera necesario recibir servicios de internet?					X	
36	¿Considera necesario recibir Servicios de Cable?					X	
37	¿Considera necesario recibir Servicio de Televisión?					X	


Zavala Quispe Nathaly Fiorella
Fecha: 31/07/22

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 02: DESARROLLO HUMANO		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	OBSERVACIONES
Dimensión: Acceso a servicios Sociales Básicos							
Indicador: Luz Eléctrica		DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
		1	1.5	2.5	3.5	4	
38	¿Considera necesario recibir Servicio de Luz Eléctrica mediante cableado de la red pública?					X	
39	¿Con qué frecuencia usa motor para abastecerse de luz eléctrica?					X	
40	¿Con qué frecuencia usa linterna de batería de uso manual?					X	
Indicador: Agua Potable							
41	¿Considera necesario recibir Servicio de agua potable que proviene de la red pública?					X	
42	¿Con qué frecuencia se abastece de agua proveniente de los ríos?					X	
43	¿Con qué frecuencia usa métodos de purificación del agua en su domicilio?					X	
Indicador: Desagüe							
44	¿Considera necesario el servicio de desagüe que va a la red pública?					X	
45	¿Con qué frecuencia usa pozo ciego para sus desechos?					X	
Dimensión: Acceso a servicio de educación							
Indicador: Internet							
46	¿Considera necesario el servicio de internet para su formación académica?					X	
47	¿Considera que es importante que su I.E cuente con el servicio de internet?					X	
48	¿Considera que el uso de internet mejora el desarrollo de los alumnos?					X	
Indicador: Mobiliario							
49	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus clases con comodidad?					X	
50	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus capacidades motoras en deporte?					X	
Indicador: Movilidad							
51	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para el traslado de alumnos al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
52	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para para que los docentes se trasladen al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
53	¿Con qué frecuencia se necesita trasladar el material educativo que se usa en la I.E ?					X	
Dimensión: Acceso al servicio de salud							
Indicador: Movilidad							
54	¿Con qué frecuencia se requiere trasladar pacientes para atención especializada fuera del caserío Chuquitén?					X	
55	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para trasladar médicos hacia el caserío Chuquitén?					X	
56	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para traslado de medicinas y materiales que se usan en el centro médico del caserío Chuquitén?					X	
Indicador: Equipos							
57	¿Con qué frecuencia se requiere atención con equipos en el centro de salud?					X	
58	¿Considera necesario que el puesto de salud cuente con equipos de atención?					X	
Indicador: Personal especializado							
59	¿Con qué frecuencia se necesita de atenciones especializadas?					X	
60	¿Considera que la atención médica especializada podría mejorar la calidad de vida de la población?					X	
Dimensión: Acceso al intercambio comercial							
Indicador: Venta de productos producidos en la zona							
61	¿Con qué frecuencia vende productos producidos en terrenos en la zona a otras localidades?					X	
62	¿Con qué frecuencia se vende productos elaborados en la zona a otras localidades?					X	
63	¿Con qué frecuencia lleva ganadería para vender en otras comunidades?					X	
64	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se producen en terrenos de fuera de la zona?					X	
Indicador: Ingreso de productos que no produce la zona							
65	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se elaboran fuera del caserío Chuquitén?					X	
66	¿Con qué frecuencia necesita ganadería de otros tipos que hay fuera del caserío Chuquitén ?					X	


Zavala Quispe Nathaly Fiorella

REGISTRO NACIONAL DE
GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Aplicativo

Guía

Ingrese el código de la imagen

🔍 BUSCAR

🖨️ IMPRIMIR

✖️ LIMPIAR

(**)Si existe alguna observación en tu nombre o DNI [haz clic aquí](#).

Resultado

GRADUADO	GRADO O TÍTULO	INSTITUCIÓN
ZAVALA QUISPE, NATHALY FIORELLA DNI 77295269	BACHILLER EN CIENCIAS ECONÓMICAS Fecha de diploma: 21/06/17 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 02/04/2012 Fecha egreso: 10/02/2017	UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRUJILLO <i>PERU</i>
ZAVALA QUISPE, NATHALY FIORELLA DNI 77295269	ECONOMISTA Fecha de diploma: 27/12/19 Modalidad de estudios: PRESENCIAL	UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRUJILLO <i>PERU</i>
ZAVALA QUISPE, NATHALY FIORELLA DNI 77295269	MAESTRA EN CIENCIAS ECONÓMICAS MENCIÓN : GESTIÓN PÚBLICA Y DESARROLLO LOCAL Fecha de diploma: 21/10/21 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matricula: 05/05/2018 Fecha egreso: 22/02/2020	UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRUJILLO <i>PERU</i>



Trujillo 29 de Julio del 2022

Señor(a) : Dr. Luis Rolando Alarcón Llontop

Presente.-

ASUNTO : VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO

Tengo el alto honor de dirigirme a Ud. para saludarle muy cordialmente y hacer de su conocimiento que soy estudiante de la maestría en GESTIÓN PÚBLICA de la Escuela de Post Grado y Estudios Continuos de la Universidad Privada del Norte; dónde estoy desarrollando la tesis: “CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR. 2022”

Por tal motivo, recorro a Ud. para solicitar su opinión profesional a fin de validar los instrumentos de mi investigación.

Para lo cual acompaño:

1. Matriz de consistencia y operacionalización de variables
2. Ficha de opinión de expertos
3. Instrumento de investigación

Agradezco por anticipado su aceptación a la presente, quedando de Ud. muy reconocido.

Atentamente,

Yessica M. Rodríguez Dávila
Investigadora



**UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS**

“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres del Experto: Alarcón Llontop Luis Rolando
- 1.2 Grado académico: Doctor en Comunicación Social.
- 1.3 Áreas de experiencia profesional: Metodologías de investigación,
- 1.4 Cargo e Institución donde labora: Docente investigador
- 1.5 Nombre del instrumento motivo de Evaluación: **Encuesta**
- 1.6 Autor del Instrumento: **Yessica Martha Rodríguez Davila**

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 –20 %	Regular 21– 40 %	Bueno 41– 60 %	Muy bueno 61–80 %	Excelente 81–100 %
1. CLARIDAD	Esta formulada con lenguaje apropiado					98%
2. OBJETIVIDAD	Esta expresado en conductas observables					98%
3. ACTUALIDAD	Adecuado el alcance de ciencia y tecnología					98%
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica					98%
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					98%
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del sistema de evaluación y desarrollo de capacidades cognoscitivas					98%
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos – científicos de la Tecnología Educativa					98%
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y las dimensiones					98%
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					98%

- II. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:**
El instrumento es aplicable correctamente

- III. PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

98%



Luis Rolando Alarcón Llontop
Fecha: 29/07/22

**UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS**

“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”

VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

ITEMS	PREGUNTA	APRECIACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	¿El instrumento responde al planteamiento del problema?	x		
2	¿El instrumento responde a los objetivos del problema?	x		
3	¿Las dimensiones que se han tomado en cuenta son adecuadas para la realización del instrumento?	x		
4	¿El instrumento responde a la operacionalización de las variables?	x		
5	¿La estructura que presenta el instrumento es de forma clara y precisa?	x		
6	¿Los ítems están redactados en forma clara y precisa?	x		
7	¿El número de ítems es el adecuado?	x		
8	¿Los ítems del instrumento son válidos?	x		
9	¿Se debe incrementar el número de ítems?		x	
10	¿Se debe eliminar algunos ítems?		x	

Aportes y/o sugerencias:

Ninguna sugerencia sobre el instrumento.



Luis Rolando Alarcón Llantop
Fecha: 29/07/22



UNIVERSIDAD PRIVADA DEL NORTE
ESCUELA DE POST GRADO Y ESTUDIOS CONTINUOS

**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

VALIDACIÓN DE EXPERTOS

I. DATOS GENERALES

Nombre: Alarcón Llontop Luis Rolando

Especialidad: Doctor en Comunicación Social

Fecha: 31/07/2022

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. **FORMA:**

Revise la ortografía de las preguntas: y en el auxiliar interrogativo

2. **CONTENIDO:**

En su Matriz de consistencia la hipótesis general no debe ser una pregunta

En su Matriz de consistencia revise los objetivos específicos: falta el que cruce la primera variable y la primera dimensión de la segunda variable.

3. **ESTRUCTURA:**

.....
.....
.....

III. APORTES Y/O SUGERENCIAS:

.....
.....

Luego, de revisado el documento, procede a su aprobación.

SI

NO



Luis Rolando Alarcón Llontop

Fecha: 29/07/22

Anexo 1: Matriz de Consistencia

CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
1. Problema General	1. Objetivo General	1. Hipotesis General	Variable 1:	1. Tipo de Investigación:
¿Cómo se relaciona la conectividad vial en el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?	Determinar la relación de la conectividad vial con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	La conectividad vial, se relaciona con el desarrollo humano de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022	VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Descriptiva correlacional
2. Problemas Específicos	2. Objetivos Específicos	2. Hipotesis específicas:		2. Nivel de la Investigación:
1. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso a servicios sociales básicos de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	a) Establecer la relación entre conectividad vial y acceso a servicios sociales básicos	a) La conectividad vial y el desarrollo humano se relaciona significativamente con el acceso a servicios sociales básicos.	VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Explicativa
2. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de educación de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	b) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a servicio social básico de educación.	b) La conectividad vial se relaciona con el acceso a educación.		3. Diseño de la Investigación:
3. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al servicio de salud de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?..	c) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso al servicio social básico de salud.	c) La conectividad vial se relaciona con el acceso a salud.		No Experimental
4. ¿Cómo se relaciona la conectividad vial con el acceso al intercambio comercial de los pobladores del Caserío Chuquitén, provincia de Bolívar 2022?.	d) Establecer la relación entre conectividad vial y el acceso a intercambio comercial	d) La conectividad vial se relaciona significativamente con el acceso a intercambio comercial.		4. Método:
				M. Inductivo
				5. Población:
				CC.PP rural / 96 personas
				6. Muestra:
				M. Censal con criterios de exclusión
				7. Unidad de Estudio:
				Instituto vial Provincial / PROVIAS
				8. Técnicas de Recolección:
				Encuesta
				9. Instrumento de Recolección:
				Cuestionario

Anexo2: Matriz de Operacionalización

Variable	Tipo de Variable	Operacionalización		Dimensiones (Sub - Variables)	Definición Conceptual	Indicador	Items	Nivel de Medición				
	Según su naturaleza	Definición Conceptual	Definición Operacional					NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
VARIABLE INDEPENDIENTE: CONECTIVIDAD VIAL	Cualitativa.	"La conectividad vial es uno de los elementos fundamentales para concebir una red de caminos rurales que aporten al desarrollo sostenible con igualdad. La conectividad es la existencia de una unión de entre dos puntos, ya sea entre personas y localidades, o entre estas y puntos particulares del territorio" (Figueroa y Rozas, 2006). Citado por CEPAL (2020)	La falta de comunicación vial imposibilita una mejor calidad de vida, expresada en acceso a servicios básicos y el intercambio de bienes y servicios.	Sintaxis Espacial	La sintaxis espacial representa un esfuerzo sui generis en la elaboración de una serie de técnicas y metodologías que tienen como finalidad establecer un vínculo directo entre los aspectos sociales y físicos de la ciudad (Uribe, 2019).	Conectividad	01-04	NUNCA (01)	CASI NUNCA (02)	A VECES (03)	CASI SIEMPRE (04)	SIEMPRE (05)
						Acceso Vial	05-07					
				Intercambio Bienes	El término alude a la posibilidad de ofrecer bienes a cambio de dinero. En efecto, el tipo de intercambio más difundido es naturalmente el económico, que permite que todas las necesidades de la población sean satisfechas de la mejor forma posible. El movimiento de bienes depende en gran medida del sistema de transporte y, por lo tanto, estimula el desarrollo del sector económico y social (Mondal, 2020)	Maquinas	.8-10					
						Vestimenta	11-14					
				Intercambio de Servicios sociales	Contar con vías o caminos adecuados permite el acceso de la población rural a mercados más grandes, facilita el desarrollo de actividades económicas y productivas, posibilidad nuevas oportunidades de trabajo y acerca a los individuos servicios sociales como salud y educación. Schelling y Lebo ,(2021), citado por INEI.	Mobiliario	15-17					
						Alimentación	18-20					
						Salud	21-23					
						Educación	24-29					
						Comercio	30-33					
				Acceso a Servicios Básicos	El acceso a los servicios básicos que hacen posible tener vida digna para la población, es indicador de las condiciones favorables en el bienestar social y por tanto en el nivel de desarrollo. (INEI, 2018)	Telecomunicaciones	34-37					
						Luz Eléctrica	38-40					
				VARIABLE DEPENDIENTE: DESARROLLO HUMANO	Cualitativa.	Define el desarrollo humano como un proceso mediante el cual se amplían las oportunidades de las personas; estas oportunidades son diversas y pueden cambiar en el tiempo, pero las más esenciales para cualquier nivel de desarrollo son: una vida prolongada y saludable, el acceso a la educación y disponer de servicios y equipamientos básicos (El PNUD, 1990), citado por (Rosales,2017).	El desarrollo Humano, proceso mediante el cual las oportunidades de acceso a servicios de educación salud e intercambio comercial para los pobladores del caserío Chuquitén, provincia de Bolívar.					
Desagüe	44-45											
Acceso a Servicio social básico de de Salud	No es posible pensar que persona alguna pueda aspirar a alcanzar un desarrollo integral si carece de salud y afirmó que la salud es un indicador preciso y una pieza clave de desarrollo humano (Alleyne,1996), citado por la OPS [Organización Panamericana de la salud]	Internet	46-48									
		Mobiliario	49-50									
Acceso al intercambio Comercial	El proceso de aumento del intercambio comercial en curso ofrece nuevas oportunidades. La alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque en el corto plazo puede implicar algún alivio, a largo plazo aumentará los costos, contribuirá a reducir la demanda y reprimirá la creación de empleos y un crecimiento económico viable. (CEPAL ,2022)	Movilidad	51-53									
		Movilidad	54-56									
		Equipos	57-58									
Acceso al intercambio Comercial	El proceso de aumento del intercambio comercial en curso ofrece nuevas oportunidades. La alternativa de cerrar mercados y proteger a trabajadores y sectores nacionales, aunque en el corto plazo puede implicar algún alivio, a largo plazo aumentará los costos, contribuirá a reducir la demanda y reprimirá la creación de empleos y un crecimiento económico viable. (CEPAL ,2022)	Personal Especializado	59-60									
		Venta de Productos producidos en la zona	61-64									
		Ingreso de Productos que no produce la zona	65-66									



Anexo 3: Instrumento

**“CONECTIVIDAD VIAL Y DESARROLLO HUMANO DE LOS POBLADORES DEL CASERÍO
CHUQUITEN PROVINCIA DE BOLIVAR, 2022”**

Investigador: Yessica Martha Rodríguez Davila.

Señor especialista, se le pide su colaboración para que luego de un riguroso análisis de los Ítems del cuestionario: que consta de 66 preguntas: Variable 1 (37) y Variable 2(29) que le mostramos; marque con un aspa el casillero que cree conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional, denotando si cuenta o no cuenta con los requisitos mínimos de formulación para su posterior aplicación.

NOTA: Para cada ítem se considera la escala de 1 a 4 donde:

(1) Deficiente, (1.5) Bajo, (2.5) Regular, (3.5) Bueno, (4) Muy Bueno

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia.

En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 01: CONECTIVIDAD VIAL		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	
N°	Dimensión: Sintaxis Espacial	DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
Indicador: Conectividad		(0.1)	(1.5)	(2.5)	(3.5)	(0.4)	
1	¿Con qué frecuencia necesita salir del caserío Chuquiten a Sundia ?					X	
2	¿Con qué frecuencia necesita movilidad motorizada hacia Sundia?					X	
3	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia mediante acémila?					X	
4	¿Con qué frecuencia se traslada hacia Sundia caminando?					X	
Indicador: Integración							
5	¿Considera importante que se trasladen vehículos motorizados en el tramo caserío Chuquiten con Sundia?					X	
6	¿Considera importante recibir apoyo de instituciones públicas y privadas para un proyecto de ampliación de carretera hasta el caserío de Chuquiten?					X	
7	¿Se consideran diversidad de accesos para trasladarse del caserío Chuquiten hacia Sundia?					X	
Dimensión: Intercambio de bienes							
Indicador: Maquinarias							
8	¿Necesita herramientas como maquinarias para trabajos de agricultura?					X	
9	¿Tiene problemas para el traslado de alguna maquinaria que le ayude con su trabajo?					X	
10	¿La municipalidad facilita maquinarias para trabajos de la comunidad?					X	
Indicador: Vestimenta							
11	¿Con qué frecuencia tiene acceso a la adquisición de prendas de vestir provenientes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
12	¿La ropa que Ud. usa proviene de otros lugares?					X	
13	¿La ropa que Ud. usa es confeccionan o creada en el caserío Chuquiten?					X	
14	¿Requiere prendas de vestir como uniformes u otros para desarrollar actividades (escolares y laborales)?					X	
Indicador: Mobiliario							
15	¿El mobiliario que utiliza es elaborado en el caserío Chuquiten?					X	
16	¿Necesita mobiliarios que no se producen en el caserío Chuquiten?					X	
17	¿Tiene problemas con el traslado de mobiliario para su uso personal y/o laboral?					X	
Dimensión: Intercambio de servicios sociales básicos							
Indicador: Alimentación							
18	¿Los alimentos que se producen en el caserío Chuquiten, son suficientes para su sostenimiento?					X	
19	¿Con qué frecuencia tiene acceso a alimentos procedentes de fuera del caserío Chuquiten?					X	
20	¿Considera que demoran en llegar los productos de alimentación cuando los solicita de otros lugares?					X	
Indicador: Salud							
21	¿Considera necesaria una vía para trasladarse a la Posta médica en el Sundia?					X	
22	¿Con qué frecuencia llegan unidades médicas al caserío Chuquiten, para atención de necesidades de salud?					X	
23	¿Con qué frecuencia tiene que trasladarse a atenderse en un Centro de salud en la capital de provincia?					X	
Indicador: Educación							
24	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación inicial en Sundia?					X	
25	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación primaria en Sundia?					X	
26	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación secundaria en Sundia?					X	
27	¿Con qué frecuencia viene personal a capacitar en temas de educación a la población?					X	
28	¿Con qué frecuencia necesita material educativo en el caserío Chuquiten?					X	
29	¿Con qué frecuencia necesita trasladarse a recibir educación superior en la Provincia de Bolívar?					X	
Indicador: Comercio							
30	¿Considera necesario un mercado de abastos en el caserío Chuquiten?					X	
31	¿Con qué frecuencia realiza intercambio de mercadería que se producen en el caserío chuquiten?					X	
32	¿Con qué frecuencia recibe mercadería proveniente de lugares externos al caserío Chuquiten?					X	
33	¿Considera que el intercambio comercial tiene mejor flujo cuando hay una vía o carretera que permita el traslado de los servicios que se venderán o comprarán?					X	
Indicador: Telecomunicaciones							
34	¿Considera necesario recibir Servicios de telefonía?					X	
35	¿Considera necesario recibir servicios de internet?					X	
36	¿Considera necesario recibir Servicios de Cable?					X	
37	¿Considera necesario recibir Servicio de Televisión?					X	



Luis Rolando Alarcón Llantop
Fecha: 29/07/22

ITEMS		ESCALA					OBSERVACIONES
VARIABLE 02: DESARROLLO HUMANO		NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE	OBSERVACIONES
Dimensión: Acceso a servicios Sociales Básicos		DEFICIENTE	BAJO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	OBSERVACIONES
Indicador: Luz Eléctrica		1	1.5	2.5	3.5	4	
38	¿Considera necesario recibir Servicio de Luz Eléctrica mediante cableado de la red pública?					X	
39	¿Con que frecuencia usa motor para abastecerse de luz eléctrica?					X	
40	¿Con que frecuencia usa linterna de batería de uso manual?					X	
Indicador: Agua Potable							
41	¿Considera necesario recibir Servicio de agua potable que proviene de la red pública?					X	
42	¿Con qué frecuencia se abastece de agua proveniente de los ríos?					X	
43	¿Con qué frecuencia usa métodos de purificación del agua en su domicilio?					X	
Indicador: Desagüe							
44	¿Considera necesario el servicio de desagüe que va a la red pública?					X	
45	¿Con que frecuencia usa pozo ciego para sus desechos?					X	
Dimensión: Acceso a servicio de educación							
Indicador: Internet							
46	¿Considera necesario el servicio de internet para su formación académica?					X	
47	¿Considera que es importante que su I.E cuente con el servicio de internet?					X	
48	¿Considera que el uso de internet mejora el desarrollo de los alumnos?					X	
Indicador: Mobiliario							
49	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus clases con comodidad?					X	
50	¿Considera importante el mobiliario que permita desarrollar sus capacidades motoras en deporte?					X	
Indicador: Movilidad							
51	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para el traslado de alumnos al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
52	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para para que los docentes se trasladen al centro educativo del caserío Chuquitén?					X	
53	¿Con qué frecuencia se necesita trasladar el material educativo que se usa en la I.E ?					X	
Dimensión: Acceso al servicio de salud							
Indicador: Movilidad							
54	¿Con qué frecuencia se requiere trasladar pacientes para atención especializada fuera del caserío Chuquitén?					X	
55	¿Con qué frecuencia se requiere movilidad para trasladar médicos hacia el caserío Chuquitén?					X	
56	¿Con qué frecuencia necesita movilidad para traslado de medicinas y materiales que se usan en el centro médico del caserío Chuquitén?					X	
Indicador: Equipos							
57	¿Con que frecuencia se requiere atención con equipos en el centro de salud?					X	
58	¿Considera necesario que el puesto de salud cuente con equipos de atención?					X	
Indicador: Personal especializado							
59	¿Con qué frecuencia se necesita de atenciones especializadas?					X	
60	¿Considera que la atención médica especializada podría mejorar la calidad de vida de la población?					X	
Dimensión: Acceso al intercambio comercial							
Indicador: Venta de productos producidos en la zona							
61	¿Con qué frecuencia vende productos producidos en terrenos en la zona a otras localidades?					X	
62	¿Con qué frecuencia se vende productos elaborados en la zona a otras localidades?					X	
63	¿Con qué frecuencia lleva ganadería para vender en otras comunidades?					X	
64	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se producen en terrenos de fuera de la zona?					X	
Indicador: Ingreso de productos que no produce la zona							
65	¿Con qué frecuencia necesita acceder a productos que se elaboran fuera del caserío Chuquitén?					X	
66	¿Con qué frecuencia necesita ganadería de otros tipos que hay fuera del caserío Chuquitén ?					X	



 Luis Rolando Alarcón Llontop
 Fecha: 29/07/22

REGISTRO NACIONAL DE

 Aplicativo

 Guía

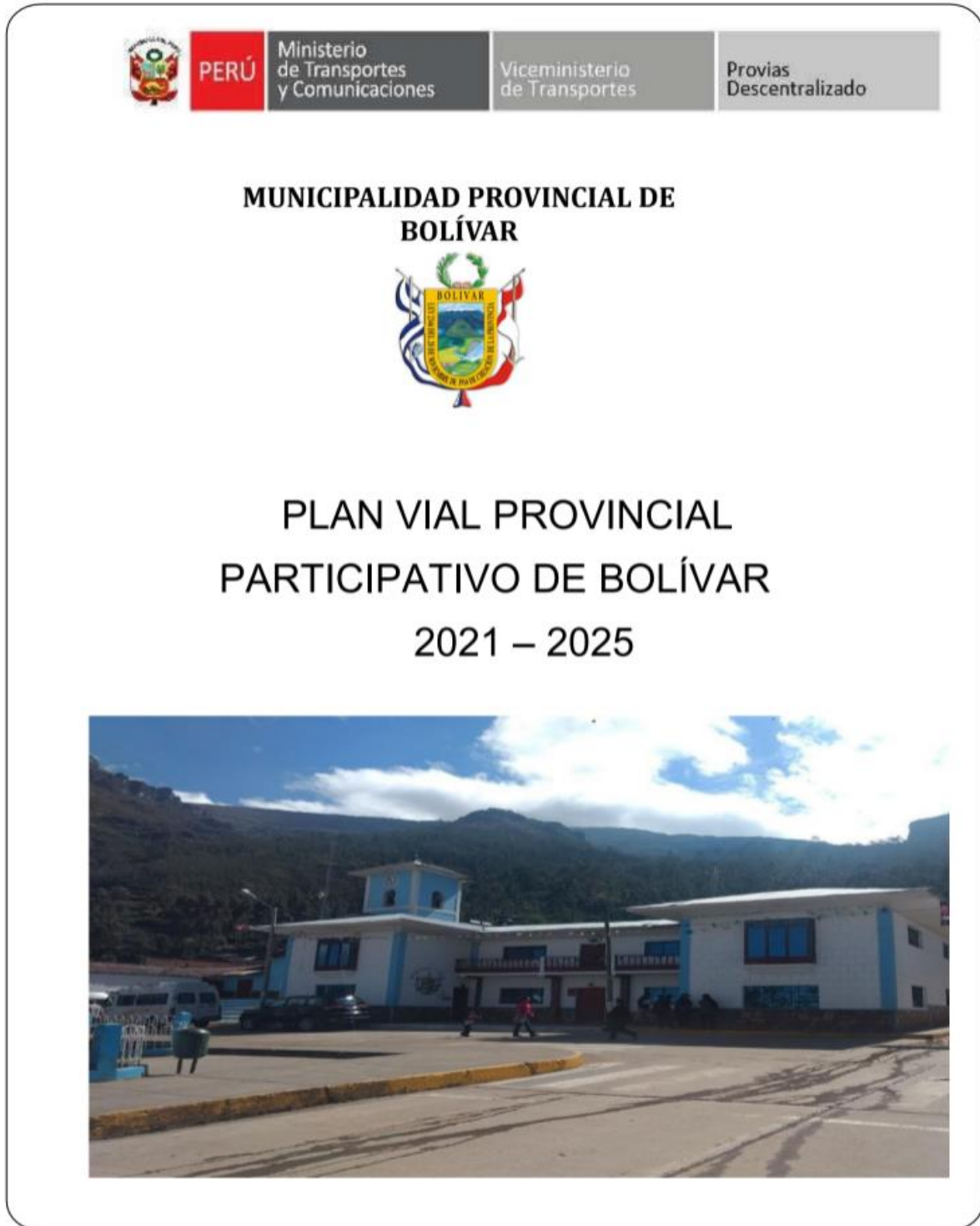
GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

 (**)Si existe alguna observación en tu nombre o DNI [haz clic aquí](#).

Resultado

GRADUADO	GRADO O TÍTULO	INSTITUCIÓN
ALARCON LLONTOP, LUIS ROLANDO DNI 17543440	BACHILLER EN PERIODISMO Fecha de diploma: 03/05/1994 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD PARTICULAR DE CHICLAYO <i>PERU</i>
ALARCON LLONTOP, LUIS ROLANDO DNI 17543440	MAGISTER EN DOCENCIA UNIVERSITARIA Fecha de diploma: 20/02/2009 Modalidad de estudios: - Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO <i>PERU</i>
ALARCON LLONTOP, LUIS ROLANDO DNI 17543440	LICENCIADO EN PERIODISMO Fecha de diploma: 06/10/1995 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD PARTICULAR DE CHICLAYO <i>PERU</i>
ALARCON LLONTOP, LUIS ROLANDO DNI 17543440	DOCTOR EN COMUNICACION SOCIAL Fecha de diploma: 13/09/16 Modalidad de estudios: PRESENCIAL Fecha matrícula: 20/06/2014 Fecha egreso: 31/08/2016	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO <i>PERU</i>

Anexo n° 01: Plan vial provincial



Anexo n° 02: Carencia de acceso vial

Plan Vial Provincial Participativo de Bolívar 2021 – 2025

CAPÍTULO 4. DEMANDA VIAL

La demanda vial se define como la cantidad y calidad de vías que interconectan centros poblados, zonas de producción y mercados, permitiendo el traslado de personas o mercaderías en el marco de desarrollo estratégico provincial.

4.1. INTEGRACIÓN AL MERCADO ASOCIADA A CORREDORES LOGÍSTICOS –

COMPETITIVIDAD

Demanda por carencia de vías para integración al mercado

En Bolívar son 5 los CCPP que no cuentan con vías de comunicación para su integración al mercado asociadas a la cadena de valor, los cuales se encuentran en los distritos de Condormarca, Uchumarca, Ucuncha y Bolívar; siendo el centro de acopio menor generalmente la capital del distrito.

La distancia total requerida para los CCPP sin vías para integración al mercado asociadas a la cadena de valor es de 98 km.

Cuadro N° 20: Demanda por carencia de vías para integración al mercado asociadas a la cadena de valor

CP sin vía con Producción de producto Priorizado	Centro de acopio	Ruta más cercana	Tiempo de Recorrido a pie*	Productos	Volumen de Producción TM	Demanda vial – Construcción	
						N° Km	Nombre: origen-destino
Yalén	Chalabamba	R130306	60 min.	PNP1	40 – 50	8	Emp. R130306 – Yalén
Capellanía	Condormarca	R130314	30 min.	CVAL18 Tubérculos	100 - 150	20	Emp. R130314 (Buenos Aires)- Capellanía
Chuquitén	Nuevo Púsac	LI-107	60 min.	CVAL8 Cereales	20 – 25	15	Nuevo Púsac-Chonchon-Chuquitén
Las Quinuas	Uchumarca	LI-107	45 min.	PP1	200 - 250	20	Emp.LI-107 (Uchumarca) – Las Quinuas
Jecumbuy	Ucuncha	R130026	60 min.	PP1	30 – 40	35	Emp. R130026 (Ucuncha) – Jecumbuy

Fuente: Equipo PVPP Bolívar

Los centros poblados o centros de producción que carecen de vías de comunicación producen bienes como tubérculos (CVAL18), cereales (CVAL8), ganado vacuno (PP1) y frutales (PNP1).

Anexo nº 03: Carencia de infraestructuras sociales básicos como educación y salud.

Cuadro N° 21: Demanda vial de centros poblados sin acceso vial a servicios de educación y salud

CCPP Sin Acceso vial a servicios	Población Carente	CCPP con servicios	Ruta más cercana	Demanda vial – Construcción	
				N° Km	Nombre: origen-destino
Educación					
Chuquitén	410	Bolívar	LI-107	25	Nuevo Púsac-Chonchon-Chuquitén
Puyán	402	Bambamarca	R130301	8	Emp. R13001-Sionera-Puyán
Capellania	208	Condormarca	R130314	20	Emp. R130314 (Buenos Aires)-Capellania
Adbon	82	Longotea	LI-132	25	Emp. LI-132-Adbon
La Suyana	10	Longotea	LI-107	20	Emp. LI-107- La Suyana
Salud					
Milauya	213	Bolívar	R130306	35	Emp R13006 (Chalabamba)-Mallaca- Huayo- Pozo-Milauya
Chuquitén	410	Bolívar	LI-107	25	Nuevo Púsac-Chonchon-Chuquitén

Fuente: Equipo PVPP Bolívar

Anexo nº 04: Carencia de servicio de agua apta para consumo humano.



Anexo n° 05: Carencia del servicio de Luz eléctrica, el alumbrado es con linternas de mano que usan pilas alcalinas.



Anexo n° 06: Carencia de servicio de desagüe.



Anexo n° 07: Puesto de salud en estado de abandono con goteras, fisuras, para atención esporádica por el AISPED (Atención Integral de Salud a Poblaciones Excluidas y Dispersas)



Anexo nº 08: infraestructura de inicial, primaria y secundaria.



Anexo n° 09: Caminos agrestes:



Anexo n° 10: Recorrido por los caminos de herradura.



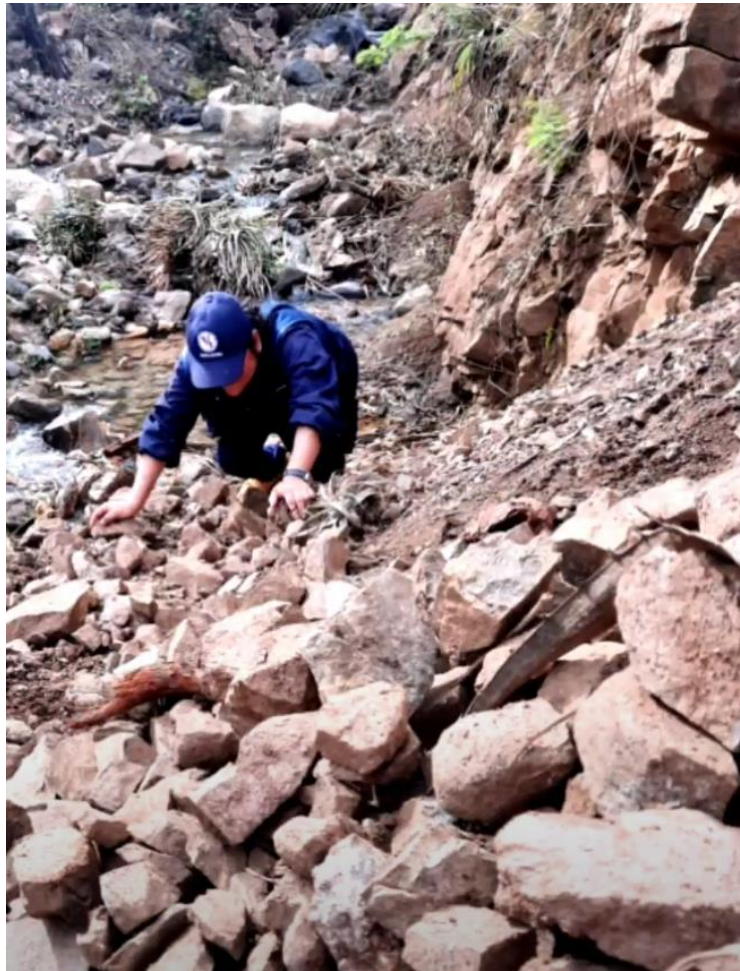
Anexo n° 11: Recorrido por vía acuática.



Anexo n° 12: Recorrido por vía terrestre: camino de herradura, tramo Sundia - Chuquitén.



Anexo n° 13: Recorrido por vía terrestre: camino de herradura, tramo Sundia – Chuquitén (personal AISPED, recorriendo la ruta).



Anexo n° 14: Chuquitén como principal productor de cereales.

Cuadro N° 32: Demanda de caminos para integración al mercado

Demanda de Construcción	Cadena de valor Asociada	Construcción Propuesta	
		N° km	Ruta / Camino / Tramo
Proy 1	PNP1	8	Emp. R130306 – Yalén
Proy 2	CVAL18 Tubérculos	20	Emp. R130314 (Buenos Aires)-Capellanía
Proy 3	CVAL8 Cereales	15	Nuevo Púsac-Chonchon-Chuquitén
Proy 4	PP1	20	Emp.LI-107 (Uchumarca) – Las Quinuas
Proy 5	PP1	35	Emp. R130026 (Ucuncha) – Jecumbuy

Fuente: Equipo PVPP

Anexo nº 15: Traslado de producción agrícola para comercio/ trueque.



Anexo nº 16: Población económicamente pobre.



Anexo n° 16: Población económicamente pobre.



Anexo n° 8: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por ríos.



Anexo n° 9: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por caminos muy angostos.



Anexo nº 10: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por caminos demasiado angostos, en donde dar un paso en falso significa caer al abismo.

Anexo nº 11: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por el río y derrumbes

Anexo nº 11: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por caminos muy angostos.



Anexo nº 12: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por caminos muy angostos.

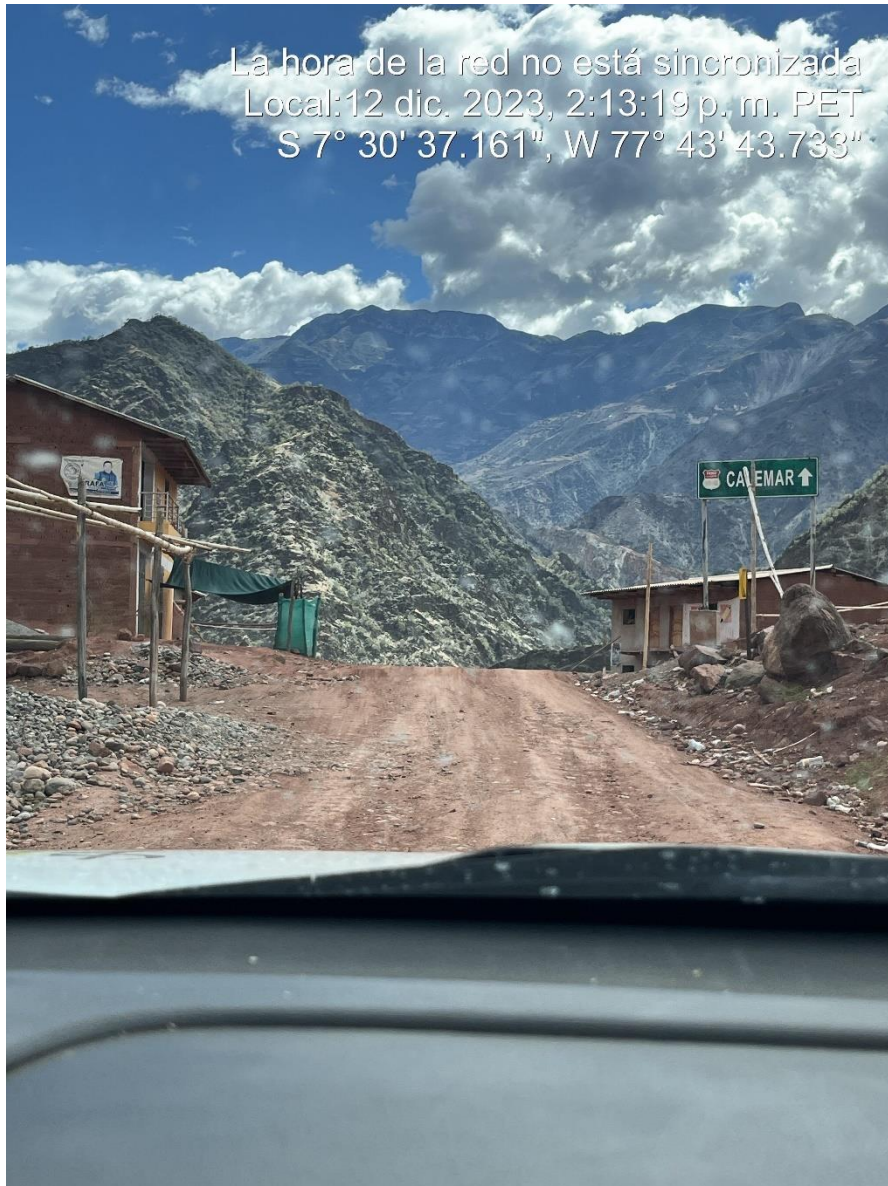


Anexo n° 12: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén - hay que pasar por río.

Anexo n° 13: Ruta caminando desde Sundia a Chuquitén- vista panorámica de Chuquitén.



Anexo n° 14: Ruta vía terrestre en camioneta hasta el Caserío Calemar, que pertenece al distrito de Bambamarca , provincia de Bolívar (tiempo desde la plaza de armas del distrito Bolívar hasta Calemar 4 horas).



Anexo n° 15: Ruta vía terrestre en camioneta hasta el Caserío Calemar, imagen que evidencia la llegada de la camioneta hasta el puente de Calemar, en donde toca seguir el recorrido a Chuquitén en bote.



Anexo nº 16: Población económicamente pobre.




Anexo nº 17: Población joven económicamente pobre.



Anexo n° 18: Trocha carrozable en mal estado.




Anexo nº 19: Acta de teniente gobernador página 01.



Acta de Reunion para temas de Problemática del Caserío Chuquitén

Siendo las 2:00 pm del día 20 de Junio del año 2022, reunidos en el patio comunal; estando presentes el teniente gobernador, el Sr. Juan Pastor Bionas Sares, con DNI 18982143, la Arquitecta Yessica Martha Rodriguez Davila y la comunidad quienes fueron citados en su totalidad para esta reunión, sin embargo como el área es Rural algunos tuvieron que ir a sus chacras, otros por la edad y la distancia desde su casa a este patio comunal no fue posible. Su presencia. Siendo así que reunidos, juntados trayendoles a algunos de sus hogares para completar el número mínimo de personas que se necesita para llenar la encuesta se procede a escuchar a la arquitecta Yessica Rodriguez Davila, quien inicia su exposición mencionando que se encuentra haciendo su tesis de posgrado en Gestión pública y consideró a nuestro caserío como su centro poblado de estudio ya que considera que es una comunidad con potencial, que sin embargo frente al olvido de las autoridades no se implementa el proyecto de una conexión vial y así mismo expone de la importancia de una vía, nos habla que es el desarrollo humano, que son los servicios básicos, nos pregunta cuantas veces viene médicos o enfermeras y tristemente todas responden que ninguna gente se acuerda de nosotros, no tenemos agua apta para tomar, no tenemos baños adecuado, no tenemos luz eléctrica. Pide la palabra el teniente gobernador y le solicita a la arquitecta que haga conocer a la gente sobre las necesidades de su caserío y agradece que haya visitado chuquitén y tenga la iniciativa de hacer una tesis muy importante como es maestría, así mismo le pedimos que pueda apoyarnos gestionando algún apoyo social para nuestra comunidad porque vivimos solo de lo que produce nuestros chacras,

Anexo nº 20: Acta de teniente gobernador página 02.



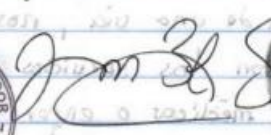
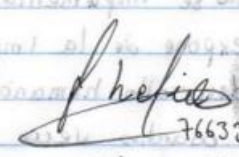
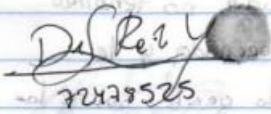
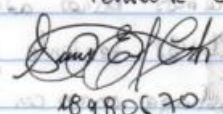

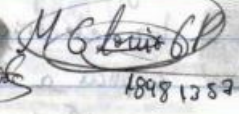
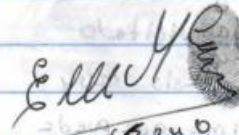
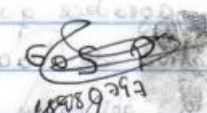
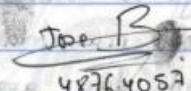
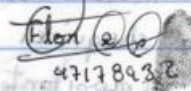
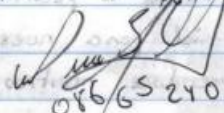
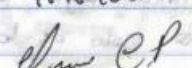


Acta de Celebración

porque Salir de Chuquitén es muy lejos por poder ir a solicitar apoyo nosotros mismos. Pide la palabra la Arquitecta Yessica e informa que demoró 14 horas desde el caserío Sunda hasta Chuquitén y comprende lo difícil que es salir de este caserío y se compromete que en algún momento va a regresar a visitarnos y traernos apoyo de parte de nuestras autoridades.

Se procede a llenar la encuesta que la Señorita Arquitecta Trajo y procedemos a hacer un pequeño pero significativo compartir y queda también que una profesional de nuestra provincia se acuerdo de nuestra gente, agradecemos mucho su presencia y su voluntad de apoyar primero viniendo a conocer nuestras necesidades y hacerlas conocer en su tesis y posteriormente estamos seguros que usted si voluera y de alguna forma ayudara a esta comunidad que es la más alejada de Bolívar y la más pobre.

Sin otro punto a tratar pasan a firmar todos los presentes. en Seind de Conformidad:

 70609097 Yessica Rodríguez D.		 18982143 Teniente Gobernador.	 76633439 Mario S.P.
 2243525	 18480670	 18981663	 18981357
 08665210	 18980393	 48764057	 47178932
 08665210	 18980114		

Anexo nº 21: Ruta en bote por el río marañón.



Anexo nº 22: Ruta en bote por el río marañón.



Anexo n° 23: Ruta en bote por el río marañón.



Anexo n° 24: Presencia de paneles solares para luz eléctrica que no funcionan hace años.



Anexo n° 25: Presencia de población

