



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS Y EL IMPACTO EN LA
CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA: CASO DEL CENTRO
POBLADO SAN JOSÉ DE MORO**

Línea de investigación:

Construcción sostenible y sostenibilidad ambiental del territorio

Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Gerencia de
Proyectos de Ingeniería

Autor

Melgar Palacios, Yassin Octavio

Asesora

Tejada Estrada, Gina Coral

ORCID: 0000-0002-0023-5147

Jurado

Díaz García, Martín Fernando

Bances Sucuple, José Hildebrando

Villantoy Peralta, Juan Ademir

Lima - Perú

2025



EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS Y EL IMPACTO EN LA CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA: CASO DEL CENTRO POBLADO SAN JOSÉ DE MORO.

INFORME DE ORIGINALIDAD

15%	10%	2%	10%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal	8%
	Trabajo del estudiante	
2	repositorio.unfv.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	
3	www.proinversion.gob.pe	1%
	Fuente de Internet	
4	www.coursehero.com	<1%
	Fuente de Internet	
5	repositorio.utb.edu.co	<1%
	Fuente de Internet	
6	hdl.handle.net	<1%
	Fuente de Internet	
7	repositorio.ucv.edu.pe	<1%
	Fuente de Internet	
8	repositorioacademico.upc.edu.pe	<1%
	Fuente de Internet	



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS Y EL IMPACTO
EN LA CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA: CASO
DEL CENTRO POBLADO SAN JOSÉ DE MORO.

Línea de investigación:

Construcción sostenible y sostenibilidad ambiental del territorio

Tesis para optar el Grado Académico de
Maestro en Gerencia de Proyectos de Ingeniería

Autor:

Melgar Palacios, Yassin Octavio

Asesora:

Tejada Estrada, Gina Coral
(ORCID: 0000-0002-0023-5147)

Jurados:

Diaz García, Martin Fernando
Bances Sucuple, José Hildebrando
Villantoy Peralta, Juan Ademir

Lima – Perú

2025

ÍNDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN	6
ABSTRACT.....	7
I INTRODUCCIÓN.....	8
1.1 Planteamiento del problema.....	10
1.2 Descripción del problema	12
1.3 Formulación del problema	13
1.3.1. Problema general	13
1.3.2. Problema Específicos.....	13
1.4 Antecedentes	14
1.5 Justificación de la Investigación	19
1.6 Limitaciones de la investigación.....	26
1.7 Objetivos de la Investigación.....	27
1.7.1. Objetivo General.....	27
1.7.2. Objetivos Específicos.....	27
1.8 Hipótesis	27
II MARCO TEÓRICO	29
2.1 Marco conceptual.....	29
III MÉTODO	41
3.1 Tipo de investigación.....	46
3.2 Población y muestra.....	48
3.3 Operacionalización de variables	48
3.4 Instrumentos.....	50

3.5 Procedimientos.....	50
3.6 Análisis de datos	50
3.7 Consideraciones éticas	52
IV. RESULTADOS	54
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	63
VI CONCLUSIONES.....	70
VII. RECOMENDACIONES	72
VIII. REFERENCIAS.....	74
IX ANEXOS	81
Anexo A. Matriz de consistencia	81
Anexo B. Validación de instrumentos	83
Anexo C. Confiabilidad de Instrumentos.....	87
Anexo D. Instrumento de medición	88

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de la variable independiente. Gestión de proyectos.....	49
Tabla 2 Operacionalización de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial urbana	49
Tabla 3 Frecuencia de la variable independiente. Gestión de proyectos	54
Tabla 4 Frecuencia de la dimensión. Diseño y Planificación	55
Tabla 5 Frecuencia de la dimensión. Construcción y Materiales	56
Tabla 6 Frecuencia de la dimensión. Durabilidad y Mantenimiento	57
Tabla 7 Frecuencia de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial	58
Tabla 8 Contrastación de la hipótesis general.....	59
Tabla 9 Pseudo R cuadrado.....	59
Tabla 10 Contrastación de la primera hipótesis específica	60
Tabla 11 Contrastación de la segunda hipótesis específica	61
Tabla 12 Contrastación de la tercera hipótesis específica	62
Tabla 13 Expertos durante la evaluación de los instrumentos de medición	83
Tabla 14 Rangos de Confiabilidad para Enfoques Cuantitativos	87
Tabla 15 Fiabilidad del instrumento de la variable independiente	87
Tabla 16 Fiabilidad del instrumento de la variable dependiente	87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Histograma de la variable independiente. Gestión de proyectos.....	54
Figura 2 Histograma de la dimensión. Diseño y Planificación.....	55
Figura 3 Histograma de la dimensión. Construcción y Materiales	56
Figura 4 Histograma de la dimensión. Durabilidad y Mantenimiento.....	57
Figura 5 Histograma de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial	58

RESUMEN

Objetivo: Evaluar la forma en la cual impacta la gestión de proyectos con respecto a la calidad de infraestructura urbana vial, con mayor énfasis en el caso de San José de Moro. **Método:** la labor realizada fue de nivel correlacional, respetando un enfoque cuantitativo, la población y la muestra fueron 80 profesionales especializados en gerencia de proyectos de ingeniería, el muestreo fue censal. **Resultados:** El 61% de personas se encuentran "totalmente en desacuerdo" con las afirmaciones sobre la gestión de proyectos, reflejando una percepción negativa sobre la planificación, el monitoreo de costos y la satisfacción del usuario. En contraste, el 48% de los participantes percibe positivamente la calidad de la infraestructura vial. Los resultados indican que la evaluación con respecto a las actividades para gestionar los proyectos impacta de manera significativa en los niveles de calidad concerniente a la infraestructura urbana vial, lo que se respalda por un p-valor menor a 0.05. Esto sugiere que mejorar la gestión de proyectos puede resultar en una calidad superior de las obras ejecutadas en San José de Moro, con un modelo que explica el 79.2% de la variabilidad en la calidad. **Conclusiones:** al evaluar la forma en la cual impacta la gestión de proyectos en la infraestructura vial urbana en San José de Moro muestra que una gestión efectiva mejora la calidad de las obras y contribuye al crecimiento sostenible de la población, promoviendo acceso a servicios esenciales, beneficiando a los habitantes.

Palabras clave: Gestión de proyectos, calidad de infraestructura vial urbana, diseño.

ABSTRACT

Objective: To evaluate the way in which project management impacts the quality of urban road infrastructure, with greater emphasis on the case of San José de Moro. **Method:** The work carried out was correlational, respecting a quantitative approach, the population and the sample were 80 professionals specialized in engineering project management, the sampling was census. **Results:** 61% of people are "totally in disagreement" with the statements about project management, reflecting a negative perception about planning, cost monitoring and user satisfaction. In contrast, 48% of participants perceive the quality of road infrastructure positively. The results indicate that the evaluation regarding the activities to manage projects significantly impacts the quality levels concerning urban road infrastructure, which is supported by a p-value less than 0.05. This suggests that improving project management can result in higher quality of works executed in San José de Moro, with the model explaining 79.2% of the variability in quality. **Conclusions:** Evaluating the way in which project management impacts urban road infrastructure in San José de Moro shows that effective management improves the quality of works and contributes to sustainable population growth, promoting access to essential services, benefiting residents.

Keywords: Project management, urban road infrastructure quality, design.

I. INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras viales urbanas se definen como componentes fundamentales en el crecimiento social y económico de la población. En este contexto, la gestión de proyectos se erige como una herramienta crucial para garantizar que estas infraestructuras se construyan de manera eficiente, cumpliendo con estándares de calidad que aseguren su durabilidad y funcionalidad. La presente labor investigativa se direcciona al evaluar el impacto de la gestión de proyectos en los niveles de calidad de la infraestructura vial urbana, tomando como caso de estudio el Centro Poblado San José de Moro. Este lugar, caracterizado por su crecimiento poblacional y necesidades de infraestructura, ofrece un escenario propicio para analizar cómo las prácticas de gestión pueden influir en los resultados de los proyectos viales.

La meta general de la presente labor investigativa es realizar la evaluación del impacto de la gestión de proyectos en la calidad con respecto a la infraestructura urbana vial ejecutado en San José de Moro. Para lograr este objetivo, se propone un enfoque cuantitativo que permita analizar datos específicos y establecer relaciones entre las variables de gestión y calidad. Este enfoque no solo facilitará la obtención de información precisa, sino que también permitirá identificar patrones y tendencias que pueden ser replicados en otras localidades con características similares.

La metodología adoptada en esta investigación es de nivel explicativo, lo que significa que se busca no solo establecer una descripción de la actual situación para gestionar los proyectos y los niveles de calidad de la infraestructura vial, sino también entender las causas subyacentes que pueden afectar esta relación. Por medio del análisis y recopilación de la información cuantitativa, se espera determinar de manera objetiva el grado en que una gestión adecuada de proyectos puede influir positivamente en la calidad de las obras viales en el contexto urbano de San José de Moro.

El impacto de una gestión efectiva se puede observar en aspectos diversos ligados al ámbito de la infraestructura vial, donde se incluye la durabilidad, seguridad y la satisfacción de las necesidades de los usuarios. Una infraestructura bien gestionada no solo mejora la movilidad y el acceso a servicios básicos, sino que también contribuye a la cohesión de carácter social y al crecimiento sostenible de la población. Por ende, esta investigación no solo tiene relevancia académica, sino que también posee implicaciones prácticas al planificar y ejecutar los proyectos relacionados con asuntos de infraestructuras en contextos urbanos similares.

San José de Moro, ubicado en una región que ha experimentado cambios demográficos y económicos significativos, enfrenta desafíos para gestionar las infraestructuras viales. Por otra parte, las carencias en este ámbito pueden limitar el desarrollo y crecimiento de la población. Por ello, este estudio se vuelve esencial para entender cómo se pueden optimizar los procesos de gestión de proyectos, asegurando que las inversiones en infraestructura se traduzcan en el tangible mejoramiento de los niveles de calidad de vida de los residentes.

En resumen, la labor investigativa estima realizar la evaluación de la forma en la cual suele impactar la gestión de proyectos en la calidad de la infraestructura urbana vial ejecutada en San José de Moro. A través de un enfoque cuantitativo y un nivel explicativo, se busca no solo describir la realidad actual, sino también ofrecer recomendaciones basadas en evidencias que puedan ser de utilidad para futuras intervenciones en la infraestructura urbana de la región. Este estudio, por lo tanto, contribuirá al cuerpo de conocimiento existente y servirá como base para futuras investigaciones y acciones en el entorno para gestionar diversos proyectos e infraestructura vial.

1.1 Planteamiento del problema

Cuando se trata del ámbito de administración de proyectos, se entiende como un conjunto de procedimientos que incluye métodos, herramientas, prácticas y técnicas fundamentadas en el conocimiento, que se utilizan en la diversidad de proyectos para lograr los objetivos de la entidad y proporcionar servicios o productos. Los proyectos funcionan como un sistema temporal diseñado para crear un servicio o producto singular, facilitando la implementación de las modificaciones requeridas tanto en el ámbito personal como en el profesional. (González , 2023).

La infraestructura vial urbana juega un papel fundamental en el crecimiento de los niveles de calidad de vida de las ciudades. Esta infraestructura, que incluye calles, carreteras, puentes y señalización, no solo facilita el transporte y la movilidad, sino que también influye en la seguridad, la eficiencia económica y el bienestar general de los ciudadanos. La adecuada gestión de proyectos en este ámbito es crucial para asegurar que las obras se ejecuten de manera efectiva y cumplan con los estándares de calidad requeridos para la satisfacción de las demandas de la sociedad.

Tener proyectos de infraestructura vial de calidad es fundamental para satisfacer las necesidades de las comunidades que requieren acceso a servicios de empleo, educación y salud, las mismas que suelen concentrarse en las capitales. Estos canales comunicativos son clave para fomentar un sostenible crecimiento en la sociedad. No obstante, en varios países de América del Sur, las inversiones proyectadas en materia de las infraestructuras viales están rezagados, a pesar de que las comunidades demandan y requieren urgente atención por parte de las autoridades nacionales, regionales y locales. Esto se debe a una gestión inadecuada de los presupuestos que, aunque están orientados a la conservación de carreteras, a menudo se ven paralizados o sujetos a investigaciones por irregularidades (Valverde, 2022).

Desde sus inicios, las infraestructuras viales fueron esenciales para el aspecto económico concerniente a un país, ya que facilita las conexiones tanto a nivel internacional y nacional y promueve el desarrollo de diferentes actividades tanto privadas como públicas (Rojas y Ramírez, 2018). Las mencionadas actividades, a su vez, impulsan el crecimiento del comercio, lo que resulta en beneficios significativos para la productividad, las entidades y, en última instancia, para la sociedad (Rincón, 2016).

A nivel global, se enfrentan retos relacionados con el incremento del tráfico, la calidad y el estado de las infraestructuras viales, la durabilidad de las carreteras y pistas, costos asociados a su construcción (Kemp, 2010).

Cabe resaltar que, en la actualidad, EEUU cuenta con una red de carreteras y autopistas que abarca 7 millones de km, posicionándose en la posición 24 en el mundo en cuanto a la extensión de sus redes viales. (Datos Mundial, 2021).

En el contexto de San José de Moro, área que ha experimentó un desarrollo urbano relevante evidenciado en los últimos periodos, la gestión de proyectos de infraestructura vial se presenta como un aspecto vital para garantizar un sostenible progreso y el mejoramiento de las condiciones para vivir que tienen los habitantes. Sin embargo, la complejidad para planear, para la planificación, ejecución y controlar la diversidad de proyectos puede presentar desafíos que afectan la calidad final de las obras.

La labor investigativa está centrada en evaluar cómo la gestión de proyectos impacta en los niveles de calidad de la infraestructura vial en San José de Moro. La capacidad para gestionar los proyectos abarca prácticas y procesos diseñados al planificar, organizar y controlar los recursos y actividades con la finalidad de que se alcancen las metas establecidas en un marco de tiempo y presupuesto definidos. En este sentido, entender el vínculo dado entre la administración efectiva y los niveles de calidad de la infraestructura resulta importante para

la identificación de zonas de mejoramiento y desarrollar estrategias que optimicen los resultados de los proyectos viales.

La meta principal de la presente tesis es analizar la forma en la cual impacta la administración de los proyectos en la calidad de las infraestructuras viales urbanas, utilizando el caso de San José de Moro como estudio de caso. Para ello, se llevará a cabo una evaluación exhaustiva de las prácticas de gestión implementadas en los proyectos viales de la región, como el estudio del resultado que se obtuvo en términos de durabilidad, funcionalidad y seguridad de las obras.

A través de este estudio, se busca proporcionar información valiosa que pueda guiar a las personas que tengan la responsabilidad del planeamiento y ejecución de proyectos en la región, contribuyendo a que se desarrollen métodos para asegurar la alta calidad de las infraestructuras viales urbanas. La investigación ofrecerá recomendaciones basadas en la diversidad de hallazgos, con la finalidad de que se mejoren las prácticas de gestión y, en última instancia, la calidad de las infraestructuras que sustentan el desarrollo urbano en San José de Moro.

1.2 Descripción del problema

Una deficiencia crítica en la gestión de proyectos viales en San José de Moro es la falta de una planificación detallada y adecuada. La planificación insuficiente a menudo resulta en una evaluación incompleta de las necesidades locales, lo que lleva a proyectos que no se alinean con las demandas específicas de la comunidad. La falta de precisión en la estimación de recursos, una programación deficiente que no contempla posibles retrasos y la ausencia de estudios preliminares adecuados afectan negativamente la ejecución y diseño de obras. Estos problemas pueden derivar en infraestructuras que no cumplen con los estándares técnicos y funcionales necesarios, comprometiendo la calidad general del proyecto.

Otra deficiencia significativa es el monitoreo y control inadecuado al ejecutar proyectos. La falta de un sistema robusto para supervisar el progreso y controlar los costos puede provocar desviaciones importantes respecto al plan inicial. La ausencia de un seguimiento riguroso de los plazos, problemas en la gestión de cambios y una supervisión deficiente de la calidad del trabajo realizado afectan la construcción y el uso de materiales. Esto puede resultar en infraestructuras que no cumplan con los estándares de durabilidad y mantenimiento que se requieren, generando obras menos seguras y propensas a deteriorarse rápidamente.

Finalmente, el cierre inadecuado de los proyectos es otra deficiencia crítica. Un cierre deficiente puede implicar una revisión incompleta de los entregables, documentación inadecuada y una evaluación final insuficiente de los niveles de calidad concerniente a los diversos proyectos.

La falta de procedimientos formales en la aceptación de la obra y la ausencia de una evaluación exhaustiva pueden llevar a la omisión de reparaciones necesarias y a problemas no resueltos antes de la finalización del proyecto. Esta deficiencia puede impactar negativamente en el diseño, la construcción y la durabilidad de la infraestructura, y complicar la gestión y el mantenimiento a largo plazo debido a la falta de documentación adecuada.

1.3 Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿En qué medida la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?

1.3.2. Problema Específicos

- ¿Cómo la evaluación de la gestión de proyectos impacta en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?

- ¿Cómo la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?
- ¿De que manera la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?

1.4 Antecedentes

1.4.1. Internacionales

Según Barrero y Trilleras (2024), mediante su trabajo realizado “Identificación y valoración del impacto ambiental ocasionado por la rehabilitación de la vía de acceso a municipio de San Luis, Tolima”, concluyeron que la fase de retiro del pavimento existente y la mejora de los materiales de base y subbase han demostrado ser actividades críticas que afectan directamente la calidad del suelo. Se ha identificado que estas actividades conllevan un riesgo elevado de contaminación del suelo, principalmente debido al manejo inadecuado de los residuos de construcción y al derrame de sustancias químicas y materiales. Esta situación subraya la necesidad de implementar prácticas de manejo de residuos más estrictas y efectivas, así como medidas de control para prevenir la contaminación durante las fases subsecuentes del proyecto. El fortalecimiento de estas prácticas es esencial para minimizar el impacto ambiental y asegurar que se pueda sostener el proyecto de gestionar los suelos. Las operaciones involucradas en la rehabilitación de la vía han generado niveles significativos de ruido, impactando tanto a la comunidad local como al ambiente circundante. Este aumento en los niveles de ruido es una consecuencia directa de la maquinaria pesada utilizada en el retiro del pavimento existente y en la preparación de la base y subbase. Este hallazgo destaca la importancia de desarrollar e implementar un plan de manejo de ruido más efectivo, que podría incluir la utilización de maquinaria con tecnología de reducción de ruido, la restricción de los horarios de trabajo para minimizar la perturbación en las horas de mayor sensibilidad, y la

instalación de barreras acústicas temporales. Estas medidas no solo mejorarán los niveles de calidad de vida concerniente a la población afectada, sino que también contribuirán a cumplir con las normativas ambientales vigentes sobre contaminación acústica. La conclusión es que para que un proyecto sea exitoso dependerá de una gestión rigurosa de calidad en la construcción, el estricto apego a las normativas de seguridad y ambientales, y el control efectivo de la contaminación y manejo de residuos. Es imperativo formular e implementar un conjunto de medidas preventivas para cada riesgo identificado, que no solo aborden la mitigación de los efectos negativos, sino que también incluyan protocolos de respuesta rápida ante incidentes. Esto asegurará la protección de los recursos y la minimización de interferencias con otras infraestructuras, salvaguardando así la sostenibilidad y seguridad a largo plazo de la vía.

Asimismo, Bermeo et al. (2024), mediante su labor investigativa resalta la importancia de analizar como impacta un diseño urbanístico o de arquitectura en el estilo de vida dada con ciertos niveles de calidad en la ciudad de Guayaquil, con mayor énfasis en los parques Malecón y Samanes durante el periodo 2000, concluyeron que la arquitectura y el urbanismo desempeñan un fundamental papel en la vida de los habitantes de Guayaquil. Ejemplos como el Parque Samanes y el Malecón 2000 ilustran cómo el diseño arquitectónico puede transformar áreas urbanas, mejorando la funcionalidad y estética, promoviendo la sostenibilidad ambiental y garantizando la accesibilidad. El Parque Samanes, por ejemplo, ha revitalizado espacios verdes y recreativos, ofreciendo un entorno seguro y agradable para los residentes. El Malecón 2000 ha convertido la costa en un importante destino turístico y de recreo, impulsando el crecimiento económico local. Es esencial que arquitectos, urbanistas, autoridades locales y comunidades colaboren para desarrollar proyectos que puedan satisfacer los requerimientos de la sociedad para fomentar un crecimiento urbano equilibrado y sostenible.

Por su parte Mendoza y Chonillo (2024), mediante su labor investigativa con mayor énfasis en el caso Rocafuerte, Colinas Pichincha, establecieron como conclusión que la infraestructura de servicios urbanos es esencial para definir los niveles de calidad de vida en las ciudades. En este sentido, se evidencia una desigualdad en la distribución de las redes eléctricas y la ausencia de un sistema de alcantarillado, lo que resalta la urgencia de que se mejore el acceso a básicos servicios calidad y asegurar un ámbito seguro. Asimismo, la ausencia de que se realice una pavimentación en las calles muestra que es vital realizar inversiones en dichas infraestructuras para garantizar una accesibilidad segura y que también sea sostenible para las generaciones presentes y futuras, contribuyendo a disminuir cualquier situación de desigualdad. Por otro lado, el equipamiento de la sociedad es crucial para el bienestar y la cohesión social; de este modo, la falta de determinados espacios educativos y recreativos pone de manifiesto el requerimiento de establecer determinadas políticas que fomenten la implementación de zonas públicas de mayor accesibilidad y así como los aspectos educativos que fundamentan el desarrollo de la población.

Rairan (2024) en su estudio “Gestión integrada de proyectos en el sector público “caso de estudio proyectos con urbanismo táctico, secretaría distrital de movilidad Bogotá, Colombia”, concluye que el análisis ha demostrado que la adopción de estas metodologías es no solo viable sino también beneficiosa para la Secretaría, facilitando que se gestionen eficientemente determinados proyectos. La implementación de pilotos en diferentes áreas de la ingeniería ha demostrado que, con ajustes adecuados, estos enfoques pueden mejorar significativamente la entrega de proyectos en términos de tiempo, costos, y calidad. Asimismo, para la implementación exitosa de Lean e IPD, es esencial contar con la infraestructura tecnológica adecuada. Esto incluye herramientas de colaboración digital y sistemas integrados de gestión de proyectos que faciliten la labor colaborativa, así como la comunicación dado en un plazo real de todos los participantes del proyecto.

Por otra parte Bermúdez (2020), mediante su labor investigativa, resalta la importancia de analizar las gestiones de los impactos en el medio ambiente dados en diferentes proyectos urbanos de infraestructura evidenciados en Ibagué, con mayor énfasis en la reserva ecológica San Jorge, así como en el Jardín Botánico. Los hallazgos indican que las herramientas de la actualidad no resultaron ser bastante sólidas para prevenir la aparición de procedimientos de fragmentación del medio ambiente. Por esta razón, la implementación de gestiones urbanas sugiere reforzar los componentes de conservación y protección que son cruciales para el medio ambiente, basándose en la comprensión del área de reserva como unidad de la ecología que opera de manera integral, a pesar de cualquier clasificación de suelo presentes en el área total.

1.4.2. Nacionales

Según Reyes (2022) en su investigación realizada, considera importante analizar las gestiones en materia de infraestructuras urbanas y viales, encontró que existe una correlación inversa de las variables, lo que sugiere una correlación negativa moderada. Esto lleva a la conclusión de que se rechaza la hipótesis nula y que es probable que la alternativa resulte ser cierta. Además, se recomienda realizar una evaluación de los planeamientos concernientes a la administración de las infraestructuras urbanas y viales luego de implementarse, utilizando todo indicador integral de gestión, asimismo, eficientes, sistemáticos y estratégicos, asegurando que se aborden determinados criterios socioeconómicos, urbanos / arquitectónicos ecológicos y ambientales en los manuales de procesos. Para mejorar las gestiones concernientes a las infraestructuras viales, se propone realizar diversas encuestas, análisis de los servicios, beneficios, costos, para que se ejecute una buena práctica de la MPSM en la provincia de San Martín.

Por su parte, Arévalo (2021), mediante su labor realizada, consideró importante analizar las gestiones en materia de infraestructuras urbanas y viales durante el periodo 2021 en la ciudad de Tarapoto con mayor énfasis en el jirón San Pedro, reveló que el 54% de las gestiones

resultó ser adecuada adecuado, en cambio con respecto al grado de satisfacción de personas beneficiarias de las obras se sitúa en un 60% medio. Se identificó un regular nivel en las evaluativas dimensiones concernientes a las gestiones de infraestructuras urbanas viales, Eficiente 44%, Estructurado 94% y Planificado 60%. En cuanto al grado de satisfacción, las evaluativas dimensiones se ubicaron en un rango medio: Desarrollo económico-social 92%, Urbanística 98% y Medioambiental ecoeficiente 54%, se concluye que hay una significativa relación entre las variables desarrolladas durante el periodo 2021 en la ciudad de Tarapoto.

Según Carbajal y Ladines (2021), mediante su trabajo realizado, considera importante analizar los proyectos implementados para fortalecer el crecimiento a nivel local de zonas de la Selva Alta y Sierra, contribuyendo a mejorar los niveles de vida durante el periodo 2021 en Lamas, determinaron que los elementos concernientes al proyecto no están vinculados con los parámetros de calidad señalados. Cabe resaltar que también se observó que un 35,8% de las personas que tienen representación en toda asociación que se ha beneficiado del proyecto en Lamas, que toda acción realizada para fortalecer sus competencias al gestionar recursos naturales ha resultado ser inadecuado. Asimismo, el 30,2% indicó que el financiamiento que se recibió al manejar sus tierras no ha resultado ser suficiente. Un 83% de personas encuestadas opinó que la colaboración entre productores del ámbito rural con la municipalidad no ha sido la más adecuada. Además, la diversidad de elementos concernientes al proyecto no está vinculados con la tranquilidad social de toda persona beneficiaria en Lamas. También se resalta que un 96,2% de personas encuestadas considera que la accesibilidad a servicios relacionados con la salud es baja, al igual que la accesibilidad a determinados servicios de la educación en la misma proporción.

Asimismo, Valverde (2020), mediante su labor investigativa resalta la importancia de gestionar adecuadamente las infraestructuras viales, así como el hecho de evaluar los niveles de calidad que se brindaron durante el periodo 2021 al ampliar el metropolitano en la zona

norte, señala que las gestiones se relacionan con percepciones acerca del análisis de los niveles de calidad, mostrando un vínculo directo y positivo de 0,732 con una significancia equivalente a 0,00. Se establece como conclusión que se evidencia un vínculo significativo y directa dado entre la dirección en materia de las infraestructuras viales, así como el estudio de los niveles de calidad con respecto al servicio brindado, estableciendo como conclusión que toda entidad que ofrezca un determinado bien o servicio deberá garantizar el cumplimiento de diversas normativas en materia de calidad que puedan responder a lo que realmente el cliente o consumidor desea.

Por su parte Cárdenas (2019), mediante su labor de investigación resalta la importancia de analizar los efectos concernientes a las inversiones públicas para garantizar el mejoramiento de los niveles de calidad de vida en la localidad distrital de Marías ubicada en la ciudad de Huánuco, se indica que las inversiones que se ejecutaron para saneamiento ha logrado aumentar la cobertura de agua potable del 77.80% en el periodo 2007 al 100% para el periodo 2015. En cuanto al servicio de desagüe, se pasó de 96.80% a 100% en el mismo periodo. En lo que respecta a la electrificación, la cobertura se incrementó del 79.90% en 2007 al 100% para 2015 en la localidad distrital de Marías. La investigación concluyó que las inversiones públicas en materia de saneamiento han mejorado las diferentes condiciones de accesibilidad a contar con agua con altos niveles de calidad en la localidad distrital de Marías, debido que al contar con un 100% de usuarios del servicio, se facilita el consumo de agua de mejor calidad y de manera más constante.

1.5 Justificación de la Investigación

1.5.1. Práctica

Radica en el urgente requerimiento de que se mejoren los niveles de efectividad y eficiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura vial en esta localidad. San José de Moro, como muchas otras áreas en crecimiento, enfrenta retos significativos para gestionar los

diversos proyectos viales, lo que afecta de manera directa la calidad y durabilidad de las obras realizadas.

La infraestructura vial es un componente esencial para el desarrollo urbano, impactando no solo en la movilidad y seguridad de los residentes, sino también en el crecimiento de la economía y los niveles de calidad de vida. Una gestión de proyectos deficiente puede resultar en retrasos, sobrecostos y una infraestructura de baja calidad, lo que repercute negativamente en la satisfacción de la comunidad y en la sostenibilidad de las inversiones realizadas.

Este estudio proporciona una evaluación crítica de cómo las prácticas actuales de gestión de proyectos afectan la calidad de las diferentes infraestructuras viales evidenciadas en San José de Moro. Identificar deficiencias y áreas de mejora permitirá a los encargados de planificar y ejecutar proyectos implementar estrategias más efectivas, optimizando el uso de recursos y asegurando que las infraestructuras construidas sean duraderas y funcionales.

La investigación también ofrece una oportunidad para desarrollar recomendaciones basadas en evidencia que puedan ser aplicadas a futuros proyectos viales en la región. Al mejorar la gestión de proyectos, se puede establecer una serie de garantías de que los recursos puedan ser utilizados en forma eficiente, completando todo proyecto respetando los plazos y partidas presupuestales relacionadas al mismo, y que la calidad de la infraestructura cumpla con los estándares necesarios para el beneficio de la comunidad. En última instancia, esta investigación contribuye a un desarrollo urbano más ordenado y sostenible, beneficiando tanto a los residentes actuales como a las futuras generaciones.

1.5.2. Social

Radica en el impacto significativo que una gestión eficiente de proyectos viales tiene en los niveles de calidad de vida de todo habitante de la población de San José de Moro, en su proceso de urbanización y expansión, enfrenta desafíos en la construcción y mantener las infraestructuras viales. Por otra parte, la calidad de las carreteras, puentes y calles no solo

genera cualquier tipo de afectaciones a la seguridad y movilidad de los habitantes, inclusive la accesibilidad a esenciales servicios como comercio, salud y educación.

Una gestión de proyectos inadecuada puede resultar en infraestructura deficiente que compromete la seguridad vial, aumenta los costos de transporte y reduce la accesibilidad, con mayor énfasis a las áreas que posean una mayor vulnerabilidad de la sociedad. Además, una infraestructura deficiente puede limitar el desarrollo económico local y las competencias de la población para atraer inversiones y garantizar el mejoramiento de oportunidades de empleo.

La investigación busca identificar las deficiencias para gestionar determinados proyectos y cómo estas afectan los niveles de calidad de la infraestructura vial. Al abordar estos problemas, se podrán implementar mejoras que beneficien directamente a los residentes, proporcionando calles más seguras y funcionales, reduciendo los costos de mantenimiento y transporte, y favoreciendo un entorno urbano más ordenado y accesible.

Al mejorar la manera en la cual se gestionan proyectos y, en consecuencia, los niveles de calidad de la infraestructura vial, se contribuye al bienestar general de la comunidad, promoviendo un desarrollo urbano más inclusivo y sostenible. Esto asegura que los beneficios del progreso urbano se distribuyan equitativamente, elevando la calidad de vida y fomentando una mayor cohesión social en San José de Moro.

1.5.3. Teórica

Se encuentra basado en la aplicación y entendimiento de los fundamentales conceptos de gestión de proyectos y su influencia en la calidad de infraestructura. Por otra parte, con respecto a los parámetros expuestos en la teoría para gestionar proyectos destaca la importancia de una planificación y ejecución efectivas para lograr resultados que cumplan con las metas establecidas en los tiempos y presupuestos definidos. Modelos y metodologías de gestión de proyectos, como el plazo de duración de los proyectos y las técnicas de control y monitoreo, proporcionan un marco para evaluar la eficacia de los procesos y prácticas involucradas.

Desde una perspectiva teórica, la gestión de proyectos en infraestructura vial incluye dimensiones clave como planificación de los diversos proyectos, mecanismos de control y monitoreo, ejecución de la misma y el cierre del proyecto. Estas prácticas están diseñadas para asegurar que los proyectos se alineen con los estándares técnicos y las necesidades de los usuarios, lo que a su vez influye en la calidad final de lo que se ha construido.

Los niveles de calidad concernientes a las infraestructuras viales se pueden evaluar a través de dimensiones teóricas como diseño y planificación, construcción y materiales y la durabilidad y mantenimiento. Teorías sobre la calidad en la ingeniería civil y la gestión de construcción abordan cómo un diseño efectivo y una ejecución precisa, acompañados de una adecuada selección de materiales y prácticas de mantenimiento, determinan la funcionalidad y la vida útil de las obras viales.

Al aplicar estos conceptos teóricos al caso específico de San José de Moro, la investigación proporciona un marco para entender cómo las prácticas actuales de gestión afectan la calidad de la infraestructura vial. Esta evaluación teórica ayuda a identificar brechas entre las prácticas ideales y las reales, ofreciendo una base sólida para el desarrollo de recomendaciones basadas en evidencia que pueden mejorar la calidad de los proyectos viales en la región.

1.5.4 Metodológica

Se fundamenta en el uso de un nivel correlacional-causal, tipo aplicado, respetando un enfoque cuantitativo, lo cual resulta adecuado para examinar sistemáticamente todo vínculo dado entre la capacidad para gestionar determinados proyectos y los niveles de calidad concerniente a infraestructuras viales. Es importante resaltar que un enfoque cuantitativo permitirá el análisis y recolección de información numérica, donde de facilita una precisa medición de las dimensiones clave al gestionar determinados proyectos y los niveles de calidad de la infraestructura. La clasificación como investigación aplicada asegura que todo resultado

colabora con las competencias académicas, sino que también proporcionen soluciones prácticas para mejorar los proyectos viales en San José de Moro. El nivel correlacional-causal es esencial para identificar y evaluar todo vínculo de efecto y causa de las prácticas de gestión y los resultados en la calidad de la infraestructura. Se utiliza un cuestionario como instrumento para obtener datos estructurados y estandarizados sobre las percepciones y experiencias de los participantes, mientras que el Alpha de Cronbach garantiza la fiabilidad del cuestionario, asegurando que los datos sean consistentes y válidos para el análisis. El enfoque integral y metodológico va permitir la realización de un estudio riguroso y ofrecer recomendaciones prácticas basadas en evidencia para optimizar la gestión y calidad de los proyectos viales.

1.5.5. Legal

La justificación legal de la investigación se fundamenta en varios marcos normativos y políticas públicas que regulan la planificación, ejecución y supervisión de diversos proyectos en materia de infraestructura en el país, debido a ello, se citan los principales aspectos legales que sustentan esta investigación:

- **Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados:** Esta ley establece los pilares básicos para planificar y ejecutar obras públicas en el ámbito nacional. En su artículo 1, se menciona la importancia de asegurar la calidad y eficiencia en la realización de proyectos, lo que subraya la necesidad de una gestión adecuada. La investigación se alinea con los principios de esta ley al evaluar cómo una gestión eficiente puede influir en la calidad de las infraestructuras.
- **Normas Técnicas de Construcción:** Las normas técnicas, como las establecidas por el MTC, dictan requisitos específicos en la construcción y mantenimiento de infraestructura vial. Estas normas son fundamentales para asegurar que los proyectos cumplan con estándares de calidad. La investigación evalúa el cumplimiento de estas normativas a través de una adecuada gestión de proyectos.

- **Políticas de Desarrollo Urbano y Regional:** El marco normativo relacionado con el desarrollo urbano establece que las infraestructuras deben ser planeadas y ejecutadas considerando el crecimiento poblacional y las necesidades de las comunidades. Las políticas públicas que promueven la mejora de la infraestructura vial son esenciales para el desarrollo sostenible, lo que refuerza la relevancia de esta investigación.
- **Reglamento de Supervisión y Control de Obras:** Este reglamento establece los procedimientos para que se supervise y controlen los niveles de calidad concerniente a las obras públicas. La evaluación del impacto al gestionar determinados proyectos en la calidad de las infraestructuras viales se enmarca dentro de estos lineamientos, buscando identificar fallas o deficiencias que puedan ser corregidas en futuras intervenciones.
- **Derechos de la Ciudadanía:** se resalta la importancia de la Constitución peruana donde se establece las garantías para todo derecho a acceder a servicios básicos, incluyendo una infraestructura vial adecuada. Esta investigación contribuye a este derecho al buscar mejorar la calidad de las obras públicas, promoviendo así el bienestar de la comunidad.
- **Sostenibilidad y Medio Ambiente:** Las leyes vinculadas con las acciones pertinentes para proteger el aspecto ambiental, así como el crecimiento sostenible también respaldan la relevancia de una gestión adecuada en la ejecución de determinados proyectos viales. La infraestructura debe ser diseñada y construida considerando su impacto ambiental, lo que resalta la necesidad de una gestión de proyectos que contemple estos aspectos.

1.5.6. Importancia de la investigación

La investigación es de suma importancia no solo para el desarrollo local, sino también en el contexto de los ODS señalados por medio de las Naciones Unidas. Debido a ello, se procede a detallar cómo esta investigación se alinea con varios ODS relevantes:

- **ODS 9: Innovación, Industria e Infraestructuras:** es relevante que se construyan infraestructuras sostenibles y resilientes. La investigación permite evaluar cómo una gestión eficiente de proyectos puede resultar en la mejora de la infraestructura vial, contribuyendo al desarrollo económico y social del Centro Poblado San José de Moro. Al identificar mejores prácticas y deficiencias en la gestión, se pueden proponer soluciones innovadoras que mejoren la calidad de las obras viales.
- **ODS 11: Comunidades y Ciudades Sostenibles:** toda ciudad deberá ser inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. La investigación aborda cómo los niveles de calidad en materia de infraestructuras viales impactan en la accesibilidad y movilidad de servicios indispensables, lo que es crucial para el bienestar de la comunidad. Mejorar la infraestructura vial contribuye a la implementación de ámbitos urbanos más habitables y sostenibles.
- **ODS 3: Salud y Bienestar:** Los niveles de calidad concerniente a las infraestructuras viales están directamente relacionada con la salud y seguridad de la sociedad. Calles bien construidas y mantenidas reducen el riesgo de accidentes y mejoran el acceso a servicios de salud. Esta investigación puede resaltar la importancia de la infraestructura vial al promocionar un saludable entorno y seguro para los habitantes.
- **ODS 4: Educación de Calidad:** Un sistema de transporte vial eficiente facilitará la accesibilidad al sector educativo. Al mejorar los niveles de calidad en materia de infraestructuras viales, se puede asegurar que los estudiantes tengan un acceso más fácil y seguro a las instituciones educativas. Esta investigación contribuye a identificar cómo

las gestiones de diversos proyectos pueden impactar de manera positiva en la educación de la comunidad.

- **ODS 16: Justicia, Paz y sólidas instituciones:** La buena gestión de proyectos viales contribuye a la rendición y transparencia de todas las cuentas públicas administrativas. Evaluar y mejorar la gestión de estos proyectos fomenta la confiabilidad de la población en las diversas instituciones, lo que es vital para la paz y la justicia social. Esta investigación puede servir como un modelo para fortalecer las capacidades institucionales en la gestión de infraestructura.

1.6 Limitaciones de la investigación

Son las siguientes:

- **Limitación en la Generalización de Resultados:** Dado que el estudio se centra en el caso específico del Centro Poblado San José de Moro, los hallazgos pueden no ser directamente aplicables a otras regiones o contextos con características diferentes. Las particularidades locales, como las condiciones socioeconómicas y las prácticas de gestión de proyectos específicas, podrán establecer limitaciones para que se generalicen resultados a otras áreas o tipos de proyectos viales.
- **Dependencia en la Precisión de los Datos del Cuestionario:** La calidad de la investigación está estrechamente ligada a la precisión y sinceridad de las respuestas proporcionadas a través del cuestionario. Si los participantes no responden con exactitud o si existe un sesgo en las respuestas, esto puede afectar la validez de los datos recopilados y, por ende, influir en la exactitud de los análisis correlacionales y causales realizados en el estudio.

1.7 Objetivos de la Investigación

1.7.1. Objetivo General

Evaluar el impacto de la gestión de proyectos en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

1.7.2. Objetivos Específicos

- Evaluar el impacto de la evaluación de la gestión de proyectos en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.
- Evaluar el impacto de la gestión de proyectos en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.
- Evaluar el impacto de la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

1.8 Hipótesis

1.8.1. Hipotesis general

La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

1.8.2. Hipotesis especificas

- La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.
- La gestión de proyectos impacta significativamente en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

- La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

II. MARCO TEÓRICO

2.1 Marco conceptual

2.1.1 Teorías generales sobre la gestión de proyectos

2.1.1.1. Teoría del Ciclo de Vida del Proyecto. Distribuye el proyecto en secuenciales fases, comienzo, plan, ejecutar, monitorear, controlar y cerrar todas con las metas y específicos entregables, asimismo, brinda una sistemática y clara estructura que brinda facilidades para las gestiones de la totalidad de etapas concernientes a los proyectos, asegurando que cada fase se complete de manera ordenada y efectiva (Almaguer et al., 2021).

2.1.1.2. Teoría de los Interesados (Stakeholder Theory). Está centrado en la identificación, análisis, estudio y capacidad de gestión de toda necesidad y expectativa de las personas interesadas en los proyectos, como clientes, proveedores, y miembros del equipo. Asimismo, facilita una gestión proactiva de las relaciones con los interesados, crucial para asegurar que el proyecto satisfaga sus expectativas y requisitos, mejorando la aceptación y el éxito del proyecto (Volpentesta, 2017).

2.1.1.3. Teoría de la Triple Restricción (Triple Constraint Theory). También conocida como el triángulo del proyecto, aborda las tres restricciones principales: alcance, tiempo y costo. El equilibrio entre estas restricciones es esencial para el éxito del proyecto. Además, ayuda a los gestores a comprender cómo las modificaciones en una restricción afectan a las otras, permitiendo una gestión equilibrada y efectiva concernientes al proyecto para garantizar el cumplimiento de las metas establecidas (Marín y Gutiérrez, 2013).

Estas teorías proporcionan una base sólida para abordar la gestión de proyectos de manera estructurada y comprensiva, optimizando tanto la planificación como la ejecución y asegurando la satisfacción de los interesados y que se cumplan con las metas del proyecto.

2.1.2. Definición de la gestión de proyectos

Generalmente la definición de administración ha sido aplicado durante milenios y ha cambiado junto con los avances en materia de sociedad, economía, política y tecnología. Los habitantes de Roma implementaron la gestión para facilitar la expansión de su imperio, y con el auge de todo lo referente a la revolución industrial, tanto en la práctica como la teoría administrativa se desarrollaron significativamente, alcanzando un nivel de relevancia sin precedentes (Stone, 2015).

La administración de los diversos proyectos se origina en las técnicas de organización y construcción militar de civilizaciones antiguas. Por ejemplo, los romanos y egipcios utilizaban métodos para la planificación y llevar a cabo grandes obras ligadas a la ingeniería. No obstante, la consolidación de la administración de diversos proyectos como autónoma disciplina ocurrió en el siglo XX; se resalta la importancia de Henry Gantt, quien introdujo la gráfica que lleva su nombre a inicios del siglo XX (Gantt, 1913).

Con el tiempo, la administración de diversos proyectos ha ido evolucionando, dando lugar a innovadores enfoques y metodologías. También se han creado diversas organizaciones en varios países, como la IPMA durante el periodo 1965 y el PMI durante el periodo 1969, con la meta principal de lograr establecer estándares y prácticas adecuadas para gestionar proyectos, fomentando la difusión internacional (González, 2023).

A partir de los años 80, se visualizó el interés por aplicar los parámetros de gestión, la cual se expandió en la totalidad de sectores y tipos de proyectos, buscando conseguir un mejoramiento de los niveles de competencia y eficiencia en general; tomando en consideración que los aspectos tecnológicos avanzan, también aumentaban las complejidades de la administración (Stone, 2015).

En el análisis de la gestión de proyectos, es habitual considerar dos enfoques: primeramente se centra en el ciclo de vida concerniente al proyecto, que se organiza en fases

de manera cronológica como las preinversiones, inversiones, operaciones y análisis posteriores. La segunda, es adoptada por los mecanismos adecuados para gestionar los niveles de PMI así como en calidad, donde se organizará el proyecto en agrupaciones de procedimientos que incluyen diversos ingresos, subprocedimientos, mecanismos y los resultados. Debido a los 2 enfoques señalados, la segunda se enfoca más en el desarrollo del proyecto que en el resultado final, lo que da facilidades a la organización del mismo, asignar cualquier tipo de responsabilidad, flujo informativo, asegurar los niveles de calidad y satisfacer a la clientela, que es el objetivo principal al gestionar los proyectos. (Pinzón y Remolina, 2017).

La gestión de los proyectos está referido al procedimiento para planear, ejecutar y controlar todo proyecto para lograr cumplir con metas específicas en un marco de tiempo, presupuesto y determinados recursos. En el contexto de tu tesis, esto implicaría analizar cómo se llevan a cabo los proyectos relacionados con la infraestructura vial, cómo se organizan, los métodos y herramientas utilizadas, asignar recursos y el cumplimiento efectivo de los plazos y presupuestos (Ariza, 2017).

La administración de proyectos no solo abarca la organización de diversas acciones y la distribución de recursos para llevarlas a cabo, inclusive implica la colaboración de un equipo de individuos que tengan expectativas variadas sobre el progreso de los proyectos y evaluar su nivel de eficacia de manera diferente, según su rol o vínculo con los mismos, razón por la cual el primer cuestionamiento de investigación es dejar en claro cuáles han sido los criterios para la medición de los niveles de eficacia de las gestiones en materia de proyectos desde el punto de vista de distintos interesados en la entidad (Ariza, 2017).

2.1.3. Componentes de la gestión de proyectos

- Planificación del Proyecto: se da para definir las metas, cronograma, alcances, objetivos, recursos que se requieren, así como los presupuestos del proyecto. Se crean

los planes y estrategias necesarios para guiar la ejecución del proyecto de manera efectiva (Montes, 2022).

- **Control y Monitoreo:** Involucra el seguimiento continuo del progreso del proyecto para asegurar que se mantenga dentro del alcance, tiempo y presupuesto establecidos. Incluye la identificación de desviaciones, la implementación de correcciones y la evaluación del rendimiento general (Fontalvo et al., 2020).
- **Ejecución del Proyecto:** se ejecutan las acciones que se planificaron, coordinando todo recurso y se gestionan las tareas para garantizar el cumplimiento de las metas concernientes al proyecto. Implica la implementación práctica de los planes establecidos (Maciá et al., 2020).
- **Cierre del Proyecto:** Se refiere al procedimiento de finalización de las acciones vinculadas al proyecto, completar la documentación, obtener la aceptación final de los entregables y evaluar el rendimiento concerniente a los proyectos, se ejecuta con la finalidad de asegurar que todos los aspectos del proyecto estén terminados y formalmente cerrado (Castillo et al., 2020).

2.1.4. Herramientas de gestión de proyectos

Permiten facilitar el estudio de la información y datos importantes para una toma adecuada de las decisiones, así como la transferencia de datos entre los distintos procedimientos, utilizando herramientas tanto físicos como no físicos que son empleados por la dirección y su correspondiente equipo (Pinzón y Remolina, 2017).

Tomando en consideración las distintas áreas de conocimiento propuestas a través del PMI surgen diversos mecanismos que no resulten ser adaptables, tampoco son sencillas de que se implementen, no necesitan un específico software y ayudan a que se ejecute un proyecto adecuadamente. La esencia de estas herramientas es que un especialista que posea

conocimientos básicos debería poder aplicarlas, incluso sin tener formación teórica previa (Pinzón y Remolina, 2017).

En cuanto al impacto que estos mecanismos tienen en los resultados concernientes a los proyectos, se ha modificado ciertos enfoques investigativos, dándole más relevancia a los profesionales en la práctica y a cómo utilizan estos mecanismos, relegando a un segundo plano la investigación teórica sobre ellas.

Se han identificado 4 mecanismos que los gerentes consideran de un superior valor intrínseco:

- Programa para planificar actividades.
- Definición de lo que se estima lograr.
- Evaluación de requisitos.
- Lecciones que se aprendieron / análisis post-mortem.

2.1.5. Importancia de la gestión de proyectos

Se considera fundamental por varias razones:

- **Organización y Eficiencia:** Permite la planificación, ejecución y control de diversos proyectos en forma estructurada, asegurando que los recursos se utilicen de manera óptima.
- **Cumplimiento de Plazos:** Ayuda a establecer cronogramas realistas y a seguirlos, lo que aumenta la probabilidad de completar proyectos a tiempo.
- **Control de Costos:** Facilita la elaboración de presupuestos y el monitoreo de gastos, lo que es crucial para evitar sobrecostos y mantener la viabilidad financiera.
- **Calidad de Resultados:** Promueve el hecho de que se implementen niveles de calidad y la gestión de riesgos, lo que resulta en productos o servicios finales de mayor calidad.

- **Comunicación Efectiva:** Fomenta una mejor comunicación entre integrantes del equipo, así como otros interesados, esto ayuda a alinear expectativas y resolver conflictos.
- **Adaptabilidad y Aprendizaje:** Permite aprender de experiencias pasadas y adaptarse a cambios en el entorno, mejorando continuamente los procesos de gestión.
- **Satisfacción del Cliente:** Al cumplir con los plazos y expectativas, se logra una mayor satisfacción del cliente, lo que puede resultar en fidelización y recomendaciones.
- **Impulso a la Innovación:** La gestión de proyectos bien estructurada podrá impulsar la innovación y creatividad al permitir que los equipos se enfoquen en desarrollar soluciones y nuevas ideas.

2.1.6. Teorías generales sobre la calidad de infraestructura vial urbana

2.1.6.1. Teoría de la Calidad Total (Total Quality Management - TQM). Se define como un integral enfoque en el mejoramiento de los niveles de calidad en la totalidad de ámbitos concernientes a una entidad, involucrando al equipo por completo en los procedimientos de gestión de calidad. En el contexto de infraestructura vial, esta teoría enfatiza la importancia del mejoramiento continuo, satisfacer a la clientela y que participen los actores involucrados, partiendo desde las actividades para diseñarla, construirla y mantenerla. Además, asegura que todos los aspectos del proyecto vial se gestionen con altos estándares de calidad, promoviendo prácticas de mejora continua y una fuerte orientación hacia la satisfacción de los usuarios finales (Ahuja et al., 2020).

2.1.6.2. Teoría del Diseño para la Calidad (Design for Quality - DFQ). DFQ sostiene que la calidad debe ser integrada desde las etapas iniciales de diseño del proyecto. Esta teoría enfatiza la importancia de considerar los aspectos de funcionalidad, seguridad y durabilidad desde el principio para evitar problemas costosos durante la fase de construcción y operación. Asimismo, garantiza que los criterios de calidad se incorporen desde el diseño, lo que resulta

en una infraestructura vial más segura, funcional y duradera. Al anticipar y resolver problemas en la fase de diseño, se reducen las correcciones posteriores y se mejora la calidad general del proyecto (Díaz y Salazar, 2021).

2.1.6.3. Teoría del Valor Ganado (Earned Value Management - EVM). proporciona la metodología para la medición del rendimiento de los proyectos con respecto al tiempo, costo y calidad. Comparando el valor de la labor realizada con el valor planificado y el costo real para evaluar el progreso del proyecto y detectar desviaciones. Además, ofrece una forma cuantitativa de monitorear y gestionar la calidad del proyecto en relación con el tiempo y el presupuesto, dando facilidades para una temprana identificación de problemas y permitiendo una adecuada toma de decisiones para corregir algunas actividades para mantener la calidad del proyecto (Cárdenas et al., 2018).

2.1.7. Calidad de infraestructura vial urbana

Se refiere a las características y condiciones de las obras viales dentro de una zona urbana, como calles, carreteras, puentes y señalización. La calidad puede ser evaluada en términos de durabilidad, seguridad, funcionalidad y cumplimiento de estándares técnicos. En este contexto, la calidad refleja cómo las infraestructuras viales cumplen con los diversos requerimientos de toda persona usuaria, así como requisitos de carácter técnico establecidos (Sangroni et al., 2021).

La red de carreteras es un elemento clave en el avance y la utilización del transporte público. Por esta razón, crear un vínculo que no sea exacto, pero sí cercano, entre la edificación, la adaptación y la falta de infraestructura con respecto a la movilidad se ha transformado en un punto de inicio para el crecimiento urbano correspondiente a una determinada región.

Según Moreira (2022) la asignación de recursos financieros a la red de carreteras y al avance del transporte se vuelve un elemento clave para el desarrollo de una región o ciudad. Una infraestructura bien diseñada impulsa el crecimiento de la economía en diversas áreas,

ante ello, se sugiere que las inversiones deben enfocarse en las infraestructuras, particularmente en lo que respecta al transporte, ya que se toma en cuenta una condición fundamental para el avance económico.

2.1.8. Componentes de infraestructura vial urbana

- **Diseño y Planificación**

Diseño: Es el proceso de concebir y detallar la estructura y características de un proyecto. En el contexto de infraestructura vial, esto incluye la creación de planos, especificaciones técnicas y el diseño de elementos como carreteras, puentes y señalización. El diseño debe cumplir con normas y requisitos técnicos, de seguridad y funcionalidad (Arroyo, 2023).

Planificación: Es la fase en la que se organizan los recursos, se establecen los cronogramas, se definen las etapas y se coordinan las actividades para llevar a cabo el proyecto. En la planificación se identifican las tareas necesarias, se asignarán diversos recursos adecuados y se establece un planeamiento de labores de manera detallada para asegurar que el diseño se pueda implementar efectivamente (Arroyo, 2023).

- **Construcción y Materiales**

Construcción: Se refiere a la fase de ejecución del proyecto donde se ejecutan las acciones prácticas para transformar los planos y diseños en una infraestructura tangible. Esto incluye la preparación del sitio, la edificación de estructuras, la instalación de componentes y la supervisión de las obras para asegurar el cumplimiento los estándares y cualquier tipo de especificación (Navarro y Lozano, 2018).

Materiales: Son los insumos utilizados en los procedimientos de construcción. En el contexto de infraestructuras viajes, los materiales incluyen asfalto, concreto, acero, grava y otros elementos necesarios para construir y completar la obra. La selección de

materiales debe considerar su calidad, durabilidad y adecuación para el uso previsto (Navarro y Lozano, 2018).

- **Durabilidad y Mantenimiento**

Durabilidad: Es la capacidad de una infraestructura para resistir el desgaste, el uso y las condiciones ambientales durante un período prolongado sin necesitar reparaciones frecuentes. En infraestructura vial, la durabilidad es crucial para asegurar que las carreteras, puentes y otras estructuras mantengan su funcionalidad y seguridad a lo largo del tiempo (Jaramillo et al., 2019).

Mantenimiento: Se refiere a las actividades realizadas para preservar y mejorar el estado de una infraestructura durante su vida útil. Lo cual suele incluir reparaciones, inspecciones, y la realización de trabajos preventivos y correctivos para mantener la funcionalidad y seguridad de las obras. Un buen plan de mantenimiento ayuda a que se prolongue la vida útil de la infraestructura y a prevenir problemas mayores (Jaramillo et al., 2019).

2.1.9. Calidad de vida urbana

Según Mendoza y Chonillo (2024) señala que está estrechamente relacionada con el bienestar individual, y se logra satisfaciendo los requerimientos básicos y complementarios de toda persona. Aunque hay diversas perspectivas sobre qué ámbitos constituyen esos requerimientos para que puedan identificarse los componentes universales y fundamentales, como el suministro de rutas de accesibilidad que se encuentren en un estado óptimo, así como determinados servicios vinculados al alcantarillado.

La calidad de vida urbana básica requiere aspectos fundamentales como un adecuado sistema de alcantarillas para lluvias, aguas servidas, zonas recreativas, alumbrado público, bordillos, aceras, así como conexiones directas a infraestructuras direccionadas a la educación,

seguridad y salud pública, dichos elementos son esenciales para garantizar la tranquilidad de la sociedad que requieren actividades para su creación o disposición.

Para asegurar un nivel adecuado de calidad de vivencia urbana que satisfaga de manera adecuada los requerimientos básicos en asentamientos, es esencial:

- Identificar las específicas necesidades de la sociedad en función del territorio y geografía del asentamiento, asegurando que no esté en zonas protegidas o reservas naturales.
- Implementar un plan profesional y participativo de las infraestructuras urbanas con la finalidad de que pueda cubrirse dichos requerimientos básicos de manera efectiva.
- Gestionar todo recurso indispensable para que se ejecute un plan y programa concerniente a las infraestructuras.
- Llevar a cabo infraestructuras necesarias para que pueda mejorarse los niveles de calidad urbana que satisfaga los requerimientos de la sociedad.
- Mantener de manera continua y permanente las infraestructuras urbanas.
- Mejorar continuamente la infraestructura urbana en el asentamiento humano.

2.1.10. Importancia de la calidad de la infraestructura vial urbana

Es importante por diversas razones:

- **Seguridad Vial:** Infraestructuras bien diseñadas y mantenidas reducen el riesgo de accidentes y mejoran la seguridad de peatones, ciclistas y conductores.
- **Eficiencia del Tráfico:** Vías adecuadas permiten una circulación más fluida, reduciendo la congestión y los tiempos de viaje, lo cual va contribuir a mejorar los niveles de calidad de vida.
- **Accesibilidad:** Una buena infraestructura vial mejora el acceso a servicios básicos, empleo y oportunidades educativas, fomentando la inclusión social.

- **Desarrollo Económico:** Vías de calidad facilitan el transporte de bienes y servicios, impulsando la economía local y regional, y atrayendo inversiones.
- **Impacto Ambiental:** Una planificación adecuada puede contribuir a una movilidad sostenible, fomentando la utilización del transporte público y alternativas que no necesariamente sean motorizadas, lo que reduce la contaminación.
- **Valor del Propiedad:** La calidad de la infraestructura vial puede influir en el valor de las propiedades en las áreas urbanas, afectando la inversión y el desarrollo inmobiliario.
- **Conectividad:** Mejora la conexión entre diferentes partes de la ciudad y con otras regiones, facilitando el comercio y la movilidad de personas.
- **Resiliencia Urbana:** Infraestructuras bien diseñadas son más capaces de soportar desastres naturales, garantizando la continuidad del funcionamiento urbano en situaciones críticas.

2.1.11. Definición de términos básicos

- **Calidad de vida.** Se define según un mecanismo de perspectivas, estándares o valores, que pueden variar entre individuos, grupos y lugares. Así, se entiende como el sentido de tranquilidad que toda persona experimenta, resultante de una combinación de diversas sensaciones personales y subjetivas para que pueda sentirse tranquila. (Mendoza y Chonillo, 2024).
- **Evaluación:** Implica medir y analizar el desempeño de las gestiones de los proyectos. Esto podría incluir el análisis de prácticas de gestión, la identificación de problemas, y la determinación de áreas de mejora. Es el proceso de determinar qué tan bien se ha gestionado el proyecto y cuál ha sido su impacto en los resultados esperados
- **Evaluación económica.** agrupación de técnicas investigativas y estudio que examinará toda consecuencia social, económica y clínica que derivan de la aplicación de servicios de salud, tecnologías, programas e intervenciones. (Ramón et al., 2017).

- **Eficacia.** Es la finalidad que se proyecta lograr tomando en consideración una serie de ideales para favorecer su consecución al máximo (Ramón et al., 2017).
- **Eficiencia.** Se refiere al nivel en que el sistema de salud realiza la mayor aportación a los objetivos sociales establecidos, considerando los recursos que se tienen a disposición. Si se logran resultados superiores con un menor uso de diversos recursos o con menos esfuerzo, se mejoran los niveles de eficiencia. (Ramón et al., 2017).
- **Gestión.** Se trata de un proceso que abarca la planificación, la organización, la motivación, la dirección y el control, considerando una perspectiva amplia. De manera más concreta, incluye anticipar, estructurar, enfocarse en las metas, coordinar determinados esfuerzos y maximizar la efectividad de las contribuciones de otros, con el propósito de fomentar el crecimiento de las entidades. (Ropa y Alama, 2022).

III. MÉTODO

El estudio en cuestión se enmarca dentro del positivismo, asimismo es conocido comúnmente como racionalista, analítico, empírico y cuantitativo. Este enfoque buscará la explicación, predicción y control de hechos, así como la verificación de leyes y teorías para la regulación de dichos hechos identificando el motivo real, ya sean simultáneas o anteriores. El positivismo, cuya influencia se atribuye principalmente a Auguste Comte, se basa en la aceptación exclusiva de conocimientos provenientes de las ciencias empíricas. Comte es considerado una figura clave, y algunos autores señalan que con respecto al positivismo inició a través del análisis de la Filosofía Positiva. Sin embargo, también argumentan que algunas definiciones concernientes al positivismo nacen desde las perspectivas de Saint-Simón y David Hume. (Meza, 2015).

Se define al positivismo como un conjunto de normas que regulan los diversos conocimientos de las personas, reservando el término "ciencia" para las actividades que se observan en el ámbito de las ciencias modernas. Tomando en consideración dicho enfoque, el positivismo dirigió las críticas contra el metafísico desarrollo, es decir, contraria a la reflexión puesto que no se orienta a resultados de información empírica o presenta juicios que la información empírica no pueden refutar (Meza, 2015). Esta teoría científica sostiene que el conocimiento que tiene la validez es el generado por la ciencia a través de su método específico, y considera que solo las ciencias empíricas proporcionan conocimientos aceptables. El positivismo también se basa en la creencia de un hecho real es objetiva y se conoce en forma absoluta por un cognoscente sujeto, enfocándose en establecer la metodología más adecuada para que se conozca la realidad. Además, indica que existe una única metodología para tener pleno conocimiento de lo real y propone su uso como garantía de verdad y legitimidad. Por último, el positivismo asume que toda ciencia social y natural podrán utilizar la misma metodología para ejecutar la labor investigativa. (Meza, 2015).

Los investigadores positivistas creen que es posible alcanzar un entendimiento dado de manera objetiva a través del análisis del entorno social y natural. Según su visión, tanto las ciencias sociales como las naturales aplican un fundamental método parecido, ya que utilizan procedimientos y lógicas de investigaciones análogas. Ante dicha perspectiva, se sostiene que la metodología científica resulta ser uniforme y singular en todas las áreas del conocimiento, lo que establece que la cohesión de todas las disciplinas científicas se basa en la metodología, lo que termina definiendo a la ciencia es el enfoque que emplean para abordar los hechos. (Meza, 2015). Es importante señalar con respecto al positivismo, suele evidenciar los siguientes postulados:

- La persona fomenta el descubrimiento del conocimiento.
- La persona tiene accesibilidad al hecho real a través de la razón, sentidos y componentes que emplea.
- El conocimiento de la ciencia es el único que tiene validez.
- Existe una accesible realidad de la persona a través de las experiencias.
- Podrá considerarse un hecho real lo que se da por medio de los sentidos.
- La veracidad resulta ser la correspondencia de lo que se conoce y lo que se pretende descubrir.
- La metodología de la ciencia resulta ser la descriptiva en vista que describirá todo hecho mostrando los vínculos constantes de todo hecho expresándose a través de legislaciones.

Hay mucho que comentar sobre el positivismo y las diversas interpretaciones que han surgido con los años. Sin embargo, en esta ocasión, solo se centra en la ideología fundamental de esta corriente de jurídico pensamiento, con el objetivo de ofrecer una corta descripción que será útil posteriormente en el análisis, aunque la atención se dirigirá principalmente hacia la tesis metodológica y conceptual del positivismo. Como se aprecia, parece claro que la

diferencia clave entre este paradigma y el enfoque del postpositivismo radica en la valoración de la justicia y la moral. Así, desde la perspectiva de un jurídico positivismo, es factible que se identifique un mecanismo legal y calificar una realidad como jurídica sin recurrir a parámetros de justicia o morales. En este sentido, se establece una distinción adecuada entre la moralidad y el derecho, ante ello, se procede a señalar que el Derecho se define como una descripción del hecho jurídico compuesto por normativas, así como por diversos enunciados, en cambio cuando se expone la justicia o moral, está referido a lo que debería ser. De hecho, el juicio sobre la juridicidad de las normativas está estrechamente relacionado con su validez (regularidad), lo que permite hablar de un Derecho que puede ser catalogado como inmoral o que carezca de algún tipo de justificación desde el punto de vista moral (Abache, 2013).

Tal como se ha señalado, el positivismo, se considera válido que el sujeto que conoce pueda acceder completamente a la meta de estudio y que lo haga mediante un específico método que resulte ser aplicable a la totalidad de ámbitos concernientes a la experiencia. En contraste, la perspectiva dialéctica relacionado con el conocimiento sostiene que el sujeto fomente la construcción de la meta, y no es posible que acceda de manera absoluta al mismo, ya que esta accesibilidad se encuentra mediado por previas experiencias del sujeto, preferencias, temores y creencias. Desde el enfoque positivista, se considera única la realidad, podrá ser desglosada para el estudio y sus partes podrán manipularse de forma independiente. En cambio, según la dialéctica concepción, se evidencian realidades múltiples implementadas por todo individuo, lo que implica que el análisis de una parte se ve influenciado por el análisis de las otras partes de la mencionada realidad.

En el paradigma positivista, el objeto y el sujeto son considerados independientes. Por otro lado, en la dialéctica concepción, ambos suelen interactuar de manera recíproca, modificándose en forma mutua y resultan ser inseparables.

El positivismo también indica que es factible identificar los motivos de los fenómenos. Sin embargo, desde la perspectiva dialéctica, se reconoce que los hechos están asociados a diferentes indicadores y no a causas reducidas, por lo que no se centra en un análisis de causa y efecto. En su lugar, se enfoca en los procedimientos y sus particularidades, analizando las complejas relaciones en lugar de buscar conexiones directas de efecto y causa.

Además, el positivismo sostiene que se puede llevar a cabo una labor investigativa sin valores. En cambio, la dialéctica concepción reconoce que los valores de la persona que realiza la investigación, un particular contexto al ejecutar teorías que la sustentan, las mismas que son relevantes y afectan los resultados.

Al llevar a cabo una labor investigativa, se adquieren los conocimientos requeridos para abordar problemas y evaluar diversas teorías, los cuales pueden aplicarse en diversos ámbitos de la vida y facilitan la comprensión de las participaciones en los aspectos políticos, educativos, culturales, económicos y sociales. Para lograr esto, la persona que realiza la investigación podrá definir claramente sus intenciones en el análisis y esta elección dependerá de las metas de la labor investigativa, la particularidad de la información, metodologías y mecanismos que garanticen la recolección que se emplearán, además de otros factores que pueden influir en su enfoque.

Llevar a cabo un trabajo científico implica un estructurado procedimiento; la investigación no se realiza de manera aleatoria ni responde a deseos o eventos fortuitos, más bien se basa en enfoques teóricos y métodos deliberados. Por esta razón, la selección del enfoque de la labor investigativa resulta ser crucial, ya que constituye la base del estudio que se pretende ejecutar, este principio no debe ser ignorado, ya que es fundamental para el éxito de la investigación.

De igual manera, es fundamental considerar que al comenzar una labor investigativa, existe una relación específica entre enfoque y paradigma, todo enfoque se fundamenta en un

paradigma particular, que influye en la manera en que se entiende el conocimiento y la realidad. Esto implica que los enfoques de investigación emergen a partir de los paradigmas. Tomando en cuenta lo señalado por medio de Hernández et al. (2014), se tiene en cuenta que los enfoques representan un procedimiento de acercamiento, formulación, desarrollo y tratamiento de una problemática científica, proporcionando una guía metodológica en la labor investigativa, no está limitado a determinadas acciones instrumentales o el caso de algún tipo de decisión práctica, ni a conceptos o teorías que han sido matematizados y codificados, sino que incluyen métodos, directrices y principios del proceso investigativo.

En relación al concepto de paradigma, se resalta lo señalado por Kuhn (2019) quien sugiere que esta idea ayuda al investigador a situarse de manera que pueda entender de forma integral el modelo de la metodología que se utilizará para llevar a cabo una labor investigativa. Desde el estudio en sí, el hecho que se investiga deberá generar proposiciones mejorando la problemática y situaciones existentes, por lo que es esencial que la persona que realice la investigación posea una visión amplia acerca del paradigma seleccionado para su estudio.

Según Kuhn (2019), debe entenderse por paradigma a toda agrupación de creencias, valores, principios y descubrimientos de carácter científico que los profesionales sostienen en relación a un hecho real en un determinado periodo; en este contexto, se formulan problemáticas e interrogantes susceptibles de ser investigadas, así como las técnicas y métodos que deberán aplicarse para encontrar soluciones.

El paradigma representa una visión específica que comparten los integrantes de una comunidad de la ciencia, los cuales poseen una forma particular de interpretar un hecho real. Ellos determinan la problemática a investigar y definen los procedimientos, técnicas y métodos, que emplearán para obtener soluciones. Por lo tanto, los paradigmas resultan ser normativas, ya que orientan a la persona que realiza la investigación en su forma de actuar, decidir y pensar. Desde esta perspectiva, se busca entender los factores y experiencias que afectan un hecho

social, considerando que el entorno real es construido por personas que constantemente interactúan en su ámbito. (Acosta, 2023).

Es importante resaltar que con respecto al modelo hipotético-deductivo se comprende como el hecho de generar la hipótesis tomando como punto de partida 2 premisas, la universal y la empírica con el objetivo de que sea contrastada empíricamente (Sánchez, 2019), se fomenta la comprensión de los hechos explicando las causas o el origen que las generaron, las otras metas son la de control y predicción que serán una de las aplicaciones de mayor relevancia sustentada en las teorías y leyes de la ciencia.

La labor investigativa se relaciona con el enfoque cuantitativa, conocida comúnmente como primera vía, basándose en Hernández et al. (2017) la denomina ruta cuantitativa y resulta ser adecuada al realizar estimaciones acerca de las ocurrencias y magnitudes de los hechos para que las hipótesis puedan ser probadas, se aplicará la estadística descriptiva e inferencial para contrastar las diversas hipótesis. (Herrera, 2018).

Según Sánchez (2019) una labor investigativa que se realiza desde un enfoque cuantitativo recibe este nombre porque se ocupa de hechos que son susceptibles de medición, es decir, aquellos a los que se les asigna una valoración numérica. Esto se lleva a cabo mediante técnicas de carácter estadístico que permiten analizar la información obtenida. Su objetivo principal es describir, explicar, predecir y controlar de manera objetiva los motivos de los fenómenos, así como anticipar su aparición a partir de la identificación de dichas causas, basando sus conclusiones en la utilización rigurosa de la cuantificación, tanto en la recolección de información para que sea procesada, analizada e interpretada, utilizando la metodología hipotética y deductiva.

El mencionado enfoque suele distinguirse porque se presentan propuestas específicas y se centra en la medición de hechos, empleando la estadística para analizar información. Además, sus procedimientos son probatorios, secuenciales y deductivos, lo que permite un

análisis objetivo de lo real. Entre las ventajas del enfoque cuantitativo resalta la posibilidad de generalizar los resultados, el control sobre los fenómenos estudiados y una precisión mayor en las predicciones. También permite replicar procedimientos en diversas poblaciones para realizar comparaciones de informaciones. Se basa en elementos observables que pueden ser cuantificados, utilizando la estadística para estudiar los datos recolectados. Según Barrantes (2016), la investigación calificada como cuantitativa adopta una perspectiva positivista, deductiva, hipotética, particularista, objetiva y enfocada en los resultados.

El enfoque del estudio es cuantitativo, lo que implica que se parte de la premisa de que todos los datos son potencialmente cuantificables. Se apoya en los principios del positivismo, que se centra en el estudio de las externas manifestaciones de un hecho (Sosa, 2014).

3.1 Tipo de investigación

Es aplicada, de acuerdo con lo señalado por Hernández et al. (2017), ya que se enfoca en resolver problemas específicos dentro de un contexto y tiempo determinado. Se basa en teorías provenientes de investigaciones básicas, pero su propósito es probar la aplicabilidad de dichas teorías en situaciones concretas, con resultados que son útiles para la implementación práctica. Según Sánchez et al. (2024) esta investigación es de nivel explicativo, con el objetivo de entender las razones detrás de ciertos fenómenos o problemas.

Además, la labor investigativa fue de diseño no experimental, como indica Valderrama (2019), dado que las variables consideradas como independientes no suelen manipularse, más bien se aprecian como se presenta en la coyuntura real. Es importante, resaltar que las inferencias acerca de los vínculos de las variables se ejecutan sin algún tipo de intervención dado de manera directa. Finalmente, la investigación es de corte transversal, según Arbaiza (2014), ya que se centra en recopilar datos en un único punto en el tiempo, siendo el cuestionario aplicado en un solo momento.

3.2 Población y muestra

3.2.1. Población

La población es el conjunto de componentes que comparten características específicas que se desean investigar (Ventura, 2017). En este caso, la población de estudio está compuesta por 80 profesionales especializados en gerencia de proyectos de ingeniería.

3.2.2. Muestra.

Es importante resaltar a Condori (2020), quien la define como una representativa parte concerniente a una población que comparte particularidades similares. En este estudio, la muestra se compone de toda la población, es decir, de los 80 profesionales en gerencia de proyectos de ingeniería.

3.2.3. Muestreo

Para el presente caso fue no probabilístico, de acuerdo con Otzen y Manterola (2017), ya que no se utiliza formulación de carácter matemático a fin de determinar la muestra. En cambio, el proceso se encuentra al alcance de la persona que realiza la investigación y facilita la selección de casos específicos dentro de una determinada población, donde se limita la muestra a particulares casos. Además, es censal, lo que significa que la totalidad de unidades investigativas concernientes a la población son incluidas como parte de la muestra.

3.3 Operacionalización de variables

3.3.1. Definición conceptual de la variable independiente. Gestión de proyectos

Es el procedimiento de planear, organizar y establecer controles al tiempo, recursos, acciones requeridas para lograr las metas específicas concernientes a un determinado proyecto. Implica definir claramente el alcance, establecer un cronograma, asignar recursos, monitorear el progreso y gestionar riesgos para asegurar que la diversidad de proyectos puedan completarse eficientemente, dentro del presupuesto y cumpliendo los requisitos establecidos (Rairan, 2024).

3.3.2. Definición operativa de la variable independiente. Gestión de proyectos

Se define por medio de sus dimensiones sugeridas.

Tabla 1

Operacionalización de la variable independiente. Gestión de proyectos

Dimensiones	Indicadores
Planificación del Proyecto	Cumplimiento del Cronograma Desviación del Presupuesto
Control y Monitoreo	Desempeño del Cronograma Desempeño de Costos
Ejecución del Proyecto	Cumplimiento de Entregables Calidad del Trabajo
Cierre del Proyecto	Satisfacción del Cliente Lecciones Aprendidas

3.3.3. Definición conceptual de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial urbana

Se refiere a la condición y el desempeño de las vías y elementos relacionados en un entorno urbano (Castillo et al., 2020).

3.3.4. Definición operativa de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial urbana

Se define por medio de las dimensiones sugeridas.

Tabla 2

Operacionalización de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial urbana

Dimensiones	Indicadores
Diseño y Planificación	Compleción del Diseño Adecuación del Presupuesto
Construcción y Materiales	Cumplimiento de Normas de Calidad de Materiales Eficiencia en la Ejecución de la Construcción
Durabilidad y Mantenimiento	Durabilidad de la Infraestructura Efectividad del Mantenimiento

3.4 Instrumentos

Un cuestionario representa ser una herramienta utilizada para recolectar información creada con el fin de obtener datos específicos de las personas sobre ciertos asuntos, a través de un conjunto de preguntas sistemáticas y organizadas. Estas preguntas pueden ser de tipo cerrado (con respuestas predeterminadas) o también abiertas (que permiten soluciones diversas), y se emplean para reunir información cuantitativa de forma uniforme y eficiente (Sánchez, 2024).

Relevancia del cuestionario como herramienta de medición en el enfoque cuantitativo:

Estandarización y exactitud: facilitan la formulación de interrogantes claras y uniformes, garantizando que la totalidad de personas encuestadas puedan responder a las mismas interrogantes en condiciones similares. Esto facilita la comparación y el análisis coherente de la información obtenida.

Eficiencia en la recolección de datos: los cuestionarios son efectivos para recoger información de un amplio grupo de personas en un tiempo corto. Esto es fundamental para investigaciones que necesitan grandes cantidades de información.

Control y objetividad: La utilización de interrogantes cerrados disminuye la factibilidad de subjetivas interpretaciones, donde se aseguren soluciones comparables y objetivas entre distintos participantes.

Facilidad para estudio de la estadística: la información es fácilmente cuantificable y se analizan mediante mecanismos estadísticos.

Generalización de resultados: se extienden los resultados a un grupo más amplio con un grado razonable de confianza. (Sánchez, 2024).

3.5 Procedimientos

De acuerdo con Sánchez et al. (2023) el proceso para verificar hipótesis mediante la regresión logística ordinal consiste en ejecutar una serie de específicos pasos para establecer a

nivel estadístico la significancia de los coeficientes y analizar el modelo en su totalidad. A continuación, se describen los pasos habituales:

- Definición de hipótesis nula y alternativa.
- Estimación del modelo de regresión.
- Evaluación de la significancia individual de los coeficientes.
- Análisis de los valores p.
- Evaluación de la bondad de ajuste del modelo.
- Interpretación del modelo.
- Presentación de resultados.

3.6 Análisis de datos

En el análisis de datos, se aplicó el SPSS vs 25, como indica Valderrama (2019). Durante la fase descriptiva, se emplearán los correspondientes gráficos de barras y las tablas de frecuencia. La labor investigativa se centra en el uso de estadísticas no paramétricas, ya que, tomando en cuenta a Caycho et al. (2019), este enfoque es apropiado para probar hipótesis y evaluar afirmaciones sobre la población a partir de datos muestrales. Se optará por el uso de estadísticas no paramétricas porque las variables de interés son de naturaleza categórica o cualitativa.

En este estudio, se aplica la regresión logística ordinal con la finalidad de probar las hipótesis a través del Pseudo R^2 y para analizar la relación entre las variables. Esta metodología es pertinente cuando se busca modelar una variable cualitativa dependiente que tiene varias categorías, con respecto a la variable cualitativa independiente de tipo ordinal, es decir, que presenta un jerarquía (Sánchez et al., 2023).

El Nagelkerke R^2 es una herramienta valiosa para evaluar la adecuación del modelo y su explicativa capacidad en la regresión logística, lo que ayuda a tomar decisiones fundamentadas tanto en el ámbito de la labor investigativa como en la práctica. Asimismo,

permite cuantificar el impacto entre las variables en términos porcentuales. (Sánchez et al., 2023).

3.7 Consideraciones éticas

Al llevar a cabo una tesis de maestría en la UNFV, es fundamental tener en cuenta diversas consideraciones éticas para garantizar el debido respeto y la integridad de los principios éticos en la labor investigativa. A continuación, se presentan algunas de estas consideraciones éticas importantes:

Consentimiento informado: Es esencial que se obtenga un informado consentimiento de los que participan en investigaciones que involucren a seres humanos. Lo mencionado significa dar explicaciones de manera clara los objetivos del estudio, los procesos que se llevarán a cabo, situaciones riesgosas y beneficios, así como el derecho de los participantes a retirarse cuando desee sin repercusiones.

Anonimato y confidencialidad: Es importante salvaguardar la identidad de todo participante y asegurar la confidencialidad de la información recopilada. Se debe evitar la divulgación de información sensible y personal que identifiquen en forma indirecta o directa a toda persona relacionada con el análisis.

No maleficencia: Se debe garantizar que la labor investigativa no cause daño psicológico y físico, social, emocional a los participantes, y se deben reducir toda posibilidad de potenciales riesgos a través de un adecuado diseño de análisis.

Beneficencia: Se debe procurar la maximización de los beneficios tanto de la sociedad como de los mismos participantes en su conjunto. Es importante que los resultados de la labor investigativa resulten ser valiosos y puedan contribuir al avance del conocimiento social, profesional y científico.

Imparcialidad y equidad: Se debe evitar cualquier sesgo en la selección de participantes, en la interpretación de los diversos resultados para que se puedan presentar las respectivas

conclusiones.

Cumplimiento de normas legales e institucionales: Es importante asegurarse de que se cumplan las normas legales y éticas determinadas a través de la UNFV y otras entidades pertinentes.

IV. RESULTADOS

4.1 Análisis descriptivo

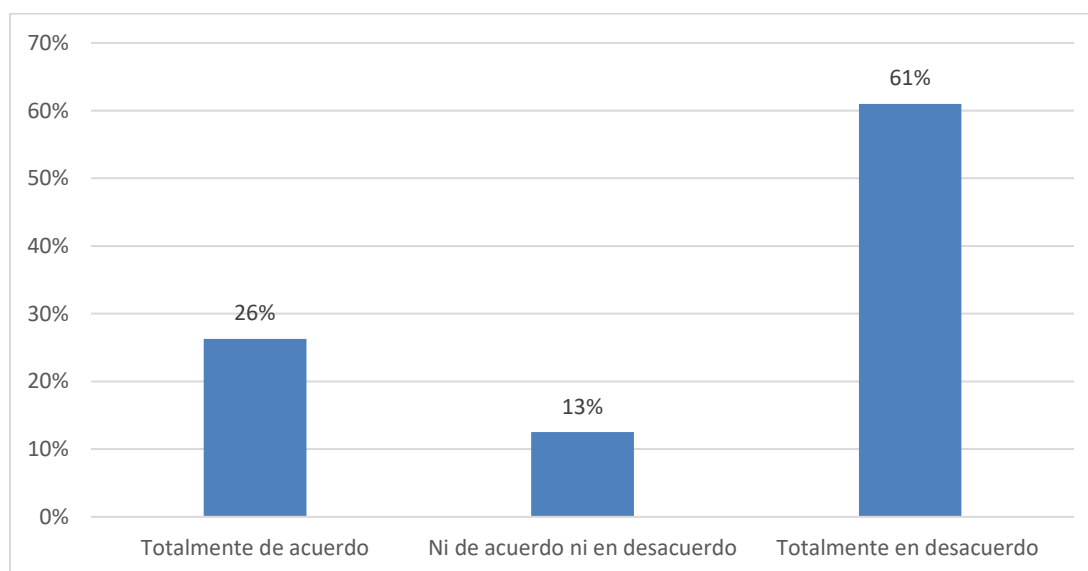
Tabla 3

Frecuencia de la variable independiente. Gestión de proyectos

	Frecuencia	Porcentaje
Válido De acuerdo	21	26
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	13
Totalmente en desacuerdo	49	61
Total	80	100

Figura 1

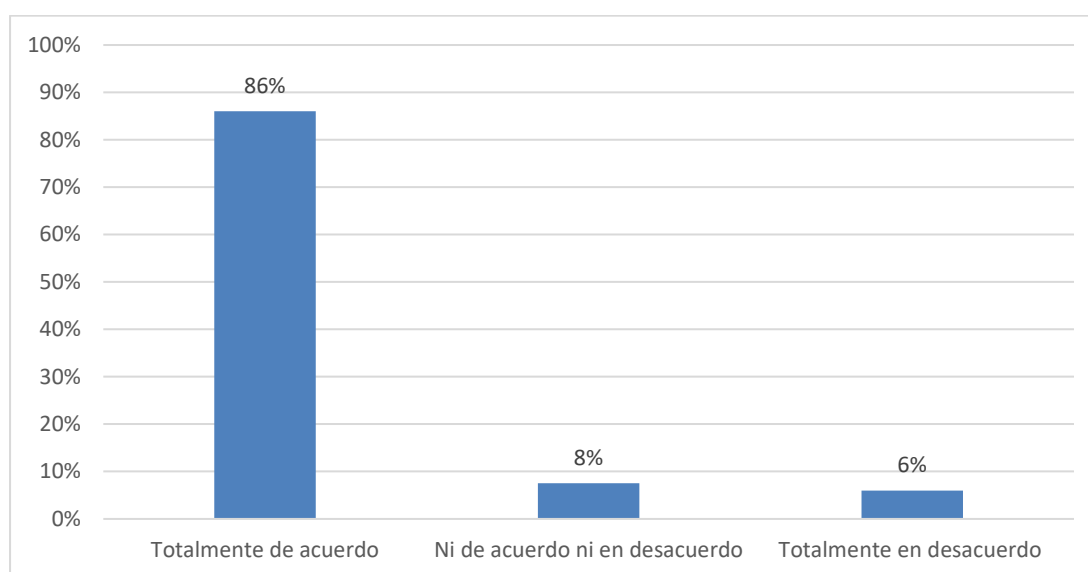
Histograma de la variable independiente. Gestión de proyectos



Nota. se evidencia por medio de la Tabla 3 revela que el 61% de las personas encuestadas está "totalmente en desacuerdo" con las afirmaciones sobre la gestión de proyectos, indicando una percepción negativa predominante en relación con la planificación, el monitoreo de costos y cronogramas, y la satisfacción del usuario. Solo un 26% está "de acuerdo", mientras que un 13% se posiciona de manera neutral, lo que sugiere que la mayoría de los participantes considera que la gestión actual es ineficaz. Estos resultados indican una necesidad urgente de revisar y mejorar las prácticas de gestión de proyectos en San José de Moro para alinearlas con las expectativas y necesidades de la comunidad.

Tabla 4*Frecuencia de la dimensión. Diseño y Planificación*

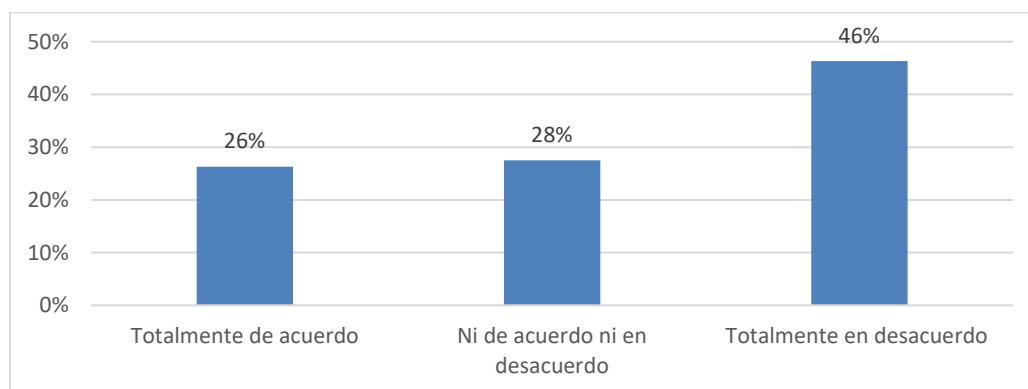
		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	69	86
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	8
	En desacuerdo	5	6
	Total	80	100

Figura 2*Histograma de la dimensión. Diseño y Planificación*

Nota. se evidencia mediante la Tabla 4 que el 86% de las personas encuestadas está "totalmente de acuerdo" con toda afirmación vinculada con la dimensión de "Diseño y Planificación" en las gestiones de proyectos ligados a las infraestructuras viales, lo cual sugiere una percepción altamente positiva sobre la finalización del diseño antes de la construcción y la adecuación del presupuesto. Solo un 8% se posiciona en una postura neutral ("ni de acuerdo ni en desacuerdo") y un 6% se manifiesta "en desacuerdo". Estos resultados indican que gran parte de las personas que participan consideran que los diseños y la planificación se realizan de manera efectiva, cumpliendo con los requisitos establecidos y ajustándose a los costos previstos, lo cual es importante para que un proyecto sea exitoso en materia de infraestructura vial en el Centro Poblado San José de Moro.

Tabla 5*Frecuencia de la dimensión. Construcción y Materiales*

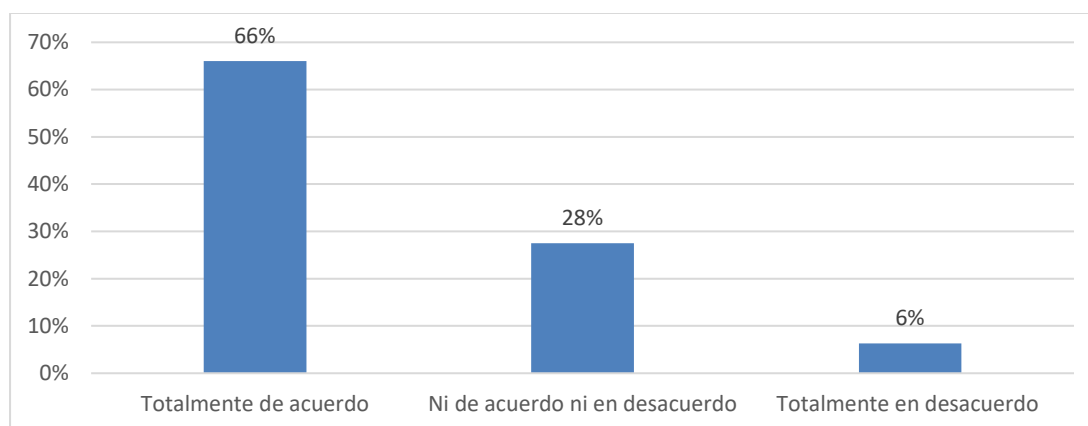
		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	21	26
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	22	28
	Totalmente en desacuerdo	37	46
	Total	80	100

Figura 3*Histograma de la dimensión. Construcción y Materiales*

Nota. se evidencia por medio de la Tabla 5 muestra que el 46% de personas encuestadas está "totalmente en desacuerdo" con las afirmaciones sobre la dimensión de "Construcción y Materiales" al gestionar proyectos de infraestructuras viales, lo que indica una percepción negativa predominante al cumplir normativas de calidad y el control durante la construcción. Solo un 26% se manifiesta "totalmente de acuerdo", mientras que un 28% se posiciona de manera neutral ("ni de acuerdo ni en desacuerdo"). Estos resultados reflejan preocupaciones significativas sobre los niveles de calidad concernientes a los materiales que se utilizan y la eficiencia en la ejecución de la construcción, sugiriendo la necesidad de implementar medidas más estrictas para garantizar que los proyectos se desarrollen conforme a las especificaciones y estándares requeridos, asegurando así la efectividad y durabilidad de la infraestructura vial en San José de Moro.

Tabla 6*Frecuencia de la dimensión. Durabilidad y Mantenimiento*

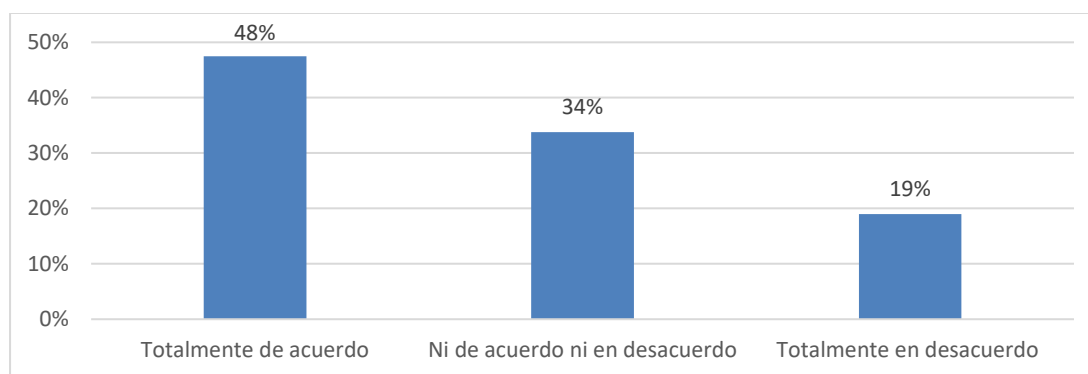
		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	53	66
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	22	28
	Totalmente en desacuerdo	5	6
	Total	80	100

Figura 4*Histograma de la dimensión. Durabilidad y Mantenimiento*

Nota. La Tabla 6 señala que el 66% de personas encuestadas está "totalmente de acuerdo" con las afirmaciones sobre la dimensión de "Durabilidad y Mantenimiento" en la gestión de proyectos de infraestructura vial, lo cual señala una positiva percepción acerca de la durabilidad de la infraestructura y la efectividad del mantenimiento. Solo un 6% se manifiesta "totalmente en desacuerdo", mientras que el 28% se posiciona de manera neutral ("ni de acuerdo ni en desacuerdo"). Estos resultados reflejan una confianza general en que la infraestructura vial es duradera y que las actividades de mantenimiento son eficaces para prevenir problemas, destacando la relevancia de mantener un programa regular de mantenimiento para asegurar el buen estado y la funcionalidad de la infraestructura en San José de Moro.

Tabla 7*Frecuencia de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial*

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	De acuerdo	38	48
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	27	34
	Totalmente en desacuerdo	15	19
	Total	80	100

Figura 5*Histograma de la variable dependiente. Calidad de infraestructura vial*

Nota. se evidencia a través de la Tabla 7 que el 48% de personas encuestadas está "de acuerdo" con las afirmaciones sobre la calidad de la infraestructura vial, lo que indica una percepción positiva general sobre diversos aspectos, como la finalización del diseño antes de la construcción y el cumplimiento de la calidad con respecto al material utilizado. Sin embargo, un 34% se encuentra en una postura neutral ("ni de acuerdo ni en desacuerdo"), lo que sugiere ambivalencia o ausencia de datos acerca de la calidad de la infraestructura. Asimismo, un 19% de personas encuestadas está "totalmente en desacuerdo", lo que indica preocupaciones significativas sobre la calidad. Estos resultados reflejan la necesidad de fortalecer la comunicación y la transparencia en los procesos de diseño, construcción y mantenimiento, así como de abordar las inquietudes para asegurar que la infraestructura vial cumpla con los estándares esperados en San José de Moro.

4.2 Contrastación de hipótesis

4.2.1 Contrastación de la hipótesis general

Ha. La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Ho. La evaluación de la gestión de proyectos no impacta significativamente en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Tabla 8

Contrastación de la hipótesis general

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	42,713			
Final	,000	42,713	3	,000

Nota. Los resultados de la tabla sugieren que el análisis de las gestiones de proyectos impacta significativamente en la calidad de la infraestructura urbana vial urbano en San José de Moro. Debido a que el p-valor es inferior a 0.05, se puede concluir que la (Ha) es la que se sostiene, indicando una significativa relación entre la evaluación de la gestión de proyectos y la calidad de la infraestructura. Esto implica que mejorar la gestión de proyectos puede resultar en una mejor calidad de las obras viales en esta comunidad.

Tabla 9

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,709
Nagelkerke	,792
McFadden	,661

Nota. se evidenció un Nagelkerke equivalente a 0.792 es especialmente relevante, ya que sugiere que el modelo se ajusta de una manera fuerte y expone una gran proporción con respecto a la variación en los niveles de calidad de las infraestructuras urbanas viales. Esto implica que la evaluación de la gestión de proyectos es un determinante factor en los niveles de calidad concernientes a las obras viales en San José de Moro.

4.2.2. *Contrastación de la hipótesis específica 1*

Ha. La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Ho. La evaluación de la gestión de proyectos no impacta significativamente en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Tabla 10

Contrastación de la primera hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	-2 26,107			
Final	4,670	25,246	1	,000

Nota. Los resultados de la tabla sugieren que hay evidencia suficiente para el rechazo de la Ho y se procede a la aceptación de la Ha. Es decir, la evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en el diseño y planificación de la infraestructura urbana vial en San José de Moro.

4.2.3. Contrastación de la hipótesis específica 2

Ha. La gestión de proyectos impacta significativamente en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Ho. La gestión de proyectos no impacta significativamente en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Tabla 11

Contrastación de la segunda hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	-2			
Final	35,608	35,608	3	,000

Nota. Los resultados de la tabla indican que hay evidencia suficiente para el rechazo de la (Ho) y se procede a la aceptación de la (Ha). Esto significa que la gestión de proyectos impacta significativamente en la construcción y los materiales de la infraestructura urbana vial en San José de Moro. La alta significación del p-valor respalda la conclusión de que la gestión adecuada de proyectos es un factor determinante en la calidad de la construcción, así como en las elecciones de los materiales, lo que a su vez afecta la durabilidad y efectividad de la infraestructura vial.

4.2.4. Contrastación de la hipótesis específica 3

Ha. La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Ho. La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.

Tabla 12

Contrastación de la tercera hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	29,107			
Final	4,781	24,496	1	,000

Nota. Los resultados de la tabla sugieren que existe evidencia suficiente para el rechazo de la (Ho) y se procede a la aceptación de la (Ha). Es decir, la evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura urbana vial en San José de Moro. La alta significación del p-valor (0.000) indica que la evaluación de la gestión de proyectos es un crucial factor para garantizar que las obras viales mantengan su calidad y funcionalidad a lo largo del tiempo. Esto refuerza la importancia de integrar prácticas de evaluación continua al gestionar determinados proyectos para el mejoramiento de la durabilidad y el mantenimiento de la infraestructura.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

El análisis de gestiones de los proyectos en el contexto concerniente a las infraestructuras urbanas viales evidenciados en el Centro Poblado San José de Moro permite analizar los resultados a la luz de varias teorías generales que fundamentan las prácticas de gestión. Los hallazgos sugieren que la planificación y el diseño son considerados efectivos por un alto porcentaje de encuestados, lo que coincide con la idea de que una planificación adecuada establece las bases para el éxito del proyecto. Sin embargo, la percepción negativa sobre la fase de construcción indica que la implementación y el control durante esta etapa no se están llevando a cabo de manera eficiente, resaltando la necesidad de un seguimiento más riguroso.

La teoría de los interesados, que postula que para que un proyecto sea exitoso dependerá de la identificación y gestiones de las expectativas de todos los grupos involucrados, se refleja en los resultados. Existe una brecha entre las percepciones de los diferentes interesados, especialmente en la calidad del material, así como la durabilidad de la infraestructura, lo que sugiere que no se han tomado en cuenta suficientemente sus opiniones y necesidades. Esto puede llevar a insatisfacción y falta de apoyo en futuras iniciativas.

En relación con la teoría de la triple restricción, que considera el tiempo, costo y alcance como interdependientes, los hallazgos muestran que, aunque la planificación es considerada adecuada, hay preocupaciones sobre el cumplimiento de los costos y los plazos durante la construcción. La elevada proporción de respuestas negativas en la dimensión de "Construcción y Materiales" indica que, a menudo, la restricción del presupuesto puede comprometer la calidad, evidenciando la necesidad de un balance más cuidadoso entre estas restricciones.

La calidad total implica un enfoque sistemático hacia el mejoramiento continuo en la totalidad de los aspectos del proyecto. Aunque hay una percepción positiva en cuanto a la planificación y diseño, las preocupaciones sobre los niveles de calidad del material así como

su aplicación en la fase de construcción sugieren que no se están aplicando plenamente los principios de calidad total. Esto destaca la importancia de integrar prácticas de gestión de los niveles de calidad en la totalidad de las etapas del proyecto.

En cuanto a la teoría del diseño para la calidad, que sugiere que la calidad debe ser incorporada desde la etapa de diseño, el resultado indica que gran parte de las personas encuestadas se muestra de acuerdo en que el diseño se completa adecuadamente antes de la construcción. Sin embargo, la falta de consenso acerca de los niveles de calidad del material que se utilizó indica que el diseño debe incluir no solo especificaciones técnicas, sino también criterios de calidad rigurosos que sean verificados durante la ejecución.

Finalmente, la teoría vinculada al valor ganado está centrado en el hecho de medir los niveles de desempeño del proyecto tanto en costo como en tiempo, en relación con el valor entregado. Los datos revelan que, aunque hay una percepción de buena planificación, las desviaciones significativas en costos y cronogramas durante la construcción sugieren que el control del rendimiento no se está ejecutando de manera efectiva. Esto resalta el requerimiento de que se implemente un sistema de seguimiento de valor ganado que facilite una evaluación continua del desempeño del proyecto, facilitando la identificación temprana de desviaciones y la toma correctiva de decisiones.

Acerca de la primera discusión, el análisis de las gestiones de los proyectos evidenciado en San José de Moro revela resultados preocupantes y una clara necesidad de mejora. Según la Tabla 3, el 61% de los encuestados está "totalmente en desacuerdo" con las afirmaciones relacionadas con la gestión de proyectos, lo que indica una percepción negativa predominante sobre la planificación, el monitoreo de costos y cronogramas, así como sobre la satisfacción del usuario. Solo un 26% se muestra "de acuerdo", lo que resalta que la mayoría considera que la gestión actual es ineficaz. Estos hallazgos subrayan la urgencia de revisar y mejorar las prácticas de gestión para alinearlas con las expectativas y necesidades de la comunidad, lo que

resulta ser importante para que se acepte o se consiga el éxito de futuros proyectos de infraestructura.

Por otro lado, la Tabla 7 muestra que el 48% de las personas encuestadas posee una positiva percepción acerca de la calidad de la infraestructura vial, lo que incluye aspectos como la finalización del diseño antes de la construcción y que se cumplan con los factores de calidad. Sin embargo, un 34% se encuentra en una postura neutral, sugiriendo ambivalencia o falta de información, y un 19% expresa preocupaciones significativas al estar "totalmente en desacuerdo" con la calidad percibida. Estos resultados indican que, aunque hay elementos positivos, es fundamental fortalecer la comunicación y la transparencia en los procesos de diseño, construcción y mantenimiento para abordar las inquietudes y asegurar que la infraestructura cumpla con los estándares esperados.

Además, el resultado del estudio estadístico sugiere que la evaluación de las gestiones de proyectos impacta significativamente en la calidad de las infraestructuras viales, dado que el p-valor es menor a 0.05. Esto permite sostener la (H_a), indicando una significativa relación dado entre la gestión de proyectos y la calidad de las obras viales. El valor de Nagelkerke de 0.792 indica un ajuste fuerte del modelo, lo que implica que la evaluación de la gestión de proyectos es un determinante factor en los niveles de calidad de la infraestructura. Este hallazgo sugiere que el mejoramiento de las gestiones de proyectos podría resultar en un aumento notable en la calidad de las obras en la comunidad.

Investigaciones previas, como la de Barrero y Trilleras (2024), resaltan la importancia de las actividades para manejar residuos, así como los mecanismos de control de contaminación durante la rehabilitación de vías. Este enfoque es esencial no solo para minimizar el impacto ambiental, sino también para asegurar la sostenibilidad del proyecto. La gestión adecuada del ruido y otros impactos durante la construcción también es crucial, en vista que afectan los niveles de calidad de vida de los residentes cercanos.

La conexión con estudios como el de Bermeo et al. (2024) es evidente, ya que los diseños urbanísticos y arquitectónicos impactan directamente en los niveles de calidad de vida, similar a cómo una gestión adecuada de infraestructura puede mejorar el bienestar de la comunidad. Asimismo, los hallazgos de Reyes (2022) y Arévalo (2021) enfatizan la correlación entre las gestiones de infraestructuras viales, así como la satisfacción del usuario, subrayando la importancia de implementar indicadores de gestión que consideren aspectos ambientales, culturales y socioeconómicos.

Sobre la segunda discusión, el resultado de la labor investigativa sobre las gestiones de proyectos en San José de Moro revela una percepción muy positiva en relación con la dimensión de "Diseño y Planificación". Según la Tabla 4, el 86% de personas encuestadas se encuentra "totalmente de acuerdo" con toda afirmación vinculada con esta dimensión, lo que sugiere que la mayoría considera que el diseño se completa antes de la construcción y que el presupuesto es adecuado. Este alto porcentaje de satisfacción es un indicador clave de que los procesos de planificación están siendo llevados a cabo de manera efectiva, lo que es importante para garantizar el éxito de todo proyecto de infraestructura vial. La escasa proporción de encuestados que se manifiestan en desacuerdo (6%) refuerza la idea de que hay una sólida base de apoyo a las prácticas actuales para gestionar determinados proyectos en este ámbito.

Los resultados permiten el rechazo de la (H_0) y procediendo con la aceptación de la (H_a), que establece que la evaluación de las gestiones de proyectos impacta significativamente en el diseño y planificación de la infraestructura vial. Este hallazgo coincide con lo que se ha documentado en otros estudios, como el de Mendoza y Chonillo (2024), que resalta la importancia de una infraestructura urbana bien planificada para el mejoramiento de los niveles de calidad de vida en San José de Moro, la adecuada planificación de la infraestructura vial puede contribuir a mitigar desigualdades al mejorar el acceso a diversos servicios básicos y garantizando un ámbito seguro.

Por otro lado, el estudio de Carbajal y Ladines (2021) pone de manifiesto que, aunque los proyectos de desarrollo pueden tener buenas intenciones, su implementación no siempre se traducirá en el mejoramiento de los niveles de calidad de vida. Esto resalta la importancia de no solo contar con un diseño adecuado, sino también de asegurar que los componentes del proyecto se alineen con los requerimientos reales de la población. La ausencia de correlación entre los esfuerzos de fortalecimiento local y el bienestar social en otros contextos evidencia que, aunque la planificación sea efectiva, es crucial que esté centrada en las realidades y expectativas de la población beneficiaria.

Sobre la tercera discusión, el resultado expresa mediante la Tabla 5 una preocupante percepción en torno a la dimensión de "Construcción y Materiales" al gestionar proyectos de infraestructuras viales en San José de Moro. Un 46% de los encuestados se muestra "totalmente en desacuerdo" con las afirmaciones relacionadas con el cumplimiento de normas de calidad y control durante la construcción, lo que indica una clara insatisfacción con la gestión actual. Solo un 26% considera que se están cumpliendo los estándares, mientras que un 28% adopta una postura neutral, reflejando ambivalencia o falta de información sobre este aspecto crítico.

Estos hallazgos sugieren una necesidad urgente de mejorar la gestión de la construcción así como la elección del material, garantizando que se realicen de acuerdo con las especificaciones y estándares requeridos. La percepción negativa sobre los niveles de calidad del material empleado, así como la eficiencia en la ejecución de la construcción resalta que la falta de control en estas áreas podría comprometer la durabilidad y efectividad de la infraestructura vial, lo cual es indispensable para el crecimiento sostenible de la comunidad.

El análisis estadístico proporciona suficiente evidencia para el rechazo de la (H_0) y procediendo a la aceptación de la (H_a), indicando que la gestión de proyectos impacta significativamente en la construcción y los materiales de la infraestructura vial. La alta significación del p-valor respalda la conclusión de que una gestión adecuada es un determinante

factor en los niveles de calidad de la construcción y la elección de materiales. Esto implica que, al mejorar estas prácticas, se puede lograr una infraestructura vial más resistente y duradera.

La investigación de Rairan (2024) sobre la gestión integrada de proyectos destaca la efectividad de adoptar metodologías como Lean e Integrated Project Delivery (IPD) para mejorar la colaboración y eficiencia en la ejecución de proyectos. Este enfoque puede ser esencial para San José de Moro, donde la implementación de herramientas digitales y sistemas integrados de gestión facilitaría la comunicación y el trabajo colaborativo, contribuyendo a mejorar la calidad de la construcción, así como la utilización de adecuados materiales.

Asimismo, el estudio de Cárdenas (2019) subraya el impacto positivo que los proyectos relacionados con las inversiones públicas pueden tener en los niveles de calidad de vida en la comunidad. La mejora en los servicios básicos, el acceso a agua potable y electricidad, ilustra cómo una gestión de proyectos bien ejecutada puede transformar realidades comunitarias. Esto resalta la importancia de no solo abordar la infraestructura vial, sino también de garantizar que los proyectos de construcción se alineen con las expectativas y necesidades de la comunidad.

En relación a la cuarta discusión, el resultado expresado en la Tabla 6 revelan que el 66% de los encuestados tiene una percepción positiva sobre la dimensión de "Durabilidad y Mantenimiento" en la gestión de proyectos de infraestructuras viales en San José de Moro. Esta alta proporción indica que la mayoría de los participantes confían en que la infraestructura vial es duradera y que las actividades de mantenimiento son efectivas para prevenir problemas, lo que es fundamental para asegurar el buen estado y la funcionalidad de estas obras a lo largo del tiempo. Solo un 6% se manifiesta "totalmente en desacuerdo", y un 28% adopta una postura neutral, sugiriendo que la confianza general en la durabilidad y el mantenimiento es bastante sólida.

Estos hallazgos proporcionan suficiente evidencia para el rechazo de la (H_0) y aceptando la (H_a), implicando que la evaluación de la gestión de proyectos impacta

significativamente en la durabilidad y mantenimiento de las infraestructuras viales urbanas. El p-valor extremadamente bajo (0.000) respalda esta conclusión, indicando que una adecuada gestión de proyectos es crucial para garantizar que las obras viales mantengan su calidad y funcionalidad a lo largo del tiempo. Esto subraya la necesidad de integrar prácticas de evaluación continua en la gestión de proyectos, lo que puede mejorar no solo la durabilidad, sino también la efectividad del mantenimiento realizado.

El estudio de Bermúdez (2020) sobre las gestiones de los impactos ambientales con respecto a los proyectos relacionados con las infraestructuras viales resalta que, para asegurar la sostenibilidad de la infraestructura, es necesario contar con mecanismos robustos de protección ambiental. Esto es importante en la coyuntura de proyectos de infraestructura vial que pueden afectar zonas ecológicas sensibles. El requerimiento de integrar el análisis del impacto ambiental con la gestión de proyectos es fundamental para evitar problemas como la fragmentación ambiental.

Por su parte, Valverde (2020) establece un vínculo significativo y directo entre la gestión de infraestructura vial y los niveles de calidad con respecto a los servicios ofrecidos. Este hallazgo es similar con el resultado que se obtuvo en la presente labor investigativa, ya que la durabilidad y el mantenimiento son elementos esenciales para garantizar una infraestructura que responda a las expectativas de los usuarios. La conclusión es que una gestión eficaz de la infraestructura no solo debe enfocarse en la construcción inicial, sino también en el mantenimiento y la evaluación continua de la calidad, asegurando así que se cumplan los estándares requeridos.

VI. CONCLUSIONES

- El impacto de las gestiones en materia de proyectos en la calidad de las infraestructuras urbanas viales en San José de Moro revela que una gestión efectiva y estructurada mejora los niveles de calidad concerniente a las obras viales, contribuyendo al crecimiento sostenible de la comunidad, potenciando el acceso a servicios esenciales, promoviendo la seguridad y fomentando la cohesión social. Esta investigación subraya la necesidad de implementar prácticas de gestión adecuadas, que garanticen la durabilidad y funcionalidad de la infraestructura, beneficiando así a los habitantes y asegurando un entorno urbano más resiliente y accesible.
- El análisis de las gestiones de proyectos en el diseño y planificación de las infraestructuras urbanas viales en San José de Moro demuestra que una adecuada gestión desde las etapas iniciales no solo optimiza los procesos de diseño y planificación, sino que también asegura que la infraestructura se ajuste a los requerimientos reales de la población, mejorando su funcionalidad y sostenibilidad a largo plazo. Esto resalta la importancia de integrar criterios de evaluación en la gestión de proyectos para lograr un desarrollo urbano más efectivo y alineado con los intereses de los habitantes.
- La evaluación del impacto de las gestiones concernientes a los proyectos de la construcción y selección de materiales de las infraestructuras urbanas viales en San José de Moro revela que una gestión adecuada y fundamentada no solo optimiza la calidad de los materiales utilizados, sino que también mejora la durabilidad y seguridad de las obras, garantizando que la infraestructura responda eficazmente a las diversas a nivel local así como los requerimientos de la comunidad. Esta investigación subraya la importancia de implementar estándares rigurosos en las gestiones de proyectos para que

se consigan resultados de manera sostenible y de alta calidad en las infraestructuras viales.

- El análisis del impacto de la gestión de proyectos en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura urbana vial en San José de Moro indica que una gestión efectiva, que contemple criterios de mantenimiento desde el inicio del proyecto, no solo prolonga la vida útil de las obras, sino que también reduce costos a largo plazo y asegura un servicio continuo y seguro para la comunidad, resaltando la necesidad de integrar estas prácticas en la planificación y ejecución de proyectos viales.

VII. RECOMENDACIONES

- Se recomienda establecer un mecanismo de análisis y monitoreo continuo de las gestiones de proyectos de infraestructuras viales en San José de Moro, que incluya indicadores de calidad específicos y mecanismos de retroalimentación. Esto permitirá identificar oportunamente áreas de mejora, asegurar que se cumpla con todo estándar de calidad y fomentar la capacitación constante de los responsables de la gestión, garantizando así que los proyectos se desarrollen de manera eficiente y alineados con las necesidades de la comunidad.
- Se recomienda implementar un enfoque participativo en el procedimiento de planificación y diseño de la infraestructura vial, donde se involucren a la comunidad así como a los actores a nivel local en la evaluación de la gestión de proyectos. Esto permitirá recoger sus perspectivas y necesidades, asegurando que los diseños sean pertinentes y adaptados a las condiciones del entorno, lo que resultará en una infraestructura más efectiva y aceptada por los usuarios.
- Se recomienda establecer un protocolo riguroso para la selección de materiales y supervisión de la construcción, que incluya la evaluación de la calidad y sostenibilidad de los materiales utilizados. Además, se sugiere capacitar a los equipos de gestión de proyectos en normativas y estándares de calidad, asegurando que se implementen prácticas adecuadas durante toda la fase de construcción, lo que contribuirá a mejorar la durabilidad y rendimiento de la infraestructura vial.
- Se recomienda desarrollar un plan integral de mantenimiento preventivo y correctivo que se base en los resultados del análisis de las gestiones de proyectos. Este plan debe incluir cronogramas específicos y asignación de recursos para el mantenimiento regular de la infraestructura vial, así como la capacitación continua del personal encargado,

asegurando así que las obras mantengan su durabilidad y funcionalidad a lo largo del tiempo.

VIII. REFERENCIAS

- Abache, S. (2013). El paradigma positivista, el giro postpositivista y el auge actual de la argumentación jurídica. *Revista de derecho*, 14, 1-12. <https://revistas.udelpe.edu.pe/derecho/article/view/1577/1299>.
- Acosta, S. (2023). Los paradigmas de investigación en las Ciencias Sociales. *Editorial Idicap Pacífico*, 62-79. <https://doi.org/10.53595/eip.007.2023.ch.4>.
- Ahuja, L., Yépez, N., & Pedroza, A. (2020). La relación entre gestión de la calidad total (GCT) y gestión de la tecnología I+D (GT/I+D) en empresas de manufactura en México. *Contad. Adm.*, 65(1), 148. <https://doi.org/10.22201/fca.24488410e.2019.1698>.
- Almaguer, R., Pérez, M., & Aguilera, O. (2021). Project life cycle: A guide to designing. *COODES*, 9(2), 431-456. <http://scielo.sld.cu/pdf/cod/v9n2/2310-340X-cod-9-02-431.pdf>.
- Arbaiza, L. (2014). *Como elaborar una tesis de grado*. Esan ediciones.
- Arévalo, R. (2021). *Gestión de infraestructura vial urbana y satisfacción de los usuarios del jirón San Pedro, Tarapoto - 2021*. [Tesis de maestría]. Universidad Cesar Vallejo. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/67628/Ar%c3%a9valo_MJCR-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Ariza, O. (2017). Effectiveness of project management: a constructivist perspective. *Obras y Proyectos*, 22, 75-85. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-28132017000200075>.
- Arroyo, J. (2023). The design of strategies and tactics in the strategic planning of education. *Educación*, 47(1), 706-720. <http://dx.doi.org/10.15517/revedu.v47i1.51984>.
- Barrantes, R. (2016). Investigación: Un camino al conocimiento. Un enfoque cualitativo, cuantitativa y mixta. *Ágora. Serie Estudios*, 10, 412. <https://editorial.uned.ac.cr/book/U08167>.
- Barrero, S., & Trilleras, A. (2024). *Identificación y valoración del impacto ambiental ocasionado por la rehabilitación de la vía de acceso a municipio de San Luis, Tolima*.

[Tesis de maestría]. Universidad Cooperativa de Colombia.
<https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/f96e2578-0cae-48d5-aa4d-b9c16089e862/content>.

Bermeo, P., Almeida, B., Rivera, R., Chara, P., & Cedeño, P. (2024). Impacto del diseño arquitectónico y urbanístico en la calidad de vida en Guayaquil: casos parque Samanes y Malecón 2000. *Arandu UTIC*, 11(2), 35–48.
<https://doi.org/10.69639/arandu.v11i2.244>.

Bermúdez, E. (2020). *Gestión del impacto ambiental en proyectos de infraestructura vial urbana en la zona de reserva ecológica Jardín Botánico y San Jorge, en la ciudad de Ibagué. Estudio de caso vía carrera 13 Calambeo*. [Tesis de maestría]. Universidad Piloto de Colombia.
<https://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/9934/Eliana%20Shirley%20Bermudez%20Garcia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Carbajal, C., & Ladines, M. (2021). *Proyecto fortalecimiento del desarrollo local en áreas de la Sierra y la Selva alta, y su contribución en la calidad de vida, en Lamas -2021*. [Tesis de maestría]. Universidad San Martín de Porres.
https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/9411/carbajal_lcl-ladines_pmi.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Cárdenas, C., Zapata, P., & Lozano, N. (2018). Integración de las metodologías Building Information Modeling 5D y Earned Value Management a través de una herramienta computacional. *Rev. ing. constr.*, 33(3), 263-278. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-50732018000300263>.

Cárdenas, J. (2019). Impacto de los proyectos de inversión pública en la mejora de las condiciones de vida de la población del distrito de Marías - Huánuco. *Gaceta Científica*, 5(1), 48-51. <https://doi.org/10.46794/gacien.5.1.467>.

- Castillo, L., Vega, V., & Meneses, C. (2020). Aligning the life cycle of a project with a BI maturity model: a proposal for the preliminary analysis stage. *Ingeniare. Rev. chil. ing.*, 28(4), 629-644. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052020000400629> .
- Caycho, C., Castillo, C., & Merino, V. (2019). *Manual de estadística no paramétricas aplicada a los negocios*. Universidad de Lima.
- Condori, P. (2020). *Universo, población y muestra*. <https://www.aacademica.org/cporfirio/18.pdf>
- Datos Mundial. (2021). *Tráfico e Infraestructura en los Estados Unidos*. [.https://www.datosmundial.com/america/usa/trafico.php](https://www.datosmundial.com/america/usa/trafico.php)
- Diaz, G., & Salazar, D. (2021). Quality as a strategic tool for business management. *Podium*, 39, 19-36. <https://doi.org/10.31095/podium.2021.39.2>.
- Fontalvo, O., Fontalvo, T., & Herrera, R. (2020). Monitoring and control of the quality dimensions performance of a service center in a high education institution. *Inf. tecnol.*, 31(3), 113-120. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642020000300113> .
- Gantt, L. (1913). *Work, wages, and profits*. Engineering magazine.
- González, J. (2023). Schools of Thought in Project Management. The Literature Review. *Podium*, 43, 129-144. <https://doi.org/10.31095/podium.2023.43.8>.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6 ed.). McGraw-Hill.
- Hernandez, R., Mendez, S., Mendoza, C., & Cuevas, A. (2017). *Fundamentos de investigación*. McGraw-Hill Education.
- Herrera, I. (2018). Las prácticas investigativas contemporáneas. Los retos de sus nuevos planteamientos epistemológicos. *Revista Scientific*, 3(7), 1-10. <https://doi.org/10.29394/Scientific.issn.2542-2987.2018.3.7.0.6-15>.

- Jaramillo, A., Patricio, Z., & Librelotto, L. (2019). Durability of natural building materials: Perceptions of designers, builders and users in Florianópolis, Brazil. *Rev. Arquit.*, 21(2), 89-100. <https://doi.org/10.14718/revarq.2019.21.2.1825>.
- Kemp, J. (2010). *La infraestructura vial es la columna vertebral de la economía mundial*. <http://revistavial.com/la-infraestructura-vial-es-la-columna-vertebral-de-la-economia-mundial/>
- Kuhn, T. (2019). *La estructura de las revoluciones científicas*. Fondo de Cultura Económica.
- Maciá, M., García, A., & Silverio, L. (2020). Learning During Project Implementation and the Role of the Leader. *Estudios del Desarrollo Social*, 8(2), 1-12. <http://scielo.sld.cu/pdf/reds/v8n2/2308-0132-reds-8-02-2.pdf>.
- Marín, W., & Gutiérrez, E. (2013). Development and implementation of a theory of constraints model to synchronize the supply chain operations with production constraints. *Rev.EIA.Esc.Ing.Antioq.*, 19, 67-77. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_isoref&pid=S1794-12372013000100006&lng=en&tlng=es#:~:text=http%3A//www.scielo.org.co/scielo.php%3Fscript%3Dsci_arttext%26pid%3DS1794%2D12372013000100006%26lng%3Den%26tlng%3Des.
- Mendoza, E., & Chonillo, A. (2024). Impact of urban planning regulations and practices on quality of life. case study: Colinas Pichincha, Rocafuerte. *Revista Científica Multidisciplinaria Arbitrada YACHASUN*, 8(14), 21-50. <https://doi.org/10.46296/yc.v8i14edespjun.0451>.
- Meza, L. (2015). El paradigma positivista y la concepción dialéctica del conocimiento. *Revista Virtual*, 4(2), 1-6. <https://doi.org/10.18845/rdmei.v4i2.2296>.

- Montes, O. (2022). Project management as a strategy for the performance evaluation of human talent in companies. *Cienc. adm.*, *19*, 1-12. <https://dx.doi.org/https://doi.org/10.24215/23143738e093>.
- Moreira, L. (2022). Infrastructure and provision of the urban public transport service in the city of Portoviejo. *Rev. Arquit.*, *24(29)*, 10-16. <https://doi.org/10.14718/revarq.2022.24.3950>.
- Navarro, D., & Lozano, M. (2018). Construction materials. Strategies for teaching in architecture schools. *Estoa.*, *7(14)*, 81-98. <https://doi.org/10.18537/est.v007.n014.a03>.
- Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, *35(1)*, 227-232. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037>.
- Pinzón, J., & Remolina, A. (2017). Evaluation of tools for construction projects management based on PMI fundamentals and experience. *Prospect.*, *15(2)*, 51-59. <https://doi.org/10.15665/rp.v15i2.746>.
- Rairan, S. (2024). *Gestión integrada de proyectos en el sector público “caso de estudio proyectos con urbanismo táctico, secretaría distrital de movilidad Bogotá, Colombia*. [Tesis de maestría]. Universidad de Los Andes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/d306df18-e8e5-498d-ae23-7b6f1ce997e8/content>.
- Ramón, G., Laborí, R., Bermúdez, L., & González, I. (2017). Theoretical aspects on efficacy, effectiveness and efficiency in health services. *Revista Información Científica*, *96(6)*, 1153-1163. <https://www.redalyc.org/journal/5517/551764135018/html/>.
- Reyes, R. (2019). *Gestión de la infraestructura vial urbana y satisfacción en usuarios del PIP 208057 de la MPSM, Tarapoto, 2019*. [Tesis de maestría]. Universidad Cesar Vallejo.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39626/Reyes_MJCR.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

- Rincón, M. (2016). Ejes de infraestructura vial y dinámicas urbano-regionales. El caso del corredor Bogotá-Bucaramanga, Colombia (1950–2005). *Sociedad y Economía*, 31, 33–70. <https://doi.org/10.25100/sye.v0i31.3888>.
- Rojas, M., & Ramírez, A. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993–2014). *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 17(32), <https://doi.org/10.22395/rium.v17n32a6>.
- Ropa, B., & Alama, M. (2022). Organizational management: a theoretical analysis for action. *Rev. cient. UCSA*, 9(1), <https://doi.org/10.18004/ucsa/2409-8752/2022.009.01.081>.
- Sánchez, F. (2019). Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, 13(1), 102-122. <https://doi.org/10.19083/ridu.2019.644>.
- Sánchez, M., Tejada, G., Bazan, J., Pajuelo, C., Solis, J., & Torres, J. (2024). Educación financiera en el aumento de los prestamos Gota a Gota – 2024. *Revista de Climatolog'ia Edición Especial Ciencias Sociales*, 23, 4334-4339. <https://rclimatol.eu/2023/12/31/educacion-financiera-en-el-aumento-de-los-prestamos-gota-a-gota-2024/>.
- Sánchez, M., Velasco, M., Espinoza, R., Gonzales, A., Romero, R., & Mory, W. (2023). *Metodología y estadística en la investigación científica*. Puerto Madero Editorial Académica. <https://doi.org/10.55204/PMEA.17>.
- Sangroni, N., Medina, Y., Tápanes, E., Santos, O., Pérez, J., & Sánchez, Y. (2021). Main models of urban life quality management associated with transport. *Ing. Ind.*, 42(3), 42-

53. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362021000300042&lng=es&tlng=es.
- Sosa, R. (2014). Paradigmas, enfoques y métodos en la investigación educativa. *Investigación Educativa*, 7(12), 1-18.
<https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/educa/article/view/8177>.
- Stone, J. (2015). *Management Theory: The Seven Schools of Thought*.
https://www.academia.edu/36536131/Management_Theory_The_Seven_Schools_Of_Thought?email_work_card=view-paper
- Valderrama, S. (2019). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica* (10ma ed.). Editorial San Marcos.
- Valverde, J. (2022). *Gestión en infraestructura vial y evaluación de la calidad del servicio en la ampliación norte del metropolitano, 2021*. [Tesis de maestría]. Universidad Cesar Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/78231>.
- Ventura, J. (2017). ¿Población o muestra?: Una diferencia necesaria. *Revista Cubana de Salud Pública*, 43(3), 648-649. <http://scielo.sld.cu/pdf/rcsp/v43n4/spu14417.pdf>.
- Volpentesta, J. (2017). Creation of a stakeholder integration method for corporate governance. *Estud.gerenc.*, 33(143), 195-207. <https://doi.org/10.1016/j.estger.2017.05.002>.

IX ANEXOS

Anexo A. Matriz de consistencia

Evaluación de la gestión de proyectos y el impacto en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del Centro Poblado San José de Moro																																																
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES																																													
<p>Problema General ¿En qué medida la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?</p> <p>Problemas específicos ¿Cómo la evaluación de la gestión de proyectos impacta en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?</p> <p>¿Cómo la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?</p> <p>¿De qué manera la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro?</p>	<p>Objetivo General Evaluar el impacto de la gestión de proyectos en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p> <p>Objetivos específicos Evaluar el impacto de la evaluación de la gestión de proyectos en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p> <p>Evaluar el impacto de la gestión de proyectos en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p> <p>Evaluar el impacto de la evaluación de la gestión de proyectos impacta en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p>	<p>Hipótesis General La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la calidad de infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p> <p>Hipótesis específicas La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en el diseño y planificación de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p> <p>La gestión de proyectos impacta significativamente en la construcción y materiales de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p> <p>La evaluación de la gestión de proyectos impacta significativamente en la durabilidad y mantenimiento de la infraestructura vial urbana: Caso del centro poblado San José de Moro.</p>	<p>Variable independiente. Gestión de proyectos</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> <th>Escala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Planificación del Proyecto</td> <td>Cumplimiento del Cronograma</td> <td>1, 2</td> <td rowspan="5">Ordinal: (1) Totalmente en desacuerdo. (2) En desacuerdo. (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo. (4) De acuerdo. (5) Totalmente de acuerdo.</td> </tr> <tr> <td>Desviación del Presupuesto</td> <td>3, 4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Control y Monitoreo</td> <td>Desempeño del Cronograma</td> <td>5, 6</td> </tr> <tr> <td>Desempeño de Costos</td> <td>7, 8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ejecución del Proyecto</td> <td>Cumplimiento de Entregables</td> <td>9, 10</td> </tr> <tr> <td>Calidad del Trabajo</td> <td>11, 12</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Cierre del Proyecto</td> <td>Satisfacción del Cliente</td> <td>13, 14</td> </tr> <tr> <td>Lecciones Aprendidas</td> <td>15, 16</td> </tr> </tbody> </table> <p>Variable dependiente. Calidad de infraestructura vial urbana</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> <th>Escala</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Diseño y Planificación</td> <td>Compleción del Diseño</td> <td>1, 2</td> <td rowspan="5">Ordinal: (1) Totalmente en desacuerdo. (2) En desacuerdo. (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo. (4) De acuerdo. (5) Totalmente de acuerdo.</td> </tr> <tr> <td>Adecuación del Presupuesto</td> <td>3, 4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Construcción y Materiales</td> <td>Cumplimiento de Normas de Calidad de Materiales</td> <td>5, 6</td> </tr> <tr> <td>Eficiencia en la Ejecución de la Construcción</td> <td>7, 8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Durabilidad y Mantenimiento</td> <td>Durabilidad de la Infraestructura</td> <td>9, 10</td> </tr> <tr> <td>Efectividad del Mantenimiento</td> <td>11, 12</td> </tr> </tbody> </table>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Planificación del Proyecto	Cumplimiento del Cronograma	1, 2	Ordinal: (1) Totalmente en desacuerdo. (2) En desacuerdo. (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo. (4) De acuerdo. (5) Totalmente de acuerdo.	Desviación del Presupuesto	3, 4	Control y Monitoreo	Desempeño del Cronograma	5, 6	Desempeño de Costos	7, 8	Ejecución del Proyecto	Cumplimiento de Entregables	9, 10	Calidad del Trabajo	11, 12	Cierre del Proyecto	Satisfacción del Cliente	13, 14	Lecciones Aprendidas	15, 16	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala	Diseño y Planificación	Compleción del Diseño	1, 2	Ordinal: (1) Totalmente en desacuerdo. (2) En desacuerdo. (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo. (4) De acuerdo. (5) Totalmente de acuerdo.	Adecuación del Presupuesto	3, 4	Construcción y Materiales	Cumplimiento de Normas de Calidad de Materiales	5, 6	Eficiencia en la Ejecución de la Construcción	7, 8	Durabilidad y Mantenimiento	Durabilidad de la Infraestructura	9, 10	Efectividad del Mantenimiento	11, 12
			Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala																																										
Planificación del Proyecto	Cumplimiento del Cronograma	1, 2	Ordinal: (1) Totalmente en desacuerdo. (2) En desacuerdo. (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo. (4) De acuerdo. (5) Totalmente de acuerdo.																																													
	Desviación del Presupuesto	3, 4																																														
Control y Monitoreo	Desempeño del Cronograma	5, 6																																														
	Desempeño de Costos	7, 8																																														
Ejecución del Proyecto	Cumplimiento de Entregables	9, 10																																														
	Calidad del Trabajo	11, 12																																														
Cierre del Proyecto	Satisfacción del Cliente	13, 14																																														
	Lecciones Aprendidas	15, 16																																														
Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala																																													
Diseño y Planificación	Compleción del Diseño	1, 2	Ordinal: (1) Totalmente en desacuerdo. (2) En desacuerdo. (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo. (4) De acuerdo. (5) Totalmente de acuerdo.																																													
	Adecuación del Presupuesto	3, 4																																														
Construcción y Materiales	Cumplimiento de Normas de Calidad de Materiales	5, 6																																														
	Eficiencia en la Ejecución de la Construcción	7, 8																																														
Durabilidad y Mantenimiento	Durabilidad de la Infraestructura	9, 10																																														
	Efectividad del Mantenimiento	11, 12																																														
<p>METODOLOGÍA Enfoque. Cuantitativo</p>																																																

Tipo de investigación. Aplicada
Nivel de investigación. Explicativo (correlacional causal)
Diseño: No experimental – transversal
Población: 45 profesionales en gerencia de proyectos de ingeniería.
Muestra: 45 profesionales en gerencia de proyectos de ingeniería.
Muestreo: no probabilístico

Anexo B. Validación de instrumentos

La validación es el grado en que un instrumento en verdad mide la variable que se busca medir. Se logra cuando se demuestra que el instrumento refleja el concepto abstracto a través de sus indicadores empíricos (Hernández y Mendoza, 2018).

La validación de instrumentos en el presente estudio se realizó por juicio de expertos, que se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable de interés, de acuerdo con expertos en el tema (Hernández y Mendoza, 2018).

Los profesionales que validaron los instrumentos de medición fueron los siguientes profesionales:

Tabla 13

Expertos durante la evaluación de los instrumentos de medición

Experto	Dominio	Decisión
Dr. Segundo Sanchez Sotomayor	Estadística	Si existe suficiencia
Dr. Bazan Briceño Jose Luis	Temático	Si existe suficiencia
Mag. Mario Sanchez Camargo	Metodología	Si existe suficiencia

Certificado de validación de instrumentos



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN POR CRITERIO DE JUECES

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellido y nombre del Juez: Sanchez Camargo Alicia
 1.2 Cargo e institución donde labora: Universidad Nacional Federico Villareal
 1.3 Nombre del instrumento evaluado: Cuestionario
 1.4 Autor del instrumento: Melgor Palacios Maximiliano

II. ASPECTO DE LA VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 1	BAJA 2	REGULAR 3	BUENA 4	MUY BUENA 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible					X
2. OBJETIVIDAD	Permite medir hechos observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
5. SUFICIENCIA	Comprende aspectos de las variables en cantidad y calidad suficiente					X
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados					X
7. CONSISTENCIA	Permite conseguir datos basados en teorías o modelos teóricos					X
8. COHERENCIA	Entre variables, indicadores y los ítems					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

CONTEO TOTAL DE M/RCAS (Realice el conteo en cada una de las categorías de la escala)	A	B	C	D	E

Coefficiente de validez = $1 \times A + 2 \times B + 3 \times C + 4 \times D + 5 \times E =$ 5
50

III. Calificación global (Ubique el coeficiente de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el círculo asociado)

CATEGORÍA	INTERVALO
Desaprobado	[0,00-0,60]
Observado	<0,60-0,70]
Aprobado	<0,70-1,00]

IV. Calificación de aplicabilidad

Aprobado

Lugar: Lima 10 de 08 del 2024


 FIRMA DEL JUEZ

UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL
 VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
 POR CRITERIO DE JUECES

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellido y nombre del Juez : Beaún Briceño José Luis
- 1.2 Cargo e institución donde labora : Universidad Nacional Federico Villareal
- 1.3 Nombre del instrumento evaluado : Cuestionario
- 1.4 Autor del instrumento : Helga Palacios Yessira Octavio

II. ASPECTO DE LA VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 1	BAJA 2	REGULAR 3	BUENA 4	MUY BUENA 5
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado y comprensible					X
2. OBJETIVIDAD	Permite medir hechos observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
5. SUFICIENCIA	Comprende aspectos de las variables en cantidad y calidad suficiente					X
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados					X
7. CONSISTENCIA	Permite conseguir datos basados en teorías o modelos teóricos					X
8. COHERENCIA	Entre variables, indicadores y los ítem					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

CONTEO TOTAL DE MARCAS (Realice el conteo en cada una de las categorías de la escala)	A	B	C	D	E

$$\text{Coeficiente de validez} = 1 \times A + 2 \times B + 3 \times C + 4 \times D + 5 \times E =$$

$$\frac{50}{50}$$

III. Calificación global (Ubique el coeficiente de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el círculo asociado)

CATEGORÍA	INTERVALO
Desaprobado <input type="radio"/>	[0,00-0,60]
Observado <input type="radio"/>	<0,60-0,70]
Aprobado <input checked="" type="radio"/>	<0,70-1,00]

IV. Calificación de aplicabilidad

Aprobado

Lugar: Lima 24 de 08 del 2024


 FIRMA DEL JUEZ



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL
VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
POR CRITERIO DE JUECES

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellido y nombre del Juez : Sánchez Sotomayor Segundo
 1.2 Cargo e institución donde labora : Universidad Nacional Federico Villarreal
 1.3 Nombre del instrumento evaluado: Cuestionario
 1.4 Autor del instrumento : Melgar Palacios Yessier Octavio

II. ASPECTO DE LA VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 1	BAJA 2	REGULAR 3	BUENA 4	MUY BUENA 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible					X
2. OBJETIVIDAD	Permite medir hechos observables					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
4. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
5. SUFICIENCIA	Comprende aspectos de las variables en cantidad y calidad suficiente					X
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados					X
7. CONSISTENCIA	Permite conseguir datos basados en teorías o modelos teóricos					X
8. COHERENCIA	Entre variables, indicadores y los ítems					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación					X
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

CONTEO TOTAL DE MARCAS (Realice el conteo en cada una de las categorías de la escala)	A	B	C	D	E

Coefficiente de validez = $1 \times A + 2 \times B + 3 \times C + 4 \times D + 5 \times E =$ E
 50

III. Calificación global (Ubique el coeficiente de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el círculo asociado)

CATEGORÍA	INTERVALO
Desaprobado <input type="radio"/>	[0,00-0,60]
Observado <input type="radio"/>	<0,60-0,70]
Aprobado <input checked="" type="radio"/>	<0,70-1,00]

IV. Calificación de aplicabilidad

Aprobado

Lugar: Lima 28 de 08 del 2024....


 FIRMA DEL JUEZ

Anexo C. Confiabilidad de Instrumentos

La confiabilidad del instrumento según (Hernández et al., 2014) es el grado en que un instrumento produce resultados consistentes y coherentes, también se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales.

Tabla 14

Rangos de Confiabilidad para Enfoques Cuantitativos






Intervalos	Interpretación	Semáforo
De 01 a 20	Poca Confiabilidad	
De 21 a 40	Baja Confiabilidad	
De 41 a 60	Confiabilidad moderada	
De 61 a 80	Alta confiabilidad	
De 81 a 100	Excelente Confiabilidad	

Tabla 15

Fiabilidad del instrumento de la variable independiente

Alfa de Cronbach	N de elementos
,887	18

Nota. Mediante el SPSS obtuvo un coeficiente de fiabilidad de 0.887, según la tabla 6 se interpreta como una excelente confiabilidad.

Tabla 16

Fiabilidad del instrumento de la variable dependiente

Alfa de Cronbach	N de elementos
,937	12

Nota. Mediante el SPSS obtuvo un coeficiente de fiabilidad de 0.937, según la tabla 6 se interpreta como una excelente confiabilidad.

Anexo D. Instrumento de medición

Esta información será utilizada en forma confidencial, anónima y acumulativa; por lo que agradeceré proporcionar información veraz, sólo así serán realmente útiles para la presente investigación. Lea con atención y conteste a las preguntas marcando con una “X” en un solo recuadro, teniendo en cuenta la siguiente escala de calificaciones:

1	2	3	4	5
Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo

		1	2	3	4	5
Dimensión 1. Planificación del Proyecto						
1	La planificación del proyecto se ajusta al cronograma establecido.					
2	Las actividades del proyecto se completan según los tiempos previstos en la planificación.					
3	La desviación del presupuesto en el proyecto se mantiene dentro de los límites aceptables.					
4	Los costos del proyecto se ajustan a las estimaciones presupuestarias iniciales.					
Dimensión. Control y Monitoreo						
7	El desempeño del cronograma del proyecto se monitorea regularmente para asegurar el cumplimiento de los plazos.					
8	Las acciones correctivas se implementan efectivamente cuando se detectan retrasos en el cronograma.					
9	El desempeño de costos del proyecto se monitorea de manera regular para mantener el presupuesto bajo control.					
10	Se toman medidas correctivas efectivas cuando se identifican desviaciones significativas en los costos del proyecto.					
Dimensión. Ejecución del Proyecto						
11	Los entregables del proyecto se completan conforme a los estándares y especificaciones establecidas.					
12	Los entregables se entregan a tiempo según lo previsto en el plan del proyecto.					
13	La calidad del trabajo realizado en el proyecto cumple con los estándares establecidos.					
14	El trabajo entregado en el proyecto se revisa adecuadamente para asegurar que cumple con los requisitos de calidad.					
Dimensión. Cierre del Proyecto						
15	Los usuarios están satisfechos con los resultados finales del proyecto.					
16	El proyecto cumplió con las expectativas y necesidades de los usuarios al momento del cierre.					

17	Se documentan y comunican efectivamente las lecciones aprendidas durante el cierre del proyecto.					
18	Las lecciones aprendidas del proyecto son utilizadas para mejorar futuros proyectos.					

		1	2	3	4	5
	Dimensión. Diseño y Planificación					
1	El diseño de la infraestructura vial está completamente terminado antes de iniciar la construcción.					
2	Todos los aspectos del diseño de la infraestructura vial se completan según los requisitos establecidos.					
3	El presupuesto asignado para el diseño de la infraestructura vial es adecuado para cubrir todos los aspectos necesarios.					
4	Los costos previstos en el presupuesto para la planificación de la infraestructura vial se ajustan a los requisitos del proyecto.					
	Dimensión. Construcción y Materiales					
7	Los materiales utilizados en la construcción de la infraestructura vial cumplen con las normas de calidad establecidas.					
8	Durante la construcción, se realiza un control riguroso para asegurar que los materiales respeten las especificaciones de calidad.					
9	La ejecución de la construcción se realiza de manera eficiente y dentro del tiempo previsto.					
10	Los recursos y técnicas empleadas en la construcción contribuyen a una ejecución eficiente del proyecto.					
	Dimensión. Durabilidad y Mantenimiento					
11	La infraestructura vial muestra una alta durabilidad a lo largo del tiempo.					
12	La infraestructura vial requiere poco mantenimiento debido a su alta durabilidad.					
13	Las actividades de mantenimiento realizadas son efectivas para prevenir problemas futuros en la infraestructura vial.					
14	El mantenimiento periódico mejora significativamente el estado de la infraestructura vial.					