



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**  
**CARRERA PROFESIONAL DE INGENIERÍA**  
**ECONÓMICA Y DE NEGOCIOS**

**“Inversión pública en infraestructura de transporte y el bienestar económico en los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019”**

Tesis para optar el Título Profesional de:  
**INGENIERO ECONOMISTA**

Presentado por:

Edison Gomez Juro (0000-0001-7762-9892)

Tino Anderson Contreras Sauñe (0000-0001-7233-1309)

Asesor:

Edwin Paul Prado Cominges (0000-0002-0973-7098)

Lima - Perú

2022

### ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

Lima, 30 de marzo de 2022 «FSUS»

Los integrantes del Jurado de tesis:

Presidente	JENNY MILAGROS GUTIÉRREZ FLORES
Miembro 1	ELMER HUMBERTO MARTIN PISFIL LANGUASCO
Miembro 2	MARIO ENRIQUE ARAUCO LOYOLA

Se reúnen para evaluar la tesis titulada:

**Inversión pública en infraestructura de transporte y el bienestar económico en los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019**

Presentado por el(la) bachiller.

**EDISON GOMEZ JURO**  
**TINO ANDERSON CONTRERAS SAUÑE**

Para optar al título profesional de  
**INGENIERO ECONOMISTA**

Asesorado(a) por:

**EDWIN PAUL PRADO COMINGES**

Luego de haber evaluado el informe final de tesis y evaluado el desempeño de(l) (los) estudiante de la Carrera de **Ingeniería Económica y de Negocios** en la sustentación, concluyen de manera unánime ( x ) por mayoría simple ( ) calificar a:

Tesista:	EDISON GOMEZ JURO		
Nota (en letras):	Dieciséis		
Aprobado ( )	Aprobado - Muy buena ( x )	Aprobado - Sobresaliente ( )	Desaprobado ( )


Tesista:	TINO ANDERSON CONTRERAS SAUÑE		
Nota (en letras):	Dieciséis		
Aprobado ( )	Aprobado - Muy buena ( x )	Aprobado - Sobresaliente ( )	Desaprobado ( )

Los miembros del jurado firman en señal de conformidad.

  
\_\_\_\_\_  
JENNY MILAGROS GUTIÉRREZ FLORES  
*Presidente(a) del Jurado*

  
\_\_\_\_\_  
EDWIN PAUL PRADO COMINGES  
*Asesor(a)*

  
\_\_\_\_\_  
ELMER HUMBERTO MARTIN PISFIL  
LANGUASCO LOYOLA  
*Miembro 1*

  
\_\_\_\_\_  
MARIO ENRIQUE ARAUCO LOYOLA  
*Miembro 2*

### **Dedicatoria**

A nuestra familia, amigos, profesores y compañeros de trabajo; que nos motivaron constantemente a cumplir esta etapa muy importante de nuestra vida, brindándonos su apoyo permanente.

### **Agradecimientos**

A Dios, a nuestros padres y a nuestros asesores; quienes fueron motor y guía durante el desarrollo de esta investigación.

# Inversión pública en infraestructura de transporte y el bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019

*Edison Gomez Juro\**

*Tino Anderson Contreras Saúne\*\**

## RESUMEN

Esta investigación implica determinar de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa, en relación al nivel de empleo, nivel de ingresos y clima de inversión durante los años comprendidos entre el 2015 y 2019. La metodología empleada para el desarrollo de esta investigación es de diseño no experimental con tipo de alcance básico y un enfoque cuantitativo. Para la recolección de datos se empleó la técnica de revisión documental para la variable independiente (Inversión pública en infraestructura de transporte); mientras que, para la variable dependiente (Bienestar económico) se utilizó el cuestionario de encuesta, el cual se aplicó a una muestra aleatoria de 375 personas que residen en distrito de Punta Hermosa. Los resultados obtenidos permitieron aceptar las hipótesis planteadas para las tres dimensiones del bienestar económico (Nivel de empleo, nivel de ingresos y clima de inversión), puesto que, el mayor porcentaje de residentes considera a la inversión pública en infraestructura de transporte como referente en la percepción del bienestar económico. En tal sentido, a medida que haya un incremento en la inversión pública en infraestructura de transporte, este será un buen referente en la percepción del bienestar económico.

**Palabras clave:** Inversión pública, infraestructura de transporte, bienestar económico.

## ABSTRACT

This research involves determining how public investment in transportation infrastructure is a reference in the perception of the economic well-being of the residents of the district of Punta Hermosa in relation to employment levels, income level and investment climate during the years between 2015 and 2019. The methodology used for the development of this research is a non-experimental design with basic scope type and a quantitative approach. For data collection, the documentary review technique was used for the independent variable (Public investment in transportation infrastructure); while for the dependent variable (Economic well-being) the survey questionnaire was used, which was randomly applied to a sample of 375 people. The results obtained allowed us to accept the hypotheses proposed for the three dimensions of economic well-being (employment level, income level and investment climate), since the highest percentage of residents consider public investment in transportation infrastructure as a reference in the perception of economic well-being. In this sense, to the extent that there is an increase in public investment in transportation infrastructure, this will be a good referent in the perception of economic well-being.

**Key words:** Public investment, transport infrastructure, economic well-being.

\*Bachiller de la carrera Ing. Económica y de Negocios. Universidad Científica del Sur.

\*\*Bachiller de la carrera Ing. Económica y de Negocios. Universidad Científica del Sur.

## INTRODUCCIÓN

Actualmente, la economía del mundo afronta una de las mayores crisis de la historia, debido a la propagación de la pandemia mundial COVID-19, en donde los países han implementado medidas rigurosas de índole económico y sanitario para reprimir la expansión del virus. El Perú también formó parte de esta crisis económica, producto de las medidas optadas por el Gobierno Peruano, tales como, el aislamiento social y las restricciones que afectaron a la oferta y demanda del mercado, generando la suspensión total o parcial de las empresas del sector privado de actividades no esenciales.

El INEI (2020), menciona que el gasto de consumo final del gobierno se contrajo en un 3,2%, pese a las menores adquisiciones de bienes y por la reducción en las contrataciones de servicios por parte del Gobierno Nacional; y en mayor instancia, por parte de los Gobiernos Locales y Regionales. Así mismo, el IPE (2020), menciona que el Producto Bruto Interno (PBI) del Perú se redujo en un 30% durante el segundo trimestre del año 2020, siendo este el más afectado en comparación a los demás países de la región; a tal punto de registrar un impacto mayor en el mes de abril, en el que la economía peruana se contrajo en un 39,9% situándose por encima de Argentina, Colombia, México, Brasil y Chile, reportando una caída de 25,5%, 20,2%, 19,9%, 14,3% y 14,2% respectivamente.

En cuanto a la inversión pública, según la publicación realizada por el diario Perú 21 (2020), menciona que este indicador se contrajo en un 69,8%, ya que se vio afectado por la menor ejecución de proyectos de inversión relacionados a la implementación de infraestructura terrestre y vial, de saneamiento y alcantarillado, de salud e infraestructura educativa; siendo este un papel fundamental para el crecimiento económico del Perú, ya que este impulsa y fomenta el dinamismo de la economía mediante la provisión de servicios básicos, telecomunicaciones, energía, educación y salud; dando como resultado, las mejores oportunidades de negocio y fortaleciendo el clima de inversión.

En el estudio publicado por el IPE (2006), *Inversión Privada y Pública en Infraestructura en el Perú: El camino para reducir la pobreza*, menciona que, a medida que la densidad empresarial tenga mayor posibilidad de acceder a los servicios de infraestructura, tales como, el acceso a saneamiento, electricidad, telecomunicaciones y transitabilidad peatonal y vehicular, los costos de producción serán menores y la productividad de los mismos se incrementará dando paso a las economías de escala, con la finalidad de obtener un mayor crecimiento económico en el Perú.

Según el estudio de la CEPAL (2004) *Desarrollo de Infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*, menciona que es necesario para la expansión y crecimiento del mercado interno, la infraestructura de transporte. Por lo que su inversión en ello, va a favorecer a la población en dos aspectos importantes necesarios para la actividad económica; primero, en la reducción de tiempo y ahorro de dinero, ya que mediante la mejora de las vías terrestres y urbanas los costos a incurrir serán menores al momento de la movilización, y cada vez serán más las personas beneficiarias al trasladarse a sus centros laborales con mayor comodidad, seguridad y mejor calidad de vida; segundo, va a fomentar la competitividad, eliminando las barreras del centralismo que muchas veces genera un gran problema en nuestro país al momento de satisfacer las necesidades de la población, permitiendo que los productos

ofertados por las diferentes empresas existentes lleguen a cada región del país.

Es cierto que el Perú no comprende planes de desarrollo de inversión en infraestructura a gran escala, y que el sistema encargado de programar las inversiones de manera multianual, tanto en el ámbito nacional, regional y local, es muy deficiente; sin embargo, pese a estas deficiencias, la inversión pública ligada al desarrollo de la infraestructura de transporte, de alguna manera tuvo gran incidencia en el crecimiento y desarrollo del país. Si los costos de producción son menores y la productividad tiende a tener incremento positivo, la actividad económica en el Perú tendrá mayor dinamismo, lo que significa que las empresas estarán incentivadas a seguir produciendo y a expandir su actividad empresarial, generando consigo un incremento en el nivel de empleabilidad, significando mayores ingresos para la población. Es importante mencionar que, este estudio se enfatiza netamente en el distrito de Punta Hermosa, ya que al ser un distrito emergente y con indicadores favorables durante los últimos años, surge la motivación e importancia de estudiar el comportamiento económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa frente a un escenario de mejora en relación al desarrollo de infraestructura local.

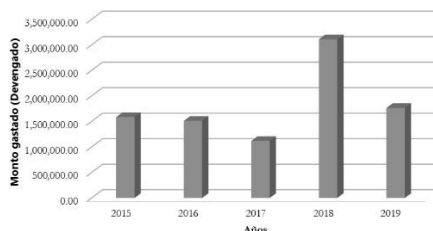
Es por ello que, se ha optado por estudiar cómo el desarrollo de la infraestructura en el distrito de Punta Hermosa contribuye a la reducción de brechas, y en qué medida favorece a la población, ya sea en su calidad de vida o mejor aún en su bienestar económico.

La inexistencia de investigaciones relacionados a este tema, ha impedido que se pueda conocer más sobre cuál es la problemática específica de las brechas de infraestructura en la Zona Sur de la provincia de Lima; ya que la mayoría de estudios se centran principalmente en las investigaciones a nivel departamental o en un contexto mucho más amplio.

Cabe indicar que, en los últimos años la población de los distritos de Lima Sur y Norte se han ido incrementando de manera exponencial, esto debido a que muchos habitantes que residen en provincias, optaron por migrar a la capital en busca de mejores oportunidades.

Según el Censo Nacional 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, la Zona de Lima Sur está conformada por 11 distritos, siendo el distrito de Villa María del Triunfo el más habitado con 398 433 habitantes y el distrito de Santa María del Mar el menos habitado con 999 habitantes.

Así mismo, Punta Hermosa, a pesar de ser un distrito pequeño territorialmente con una superficie de 119.5 km<sup>2</sup>, comprendía una población de 15 874 habitantes, siendo uno de los pocos distritos del Cono Sur con mayor ejecución de proyectos de infraestructura a gran escala durante la última década, ya que a diferencia de la Zona Centro y Zona Norte de la Provincia de Lima, este distrito se encuentra en vías de desarrollo, tanto en la ejecución de infraestructura urbana e infraestructura terrestre, provisión de servicios básicos y proyectos de inversión pública; y en comparación con los distritos vecinos, Punta Hermosa está creciendo de manera exponencial, en términos económicos, mediante el desarrollo de obras públicas que en gran medida favorecen a la población; lo cual genera una gran ventaja comparativa y competitiva en relación al desarrollo de infraestructura en la localidad.

**Figura N°01***Inversión Pública en Infraestructura de Transporte – Distrito de Punta Hermosa (Soles)*

*Nota: Elaboración propia en base a los datos obtenidos del Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta Amigable-MEF).*

Como se puede apreciar en la Figura N°01, el nivel de inversión pública en relación a la infraestructura de transporte en el distrito de Punta Hermosa durante el 2015 y 2019 osciló por encima de un millón de soles, siendo este un excelente indicador en cuanto a nivel de inversión en relación a proyectos de inversión pública. A pesar de que, para el año 2017 hubo una disminución de inversión en comparación a los dos años anteriores; para el 2018 y 2019, este tuvo un incremento considerable, el cual benefició a gran parte de la población mediante la provisión de pistas, construcción bermas, veredas y estacionamiento vehicular; trayendo como resultado un incremento en la actividad económica del distrito.

El total de ejecución durante el período comprendido entre el 2015 y 2019 fue de S/ 9,087,734 soles, presentando un nivel más alto en el año 2018 con un monto de S/ 3,108,915 soles, y un nivel bajo en el año 2017 con un monto de S/ 1,118,615 soles.

El nivel de empleo en muchos departamentos y distritos del Perú, ha formado parte de la calidad de vida de los habitantes, y este indicador es de suma importancia para medir el bienestar económico de la población.

Ahora bien, en la última década, el distrito de Punta Hermosa pasó de ser un lugar turístico temporal a un distrito atractivamente comercial, en el que se desarrollan diferentes tipos de actividades económicas durante todo el año; dando como resultado que los habitantes que residen en dicho distrito tengan mayores posibilidades de poder acceder a un puesto laboral a tiempo completo o de forma indefinida.

Este escenario benefició a los residentes de manera favorable, ya que durante los años previos al 2011, los habitantes que residían en el distrito de Punta Hermosa optaban por buscar mejores oportunidades laborales en otros distritos de mayor densidad empresarial, imposibilitando el dinamismo económico de dicho distrito.

Según el Censo Nacional 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas, el distrito de Punta Hermosa registró una densidad poblacional de 12,106 habitantes, de los cuales 8,506 habitantes se encontraban inmersos en la condición de la PEA; es decir, el 70,26% del total de la población para el año 2017 contaba con un empleo o se encontraba en la búsqueda del mismo, tal como se puede apreciar en el Anexo N°08.

El nivel de ingresos, al igual que el nivel de empleo, es también un indicador fundamental que va a permitir conocer la calidad de vida de los habitantes en un determinado espacio y período.

En relación al objeto de estudio, Punta Hermosa es uno de los distritos del cono sur con un



nivel salarial medio; la mayoría de personas que residen en Punta Hermosa obtienen ingresos producto de los establecimientos comerciales que emprenden en el distrito. Por ejemplo, según el PNUD (2021), para el año 2019, los habitantes del distrito de Punta Hermosa poseían un ingreso familiar per cápita promedio de S/ 1,549.28 soles, el cual se encontraba en un nivel medio en comparación a los distritos vecinos aledaños, Lurín y Punta Negra, con un ingreso familiar per cápita promedio de S/ 1,476.84 y S/ 1,568.89 soles respectivamente tal como se muestra en el Anexo N°09.

Al igual que los indicadores mencionados anteriormente, el clima de inversión es otro de los indicadores importantes que se considera para medir el bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa, ya que la capacidad de emprender un negocio, abrir un establecimiento comercial o desempeñar alguna actividad económica que genere ingresos, puede significar la mejora en la calidad de vida de las personas.

El crecimiento poblacional, el desarrollo de proyectos de infraestructura y el incremento del turismo en el distrito, incentivó a que muchos residentes se motiven a emprender negocios, tales como, la implementación de restaurantes, bodegas, minimarkets, farmacias, ferreterías, tiendas de retail y centros de diversión; establecimientos que hace aproximadamente diez años eran muy difícil de encontrar, obligando a que muchos residentes busquen mejores alternativas y variedad de opciones para satisfacer su necesidad en otros distritos cercanos.

Según el INEI (2021), para el año 2018, la capacidad empresarial que poseía el distrito de Punta Hermosa era de 835 empresas, el cual este número comprendía a los puestos comerciales en los diferentes rubros existentes, destacando el giro de la actividad económica relacionada a restaurantes y establecimientos de diversión. Así mismo, en comparación a los distritos vecinos, Lurín y Punta Negra, poseía una cantidad de 8,036 y 599 de empresas respectivamente, tal como se puede apreciar en el Anexo N°10.

Entonces, revisando las estadísticas de los indicadores de estudio de esta investigación, se puede especular que estos tres indicadores antes mencionados pueden ser considerados como los que definen la situación de bienestar económico de los habitantes que residen en el distrito de Punta Hermosa en el periodo de estudio.

Una vez desarrollada la realidad problemática y haber descrito el contexto económico y social en el que se encuentra el distrito de Punta Hermosa, se pudo plantear la siguiente problemática: ¿De qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019?; ya que este estudio permitirá conocer cuán relevante e importante es la inversión pública, y cómo este cumple un papel fundamental en el crecimiento y el bienestar económico.

Dada la problemática antes mencionada, se pretende realizar el siguiente objetivo general: Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019; el cual se desgrega mediante los siguientes objetivos específicos:

- Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de empleo de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.
- Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un

referente en la percepción del nivel de ingresos de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

- Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del clima de inversión de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

Así mismo, estos objetivos guiaron a plantear las siguientes hipótesis de investigación:

- La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de empleo de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

- La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de ingresos de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

- La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del clima de inversión de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

Antes de describir la metodología empleada y desarrollar la discusión de resultados, es necesario recurrir a los antecedentes y a las bases teóricas de la investigación; el cual permitirá comprender los principales conceptos teóricos que abarcan este estudio.

Existen investigaciones que han abordado este tipo de problemática, relacionando la inversión pública y el crecimiento económico; haciendo énfasis en diferentes ámbitos geográficos; por ejemplo, Palacios (2017), en su tesis titulada: *Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016*, presentada en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Económicas. Esta investigación tiene como finalidad analizar cómo la inversión y gasto público en infraestructura vial genera un efecto en el crecimiento del PBI del Perú en los años mencionados, la cual muestra que la infraestructura vial influyó de manera positiva y con un alto nivel de significancia respecto al crecimiento en las regiones del Perú. Además, se llegó a la conclusión de que, el sistema de transporte terrestre es un mecanismo importante para el crecimiento económico, por lo que origina eventualmente índices favorables de crecimiento económico.

Así también, Camones (2015), en su tesis titulada: *Efectos del gasto público sobre la pobreza monetaria en el Perú: 2004-2012*, presentada en la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. El autor de esta investigación pretende estudiar la importancia del efecto de la ejecución presupuestal en los distintos lugares del Perú, afecto principalmente a la provisión de infraestructura en relación a la productividad y desempeño de los agentes económicos, para la reducción de pobreza mediante la generación de empleo dentro de las jurisdicciones distritales a nivel nacional. Los resultados que se obtuvieron de la investigación se estudiaron con un énfasis en las series transversales, en la que se pudo determinar que la disminución en los índices de pobreza relacionados al desarrollo de infraestructura de la producción fue en gran magnitud y mayor alcance en los territorios de índole rural, tanto para la infraestructura relacionado al trabajo de riego como también para los trabajos de transporte; y para la zona urbana se tuvo un impacto positivo solamente por el lado de infraestructura de transporte.

Por otro lado, existen investigaciones ya mucho más delimitadas geográficamente, es decir, a nivel departamental, en el cual, autores como Parimango (2016), en su tesis titulada: *La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la región La Libertad: 2005-2012*, presentada en la Universidad Nacional de Trujillo, Trujillo, Perú. Se busca analizar cuál es la influencia de la variable gasto presupuestal en infraestructura relacionado al tránsito y espacio vial sobre la variable endógena denominada crecimiento económico del departamento de La Libertad en los periodos mencionados. Este estudio realizado es no experimental, y los métodos de investigación usados fueron el inductivo y deductivo. El investigador realiza un modelo econométrico lineal y concluye que efectivamente existe la relación positiva entre las variables, sin embargo, este crecimiento se debe en gran medida al nivel de exportaciones que presenta la región y no debido a la demanda interna. Además de ello solo el 10% de la red vial se encuentra pavimentada, por lo que recomienda fomentar políticas de inversión en este sector para mejorar las condiciones económicas de la región de La Libertad.

De igual manera, Manrique (2014), en su tesis titulada: *Gasto público y reducción de la pobreza en el departamento de Ancash: 2007-2012*, presentada en la Universidad Nacional Santiago Antúñez de Mayolo, Facultad de Economía y Contabilidad. La tesis tiene como objetivo identificar en qué manera el gasto público contribuyó en la reducción de la pobreza en la región Ancash en los años mencionados. El análisis realizado consistió en la aplicación de la metodología de los Mínimos Cuadrados Ordinarios y/o Lineales (MCO), en donde se realizaron estimaciones a cuatro modelos estadísticos, en el que se estudiaron y analizaron las siguientes variables: pobreza, inversión pública por regiones y provincias en los sectores como educación, infraestructura, salud y saneamiento, concluyendo que la inversión pública que se destina a estos sectores contribuye a la disminución del índice de pobreza en la región Ancash.

Algunos investigadores enfatizaron sus estudios en las limitaciones y lo cuan insuficiente fue la inversión pública en el Perú, el cual tenían como objetivo conocer el mal escenario y la situación que provocaba esta problemática; por ejemplo, Jayme & Salas (2021), en su trabajo de suficiencia profesional titulada: *Cuellos de botella en infraestructura de transporte y sus efectos sobre el crecimiento en el Perú*, presentada en la Universidad del Pacífico, Lima, Perú. Este trabajo tiene como objetivo identificar si existe una problemática o cuello de botella respecto a los niveles gasto presupuestal e inversión en infraestructura relacionado al transporte y si esta trae resultados negativos en el crecimiento de la economía peruana. En el desarrollo de la investigación, se concluye que la calidad y el nivel de infraestructura tiene un impacto positivo en el nivel de productividad del Perú, y se considera al sector transporte como el más importante, ya que fomenta la atracción de inversiones y externalidades positivas; por ende, es necesario hacer énfasis en los temas relacionados a la infraestructura de transporte y cómo este puede utilizarse como estrategia fundamental para el crecimiento y desarrollo económico del Perú.

Por otro lado, en un contexto más amplio, se ha podido indagar sobre investigaciones realizadas en otros países, en el que a pesar que son países desarrollados económicamente, se encuentran problemáticas como el que se plantea en esta investigación. Por ejemplo, Conde & Mendoza (2019) en su artículo titulado: *Inversión extranjera directa, inversión pública y*

*crecimiento: evidencia desde las regiones de México, 2006-2015*, presentada en la Universidad Popular Autónoma del estado de Puebla (UPAEP), Puebla, México; en el que se busca estudiar la relación que existe entre el gasto público de los gobiernos a nivel local y distrital, y el crecimiento y desarrollo económico en el estado de México, aplicando un modelo de vectores autor regresivos en el que finalmente se pudo concluir que existe una relación positiva y de gran significancia entre el crecimiento económico y la inversión pública a nivel local. Así mismo, los autores plantean como recomendación fortalecer el índice de inversión pública no solo en el gobierno municipal, sino también en el gobierno estatal y federal.

Así mismo, Ramírez (2015), en su trabajo de grado titulado: *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: Un análisis al caso Colombia 1993-2014*, presentada en la Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Colombia; en el que se busca determinar la relación entre las variables de análisis y además comparándose con otros países de la misma región. Así mismo, se pretende conocer el nivel de competitividad de Colombia frente a otros países vecinos en relación al indicador de infraestructura vial. Finalmente, el autor concluye que a medida que el índice en inversión en infraestructura de transitabilidad vial incrementa, el Producto Bruto Interno de la República de Colombia presentará también un incremento, en otras palabras, una mejora en el índice en la infraestructura vial tendrá como resultado un crecimiento y desarrollo económico en Colombia.

De igual manera, Casanova (2015), en su tesis titulada: *Proyectos de infraestructura de transporte y su relación con el desarrollo de las localidades, presentada en la Universidad de Chile, Santiago, Chile*; busca identificar el impacto de los proyectos de inversión en infraestructura de transporte y cómo estas políticas pueden influir en la generación de desarrollo. Además de ello, se busca establecer si el desarrollo esperado por la inversión es percibido por la ciudadanía, mediante indicadores como el mercado laboral, evolución de la pobreza, competitividad y población. Se utilizó como técnica de recolección de datos la entrevista que se llevaron a cabo en seis comunas, donde el índice de inversión en infraestructura es alto. Mediante los resultados obtenidos se concluye que existe una baja relación entre las dimensiones propuestas y el nivel de inversión en infraestructura de transporte, es decir que los resultados obtenidos son similares si se invierte menos o más.

Está claro que, para el desarrollo de esta investigación fue necesario tener un respaldo teórico, es decir, conceptos que expliquen la ciencia y definición en relación al tema de investigación planteado en este artículo.

Muchos autores estudiaron por muchos años temas relacionados al gasto de gobierno, en el que pretendían encontrar la relación que tiene este indicador con el crecimiento económico. Por ejemplo, el Modelo de Barro (1990) relacionado al Gasto Público, incluye este indicador al modelo de crecimiento económico, explicando que, el gobierno financia su gasto mediante el cobro de impuestos; concluyendo que el gasto público relacionado a la infraestructura influye en el nivel de crecimiento económico.

Así mismo, Bernaola (2005), considera que, la inversión pública es una intervención directa del gobierno que pretende impulsar el desarrollo económico y social del país, a través de la utilización de los recursos públicos que este dispone, los cuales se deben ejecutar de manera óptima para reducir brechas, desigualdades y necesidades de la población.

El gobierno toma un papel fundamental en la política fiscal para incentivar el crecimiento

económico, y va a depender de sí mismo en cómo administrar y distribuir los recursos que este posee, de tal manera que beneficie a un gran porcentaje de la población.

Por otro lado, en el modelo de Harrod (1939), denominado “*Modelo de crecimiento económico*”, sugiere que el gobierno debe dirigir la inversión y el ahorro con la finalidad de disminuir la tasa de desempleo y aumentar la productividad del trabajo; ya que la inestabilidad de la economía necesita de acciones para su reactivación, mediante el uso de este indicador.

Lo mencionado anteriormente, son fundamentos teóricos que adoptaron los indicadores de inversión pública, o también denominado gasto público o de gobierno. Cabe mencionar que, a pesar que existen muchos autores que realizaron estudios sobre esta investigación, existen muy pocos que relacionaron este indicador de gasto público con el bienestar económico de las personas; y solo autores como Besley T. (2004), que en su teoría Economía del bienestar y elección pública, postula que la economía del bienestar proporciona los elementos para cumplir los objetivos del mercado y para el estudio de las decisiones tomadas por los gobiernos políticos en relación a la asignación, distribución y uso de los recursos públicos. Así mismo, menciona que la economía del bienestar va a depender de los servicios públicos brindados en base a las necesidades y limitaciones de la sociedad.

Así mismo, Pigou (1920), en su libro titulado *Economía del bienestar*, define al bienestar económico como parte del bienestar social, en el que postulaba que, para que exista un mayor bienestar económico en la sociedad, debía existir una igualdad en el nivel de ingresos de los habitantes de las mismas características que conforman el mismo. También indicó que el ahorro toma un papel fundamental en la contribución del bienestar en las personas, lo cual permitiría la satisfacción de las futuras necesidades que no son percibidas. De igual forma, Friedman (1983), como se citó en Porto (1989), menciona que el objetivo principal de la economía del bienestar consiste en desarrollar y proponer reglas para la asignación eficiente de los recursos que se encuentran en condición de escasez dentro la sociedad. En otras palabras, el autor pretende explicar los aspectos necesarios para la eficiencia en la economía del bienestar.

En ese sentido, Verdura (1983) define al nivel de empleo, o también denominado Población Económicamente Activa, como la capacidad de trabajar o estar en búsqueda constante de un trabajo. Es decir, es la situación de toda persona que actualmente se encuentra desempeñando alguna actividad laboral con cargo a una remuneración; e incluye también a las personas que se encuentran en la búsqueda continua de un puesto laboral.

En lo que respecta al indicador, nivel de ingresos, es necesario mencionar el aporte teórico que realizó Duesenberry (1951), en su teoría *Income, saving, and the theory of consumer behavior*, donde menciona que, va a depender del ahorro de las personas para destinar sus ingresos a un determinado gasto, más que el nivel de vida que esta mantiene; es decir, una persona se va a ver influenciada a gastar sus ingresos en base al nivel de ahorro que este posee, y no va a ser muy relevante la calidad de vida en la que se encuentre.

En la actualidad, esta situación aún sigue presente en muchos lugares, ya que los habitantes que residen en los distintos departamentos del Perú ven al ahorro por encima del gasto, es decir, muchos de ellos van a preferir conservar sus ingresos antes de gastarlos, y va a depender del aumento de sus ingresos para que estos se incrementen simultáneamente.

## METODOLOGÍA

El tipo de metodología que presenta esta investigación es de carácter no experimental, ya que se pretende trabajar con variables ya planteadas sin haber sido manipuladas o puestas a prueba, es decir se presentan en su contexto natural para luego analizarlas en un escenario diferente. Para Hernández (2014), la investigación no experimental a diferencia de un estudio experimental, no sufren o son expuestas a cambios, es decir que la variable independiente es un hecho que no puede ser manipulado, ni puede ser influido y además no se tiene control sobre estas, ya que son hechos que ya sucedieron al igual que sus efectos.

Ñaupas, Palacios, Valdivia & Romero (2018), mencionan que los objetivos de la investigación básica son el producir conocimiento y ampliar principios teóricos, es decir, se caracteriza en incrementar, modificar y aportar nuevos conocimientos teóricos.

Es por ello que, para esta investigación se ha establecido el tipo de alcance básico y de nivel descriptivo, de modo que se pretende estudiar el comportamiento existente de la inversión pública en infraestructura transporte como referente del bienestar económico de los habitantes de la jurisdicción de Punta Hermosa.

Así mismo, se empleará el enfoque cuantitativo, ya que se pretende realizar las acciones de recolección y análisis de la información necesaria para la investigación, ya que según Ñaupas, Palacios, Valdivia & Romero (2018), la investigación ligada a un enfoque cuantitativo consiste en la recopilación, análisis, observación e interpretación de datos con el objetivo de dar respuesta a las preguntas de la investigación y comprobar las hipótesis planteadas.

Para esta investigación fue necesario delimitar el objeto de estudio, el cual se llevó a cabo dentro de la jurisdicción distrital de Punta Hermosa, ya que, según datos actualizados por el Ministerio de Salud, para el año 2021 presenta una proyección de 23,536 habitantes (Estadística Poblacional, 2021). Para ello hay que definir el concepto de “población”; la población es el conjunto total de componentes relacionados al interés de investigación sobre el cual se quiere determinar las conclusiones estadísticas, teóricas y analíticas (Roldán & Fachelli, 2015).

La población objetiva para esta investigación está comprendida entre los rangos de edad de los 18 y 59 años, ya que para esta investigación es de suma importancia contar con la opinión de residentes que actualmente estén laborando o que hayan ocupado un cargo laboral en el distrito, situación que no sucede con los residentes menores de 18 años de edad que en muchos de los casos desarrollan actividades de manera informal; así mismo, no se considera a personas mayores de 59 años de edad, ya que en su mayoría son personas que actualmente se han jubilado o que dependen económicamente de algún familiar. Es por ello que, siguiendo estos criterios de selección, se llegó a delimitar la población a un total de 15 374 personas que residen y laboran en el distrito antes mencionado.

Sin embargo, pese a que se tiene la cantidad estimada de población objetivo para el desarrollo de esta investigación, fue necesario delimitar el objeto de estudio, recurriendo así al cálculo de la muestra de la población finita, y para ello es importante citar a Cantoni (2009), el cual menciona que la muestra se puede definir como el conjunto de elementos de análisis determinada por los parámetros muestrales, que tiene como objetivo realizar una selección con una probabilidad de que todas puedan ser escogidas para el estudio. Para la

muestra se utilizará la fórmula de población finita, con el fin de obtener el número de personas a encuestar y analizar los datos recopilados. De acuerdo al cálculo, la muestra está compuesta por 375 residentes que viven y laboran en la zona distrital de Punta Hermosa. Luego de describir la metodología a utilizar, se pasará a mencionar las variables de estudio, en el cual se mostrará las dimensiones de cada variable con sus respectivos indicadores mediante la siguiente tabla:

**Tabla N°01**  
*Operacionalización de las variables*

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR
V1: INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	D1: Construcción de pistas	Gasto devengado en transporte terrestre
	D2: Construcción de bermas centrales	Gasto devengado en transporte urbano
	D3: Construcción de veredas y estacionamiento vehicular	Gasto devengado en transporte urbano
		Oportunidad laboral
V2: BIENESTAR ECONÓMICO	D1: Nivel de empleo	Estabilidad laboral
		Inserción laboral
	D2: Nivel de Ingresos	Remuneraciones
		Capacidad adquisitiva
		Oportunidad de negocio
	D3: Nivel de Inversión	Demanda
		Empedimiento empresarial

*Nota:* Elaboración propia.

Cabe mencionar que, para la recopilación de información y datos, se utilizó las encuestas como mecanismo de medición de la variable dependiente, la cual se calificará mediante la escala Likert. Así mismo, por el lado de la variable independiente, se utilizará la técnica de revisión documental, ya que los datos a recolectarse se encuentran publicados en el portal de datos de la Consulta Amigable del MEF. La recolección de datos consiste en extraer información en relación a las variables de la muestra, y para llevarlo a cabo se debe estructurar una serie de procedimientos con el fin de reunir datos con un propósito específico (Hernández, 2014).

Así mismo, Según Carrasco (2015), los instrumentos utilizados en el proceso de investigación desempeñan un rol fundamental en la recopilación de datos, el cual estas se utilizan según sus características, naturaleza y propósito de estudio. Es por ello que, en la variable independiente, al utilizar como técnica de recolección de datos a la revisión documental, se empleará como instrumento de esta variable la matriz de análisis; y para la variable dependiente, al utilizar la encuesta como técnica para la recopilación o recolección de datos, se empleará como instrumento la hoja de encuesta, el cual consiste en realizar una serie de preguntas a la muestra establecida.

Con la obtención de datos recopilados se procedió a emplear técnicas de análisis descriptivo para procesar y analizar los datos, el cual permitió interpretar los datos necesarios para determinar cómo la variable independiente es un referente en la variable dependiente, y así alcanzar los objetivos planteados. Pues, para Hernández (2014), el estudio de enfoque cuantitativo emplea la recolección de datos para poner a prueba las hipótesis planteadas por el investigador, enfocándose en la medición numérica y análisis de interpretación estadística, con el objetivo de corroborar y demostrar teorías.

Un aspecto importante a mencionar, se basa en la validez y confiabilidad de los datos, ya que este va a dar conocer si los instrumentos escogidos para la recolección de datos son suficientes para medir las dimensiones y variables del tema de investigación.

Para Concha et al. (2011), “se considera la validez de los instrumentos, respecto a si el —

instrumento mide efectivamente lo que promete medir, esta definición es transversal e indiscutida en la literatura científica social”.

Los instrumentos de recolección de datos fueron validados por tres profesionales especialistas en la materia, los cuales tuvieron la labor de evaluar la matriz de operacionalización, la matriz de consistencia y las encuestas desarrolladas para la obtención de datos; así mismo, para la confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos se utilizó el indicador del Alfa de Cronbach, el cual permitió conocer el grado de confiabilidad de los instrumentos de la investigación.

Con la aplicación de la fórmula del indicador del Alfa de Cronbach, se obtuvo el siguiente resultado de confiabilidad:

$$\alpha = \frac{k}{k - 1} \left( 1 - \frac{\sum V_i}{V_t} \right)$$

Tabla N°02  
*Alfa de Cronbach*

K: número de ítems	24
Vi: varianza de cada ítem	18.96
Vt: varianza total	202.14
Alfa de Cronbach	<b>0.95</b>

*Nota:* Elaboración propia.

Como se puede observar en el Tabla N°02, se obtuvo un coeficiente de Alfa de Cronbach de 0.95, el cual significa que los instrumentos utilizados para la recolección de datos son fiables, ya que este índice se encuentra dentro del rango escala de 0.72 a 0.99, el cual representa una “excelente confiabilidad”.

## RESULTADOS

Luego de la integración de los datos recopilados en el SPSS, obtenidos producto de las encuestas realizadas, se mostrarán los resultados hallados en base a los objetivos e hipótesis planteadas en este trabajo de investigación, los cuales se presentarán mediante tablas de frecuencia con sus respectivas interpretaciones.

### Descripción del Objetivo General

Para esta sección, se determinó las frecuencias obtenidas de las dimensiones de la variable dependiente (Bienestar económico) de manera conjunta, las cuales son: Nivel de empleo, nivel de ingresos y clima de inversión de los residentes, en referencia a la Inversión Pública en Infraestructura de Transporte.

### Objetivo General:

Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019.

### Hipótesis General:

La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del bienestar económico de los residentes del distrito de Punta Hermosa 2015-2019.

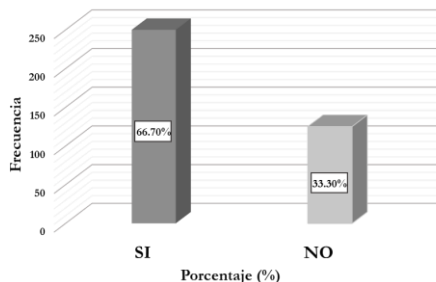


**Tabla N°03**  
*Percepción del Bienestar Económico periodo 2015-2019*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NO	125	33,3	33,3	33,3
	SI	250	66,7	66,7	100,0
	Total	375	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics.

**Figura N°02**  
*Percepción del Bienestar Económico periodo 2015-2019*



*Nota:* Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics.

En la Tabla N°03 y Figura N°02, se verifica que el 66,7% del total de la muestra “SI” percibió Bienestar Económico durante el período de estudio; mientras que el 33,3% menciona “NO” haber percibido el mismo Bienestar económico durante los mismos años.

### Descripción de los Objetivos Específicos

Para esta sección, se determinó las frecuencias obtenidas de las dimensiones de la variable dependiente (Bienestar económico) de manera individual, las cuales son: Nivel de empleo, nivel de ingresos y clima de inversión de los residentes, en referencia a la Inversión Pública en Infraestructura de Transporte.

#### Objetivo Específico N°01

Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de empleo de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

#### Hipótesis Específica N°01

La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de empleo de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

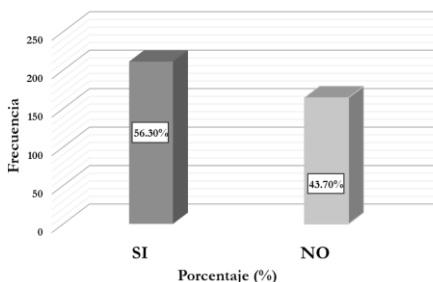
**Tabla N°04**  
*Percepción del Nivel de Empleo periodo 2015-2019*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NO	164	43,7	43,7	43,7
	SI	211	56,3	56,3	100,0
	Total	375	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics.

**Figura N°03**

Percepción del Nivel de Empleo periodo 2015-2019



Nota: Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics

En la Tabla N°04 y Figura N°03, se verifica que el 56,3% del total de la muestra “SI” percibió que el Nivel de Empleo se incrementó durante el período de estudio; mientras que el 43,7% menciona “NO” haber percibido el mismo incremento del Nivel de Empleo durante los mismos años.

### Objetivo Específico N°02

Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de ingresos de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

### Hipótesis Específica N°02

La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del nivel de ingresos de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

Tabla N°05

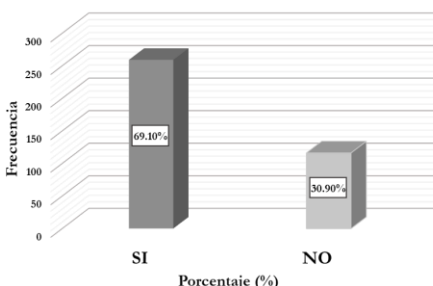
Percepción del Nivel de Ingresos periodo 2015-2019

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido NO	116	30,9	30,9	30,9
SI	259	69,1	69,1	100,0
Total	375	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics

Figura N°04

Percepción del Nivel de Ingresos periodo 2015-2019



Nota: Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics

En la Tabla N°05 y Figura N°04, se verifica que el 69,1% del total de la muestra “SI”

percibió que el Nivel de Ingresos se incrementó durante el período de estudio; mientras que el 30,9% menciona “NO” haber percibido el mismo incremento del Nivel de Ingresos durante los mismos años.

### Objetivo Específico N°03

Describir de qué manera la inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del clima de inversión de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

### Hipótesis Específica N°03

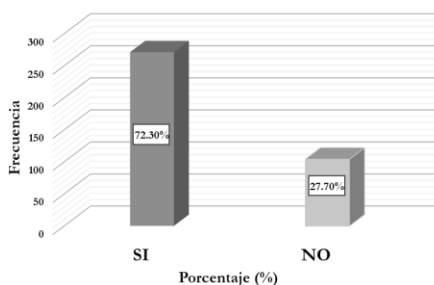
La inversión pública en infraestructura de transporte es un referente en la percepción del clima de inversión de los residentes del distrito de Punta Hermosa en el periodo 2015-2019.

**Tabla N°06**  
*Percepción del Clima de inversión periodo 2015-2019*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	NO	104	27,7	27,7	27,7
	SI	271	72,3	72,3	100,0
Total		375	100,0	100,0	

*Nota:* Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics

**Figura N°05**  
*Percepción del Clima de Inversión periodo 2015-2019*



*Nota:* Elaboración propia a través de los datos generados en el IBM SPSS Statistics

En la Tabla N°06 y Figura N°05, se verifica que el 72,3% del total de la muestra “SI” percibió que el Clima de Inversión se mejoró durante el período de estudio; mientras que el 27,7% menciona “NO” haber percibido la misma mejora del Clima de Inversión durante los mismos años.

Con la obtención de estos resultados, se puede identificar que, durante el periodo de estudio de la investigación, la inversión pública en infraestructura de transporte se consideró como un referente en la percepción del bienestar económico de los habitantes que residen en la zona distrital de Punta Hermosa.

Estos resultados de percepción de los residentes se pueden corroborar y comparar con los niveles de gasto en inversión pública en infraestructura de transporte ejecutados en el período 2015-2019, ya que este siguió una tendencia al nivel de respuestas de percepción por parte de residentes.

## DISCUSIÓN

En base a la Hipótesis Específica N°01, se puede evidenciar que, a través de los datos

procesados y resultados obtenidos, el 56,3% de los residentes encuestados sí percibieron que la inversión pública en infraestructura de transporte fue un referente en el incremento del nivel de empleo durante el periodo 2015-2019.

Este resultado se puede contrastar según lo expuesto por Camones (2015), en donde menciona que el gasto público afecto principalmente a la provisión de infraestructura en sus diferentes ámbitos contribuye significativamente a la reducción de la pobreza mediante la generación de empleo, el cual explica que estos indicadores de inversión son mucho más eficientes en territorios de condición rural. Así mismo, resalta que, en territorios con zonas urbanas, la inversión relacionada a la infraestructura de transporte tiende a tener un mayor efecto positivo en comparación a las zonas rurales; concluyendo finalmente que el gasto público toma un papel fundamental en la reducción de la pobreza en el Perú.

En lo que respecta a la Hipótesis Específica N°02, se puede evidenciar que el 69,1% de los residentes encuestados, sí percibieron que la inversión pública en infraestructura de transporte fue un referente en el incremento del nivel de ingresos durante el periodo 2015-2019.

Este resultado se puede corroborar de acuerdo a lo expuesto Jayme & Salas (2021), donde menciona que el gasto ejecutado en infraestructura de transporte mejora la productividad de sus regiones, lo cual tiene un impacto positivo puesto que considera a este sector como el más importante, ya que genera externalidades positivas favoreciendo al crecimiento económico y en gran medida al nivel de ingreso de sus habitantes.

En lo que concierne a la Hipótesis Específica N°03, se puede evidenciar que el 72,3% de los residentes encuestados, sí percibieron que la inversión pública en infraestructura de transporte fue un referente en la mejora del clima de inversión durante el periodo 2015-2019.

De igual modo, este resultado se puede corroborar de acuerdo a lo mencionado por Palacios (2017), en el que indica que el gasto público en infraestructura vial genera un efecto positivo en el crecimiento del PBI del Perú a nivel regional, concluyendo que el sistema de transporte terrestre es un mecanismo importante y fundamental para el crecimiento económico, el cual esto se ve reflejado principalmente en la actividad comercial mediante la reducción de los costos de los bienes y servicios ofertados, generando como fin último la nuevas opciones en el mercado.

Estos resultados también se contrastaron de manera numérica con los niveles de inversión, en términos de ejecución del gasto público, en base a los datos recolectados del portal de consulta amigable del MEF; en el que se encontró un enlace entre la percepción de bienestar económico de los residentes y el nivel de gasto ejecutado en infraestructura de transporte.

Entonces, de acuerdo a los mencionado anteriormente, se encontró que para los años 2015 y 2016, según este análisis, el nivel de inversión pública en infraestructura de transporte fue un referente para las personas encuestadas en la percepción del bienestar económico, ya que durante los años mencionados el nivel de inversión se mantuvo constante con una ejecución de S/ 1,584,679 soles y S/ 1,511,547 soles para el año 2015 y 2016 respectivamente, el cual consistió en la construcción de pistas, pavimentación de las calles, mejoramiento en los servicios de transitabilidad peatonal y vehicular en las diferentes zonas del distrito.

De igual modo, para los años 2017 y 2018, el nivel de inversión pública en infraestructura

de transporte, al igual que los años anteriores mencionados, también fue un referente del bienestar económico, encontrando que el mayor porcentaje de las personas encuestadas respondió favorablemente a la percepción del bienestar económico. A pesar que en el año 2017 el nivel de inversión fue el menor representativo en comparación a los años de estudio, para el año 2018 se presentó una recuperación de este indicador, ubicándose como el mayor representativo durante los cinco años, encontrando una ejecución de S/ 1,118,615 soles y S/ 3,108,915 soles para el año 2017 y 2018 respectivamente, el cual consistió en la construcción de caminos vecinales, mantenimiento de calles y urbanizaciones, creación de ciclovías, mejoramientos de vías para el acceso vehicular, bermas centrales y veredas en los distintos puntos del distrito de Punta Hermosa.

Finalmente, para el año 2019, el nivel de inversión pública en infraestructura de transporte fue considerado como referente en la percepción del bienestar económico en sus tres dimensiones. Esto se presenta debido a que, a pesar que para el 2019 el nivel de inversión fue menor en comparación al 2018, este se ubicó por encima de los años 2015, 2016 y 2017, con nivel de inversión de S/ 1,763,978 soles, encontrando así respuestas favorables de percepción por parte de los encuestados, considerándolo como un buen nivel de inversión pública, el cual consistió en el mejoramiento de vías peatonales, reparación de veredas, mejoramiento del servicio de transitabilidad vehicular y construcción de bermas centrales.

Para los casos mencionados, en base al análisis cronológico realizado, se ha podido determinar consistentemente que, el gasto ejecutado en infraestructura de transporte ha sido un referente para el bienestar económico de los habitantes que residen en la zona distrital de Punta Hermosa, el cual, la construcción de pistas, mejoramiento de vías peatonales, pavimentación de calles, mantenimiento de urbanizaciones, servicios de transitabilidad vehicular, construcción de bermas y veredas ha contribuido al nivel de empleo mediante la generación de puestos laborales producto de la conformación de nuevas zonas comerciales. Así mismo, al encontrarse un incremento en el nivel de empleo, los residentes percibirán un mayor nivel de ingresos producto de la mayor actividad económica, que a su vez fomenta un buen clima de inversión en el distrito, motivando a que más residentes del distrito vean atractivo el distrito para llegar a emprender un negocio.

## CONCLUSIONES

Frente a la interpretación y discusión de resultados, se lograron determinar las siguientes conclusiones para cada objetivo planteado al inicio de la investigación.

En el primer caso, para el Objetivo Específico N°01, se logró evidenciar que a medida que haya un incremento en la inversión pública en infraestructura de transporte, los residentes percibirán un incremento en el nivel de empleo, encontrándose que, la inversión pública en infraestructura de transporte es considerado como un referente en el incremento del nivel de empleo de los residentes del distrito de Punta Hermosa.

En segundo lugar, para Objetivo Específico N°02, se logró concluir que a medida que haya un incremento en la inversión pública en infraestructura de transporte, los residentes percibirán un incremento en el nivel de ingresos, es decir, la inversión pública en infraestructura de transporte es considerado como un referente en el incremento del nivel de ingresos de los residentes del distrito de Punta Hermosa.

Por otro lado, para el Objetivo Específico N°03, se pudo deducir que a medida que haya un incremento en la inversión pública en infraestructura de transporte, los residentes percibirán una mejora en el clima de inversión, es decir, la inversión pública en infraestructura de transporte es considerado como un referente en la mejora del clima de inversión de los residentes del distrito de Punta Hermosa.

En definitiva, se puede concluir que las tres dimensiones planteadas sí definen de manera óptima el bienestar económico de los habitantes que residen en el distrito de Punta Hermosa, siendo percibidos gracias al gasto realizado en proyectos de inversión pública relacionados a la infraestructura de transporte, mediante la construcción de pistas, veredas y bermas centrales. No obstante, a pesar que, durante el periodo de estudio, el incremento de este indicador de inversión no fue constante año a año; si lo fue de manera conjunta para el periodo comprendido entre el 2015 y 2019, favoreciendo a los indicadores de bienestar económico de la población.

### **RECOMENDACIONES**

En base a este estudio, y con los resultados y conclusiones obtenidas, se han podido determinar recomendaciones que posiblemente puedan beneficiar a la población en relación a la calidad de vida y bienestar económico.

Una de las recomendaciones importantes que van a permitir el desarrollo económico del distrito de Punta Hermosa, es fomentar políticas de inversión mediante la construcción de pistas, bermas, veredas y estacionamiento vehicular por parte de las autoridades municipales, priorizando las brechas de infraestructura existentes en el distrito, incluyendo proyectos de inversión en servicios públicos y desarrollo urbano en la cartera de inversiones de la Programación Multianual de Inversiones de la Municipalidad Distrital de Punta Hermosa; la cual permitirá la generación de nuevos puestos laborales debido al incremento de la actividad económica producto de la expansión empresarial.

De igual forma, se recomienda fomentar la Participación de la inversión Privada mediante las Asociaciones Público Privadas-APPS, el cual permitirá una mejora en la calidad de los servicios públicos, como, por ejemplo, los proyectos de infraestructura pública; trayendo consigo el incremento del turismo, generando a su vez una mejora en el nivel de ingresos de los residentes del distrito de Punta Hermosa.

Del mismo modo, se recomienda fomentar a la ciudadanía a abordar temas de desarrollo de infraestructura pública mediante los procesos de Presupuesto Participativo dirigidos por la entidad municipal del distrito de Punta Hermosa, promoviendo así el posicionamiento del distrito como un lugar atractivo en relación al clima de inversión, motivando el emprendimiento empresarial y generando oportunidades de negocio.

A través de esta investigación, se pudo elaborar un ratio que mide la evolución de bienestar económico en relación al ingreso familiar per cápita de los residentes del distrito de Punta Hermosa.

**Tabla N°07**

*Variación de la Inversión Pública en Infraestructura de Transporte 2015-2019*

Año	Importe (S/)	Variación Acumulada (S/)
2015	1,584,679.00	1,584,679.00
2016	1,511,547.00	3,096,226.00
2017	1,118,615.00	4,214,841.00
2018	3,108,915.00	7,323,756.00
2019	1,763,978.00	9,087,734.00
	9,087,734.00	

*Nota:* Elaboración propia en base a los datos obtenidos del Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta Amigable-MEF).

Como primer momento, tal como se observa en la Tabla N°07 se puede apreciar que la inversión pública en infraestructura de transporte ha presentado un incremento acumulado aproximado de un millón de soles anualmente, destinado a la ejecución de proyectos de infraestructura relacionados a la construcción de pistas, veredas, bermas centrales, veredas peatonales y servicio de estacionamiento vehicular.

**Tabla N°08**

*Variación del Ingreso Familiar Per cápita 2015-2019*

Año	Ingreso Familiar Per cápita (S/)	Variación (S/)	Incremento promedio (S/)
2015	1267.82	0	
2016	1352.74	84.92	
2017	1421.53	68.79	56.29
2018	1549.08	127.55	
2019	1549.28	0.2	

*Nota:* Elaboración propia en base a los datos obtenidos del PNUD 2021

De igual forma, como se puede apreciar en la Tabla N°08 El ingreso familiar per cápita del distrito de Punta Hermosa ha ido incrementando anualmente en un promedio de S/56 soles. Es así que, en base a este análisis, se puede determinar que, a medida que haya un incremento en los niveles de inversión en infraestructura de transporte en el distrito de Punta Hermosa, los residentes tendrán la posibilidad de generar un incremento en su nivel de ingreso familiar per cápita, explicado por la mejora en los proyectos de inversión pública. De tal manera que, por cada millón de soles destinado a los proyectos inversión pública en infraestructura de transporte, los residentes del distrito de Punta Hermosa percibirán un incremento en el ingreso familiar per cápita en un aproximado de S/56 soles.

Entonces, en base a estos datos, se ha podido determinar el siguiente ratio, el cual permitirá medir la variación del nivel de ingreso familiar per cápita respecto al incremento en los niveles de inversión pública; el cual se expresa mediante la siguiente ecuación:

$$IIFP = \frac{\Delta IP \times 0.5629}{10000}$$

**IIFP:** Incremento del Ingreso Familiar Per cápita.

**ΔIP:** Variación de la Inversión Pública en Infraestructura de Transporte

## REFERENCIAS

1. Barro, R. J. (1990). *Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth*. Journal of Political Economy.
2. Besley, T. (2004). *Welfare Economics and Public Choice*. Obtenido de Rowley C.K., Schneider F. (eds) *The Encyclopedia of Public Choice*. Springer, Boston, MA: [https://doi.org/10.1007/978-0-306-47828-4\\_213](https://doi.org/10.1007/978-0-306-47828-4_213)
3. Camones, L. (2015). *Impacto del Gasto en Infraestructura Productiva en la Reducción de la Pobreza: Análisis a nivel de Gobiernos Locales*. Obtenido de Repositorio Institucional de la PUCP: [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7242/CAMONES\\_GARCIA\\_LUIS\\_ALBERTO\\_IMPACTO.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/7242/CAMONES_GARCIA_LUIS_ALBERTO_IMPACTO.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
4. Cantoni, N. (2009). *Revista Argentina de Humanidades y Ciencias Sociales*. Obtenido de Técnicas de muestreo y determinación del tamaño de la muestra en investigación cuantitativa: [https://www.sai.com.ar/metodologia/rahycs/rahycs\\_v7\\_n2\\_06.htm](https://www.sai.com.ar/metodologia/rahycs/rahycs_v7_n2_06.htm)
5. Casanova, M. (2015). *Proyectos de infraestructura de transporte y su relación con el desarrollo de las localidades*. Obtenido de Repositorio Académico de la Universidad de Chile: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/134144>
6. Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL. (Octubre de 2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Obtenido de Serie: Recursos naturales e infraestructura: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/1/S048642\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/1/S048642_es.pdf)
7. Conde, L., & Mendoza, A. (2019). *Inversión extranjera directa, inversión pública y crecimiento: evidencia desde las regiones de México, 2006-2015*. Obtenido de Estudios de Economía-Scielo: [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-52862019000200191&lng=en&nrm=iso&tlng=en](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-52862019000200191&lng=en&nrm=iso&tlng=en)
8. Congreso de la República. (2021). *Programa de Desarrollo de Capacidades*. Obtenido de Inversión municipal y rendición social de cuentas: [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/\\$FILE/guia\\_lideres6-inversionpublica.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/2D7C8FA44A5CDA5505257C5500162AE8/$FILE/guia_lideres6-inversionpublica.pdf)
9. Estadística Poblacional. (Julio de 2021). *Estimaciones y proyecciones de la población total*. Obtenido de MINSA: [https://www.minsa.gob.pe/reunis/data/poblacion\\_estimada.asp](https://www.minsa.gob.pe/reunis/data/poblacion_estimada.asp)
10. Hernández, R. (2014). *Metodología de la Investigación. Sexta edición*. Obtenido de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp->



content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf

11. Instituto Nacional de Estadística e Informática - INEI. (20 de Agosto de 2020). *Comportamiento de la Economía Peruana en el Segundo Trimestre de 2020*. Obtenido de Boletín Informativo:  
[https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin\\_pbi\\_trimestral\\_iit\\_2020.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/boletines/boletin_pbi_trimestral_iit_2020.pdf)
12. Instituto Peruano de Economía - IPE. (2006). *Inversión Privada y Pública en Infraestructura en el Perú: El Camino para reducir la pobreza*. Obtenido de <https://www.ipe.org.pe/portal/inversion-privada-y-publica-en-infraestructura-en-el-peru-el-camino-para-reducir-la-pobreza/>
13. Instituto Peruano de Economía - IPE. (15 de Octubre de 2020). *Impacto del COVID-19 en Perú y Latinoamérica*. Obtenido de Boletín de Discusión:  
<https://www.ipe.org.pe/portal/boletin-ipe-impacto-del-covid-19-la-economia-peruana-y-latinoamerica/>
14. Jayme, C., & Salas, A. (2021). *Cuellos de botella en infraestructura de transporte y sus efectos sobre el crecimiento económico en el Perú*. Obtenido de Repositorio institucional-Universidad del Pacífico: <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/3055>
15. Manrique, J. (2014). *Gasto público y reducción de la pobreza en el departamento de Ancash: 2007-2012*. Obtenido de Alicia: Acceso Libre a información Científica para la Innovación / Concytec: Consejo Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación Tecnológica: [http://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/2070-836X\\_6027dc65244a3c4cabf13833b23e512f](http://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/2070-836X_6027dc65244a3c4cabf13833b23e512f)
16. Ñaupas, H., Palacios, J., Valdivia, M., & Romero, H. (2018). *Metodología de la Investigación Cuantitativa - Cualitativa y Redacción de la Tesis*. Obtenido de Ediciones de la U: <https://corladancash.com/wp-content/uploads/2020/01/Metodologia-de-la-inv-cuanti-y-cuali-Humberto-Naupas-Paitan.pdf>
17. Palacios, C. (2017). *Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016*. Obtenido de Repositorio institucional UNMSM:  
[https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/14570/Palacios\\_tc.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/14570/Palacios_tc.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
18. Parimango, J. (2016). *La inversión en infraestructura vial y su incidencia en el crecimiento económico de la región La Libertad: 2005-2012*. Obtenido de Universidad Nacional de Trujillo - Repositorio Institucional: <https://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/5154>

19. Perú21. (20 de Agosto de 2020). *Economía peruana cierra segundo trimestre con caída de 30,2%, tras el golpe de la pandemia*. Obtenido de Redacción Perú21: <https://peru21.pe/economia/economia-peruana-cierra-segundo-trimestre-con-caida-de-302-tras-el-golpe-de-la-pandemia-pbi-nndc-noticia/>
20. PNUD. (2021). Índice de Desarrollo Humano. Obtenido de Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo: <https://www.pe.undp.org/content/dam/peru/docs/Publicaciones%20pobreza/idh2019/IDH%202019.xlsx>
21. Porto, A. (1989). *Economía del bienestar: teoría y política económica*. Obtenido de Revista Económica La Plata: <https://revistas.unlp.edu.ar/Economica/article/view/5398>
22. Ramírez, A. (29 de Febrero de 2015). *Inversión en infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico: un análisis al caso Colombia (1993-2014)*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia - Repositorio Institucional UNAL: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/55808>
23. Roldán, P. L., & Fachelli, S. (Febrero de 2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Obtenido de Universidad Autónoma de Barcelona: [https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua\\_cap2-4a2017.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua_cap2-4a2017.pdf)
24. Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta Amigable). (Julio de 2021). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Transparencia Económica del Perú: <https://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/mensual/>