

# Inversión pública para el desarrollo de infraestructura de transporte descentralizado Provías en la región Cajamarca (2020-2022)

César Gustavo Alcalá Rodríguez, Ethel Loot Rojas Yacha,  
Jean Carlo Corpancho Carhuaz, Nilton Isaias Cueva Quezada

**Fecha de recepción:** 14 de noviembre, 2022

**Fecha de aprobación:** 27 de marzo, 2023

**Como citar:** Alcalá Rodríguez, C., Rojas Yacha, E., Corpancho Carhuaz, J. & Cueva Quezada N. (2022). Inversión pública para el desarrollo de infraestructura de transporte descentralizado Provías en la región Cajamarca (2020-2022). *REGUNT*, 2(2), 20-35. <https://doi.org/10.18050/regunt.v2i2.02>

Derechos de reproducción: Este es un artículo en acceso abierto distribuido bajo la licencia CC



# Inversión pública para el desarrollo de infraestructura de transporte descentralizado Provías en la región Cajamarca (2020-2022)

## *Public investment for the development of Provias decentralized transport infrastructure in the Cajamarca Region, 2020-2022*

César Gustavo Alcalá Rodríguez<sup>1</sup>  
Ethel Loot Rojas Yacha<sup>2</sup>  
Jean Carlo Corpancho Carhuaz<sup>3</sup>  
Cueva Quezada Nilton Isaias<sup>4</sup>

### Resumen

El objetivo general fue analizar cómo la inversión pública favorece en el desarrollo de la infraestructura del transporte descentralizado en la región Cajamarca, entre los años 2020 y 2022. Se consideró la metodología de tipo básica, con enfoque cualitativo y que se condice con estudios básico dogmáticos. Los entrevistados coinciden en que debe existir una buena calificación al contratar un buen formulador de estudio durante las etapas de preinversión, elaboración de expediente técnico y ejecución de la obra. Por lo que es primordial asegurar la conclusión de la obra y el cumplimiento de los objetivos. Por ello, se concluyó que es vital la adecuada ejecución de la obra y es muy importante que el formulador tenga experiencia y capacidad para el desarrollo del expediente técnico; de esta manera, no habrá contratiempos en la ejecución del proyecto, sumado a la importancia que la elaboración del expediente técnico sea óptima y que la ejecución se realice en el tiempo programado con las metas logradas.

**Palabras clave:** mejoras en las políticas públicas de la conectividad de transporte, ejecución presupuestal, monitoreo y evaluación, y transparencia en la rendición de cuentas.

### Abstract

The general objective was to analyze how public investment favors the development of decentralized transport infrastructure in the Cajamarca region, between the years 2020 and 2022. The basic type methodology was considered, with a qualitative approach and that is consistent with basic dogmatic studies. The interviewees agree that there must be a good qualification when hiring a good study formulator during the pre-investment stages, preparation of the technical file and execution of the work. Therefore, it is essential to ensure the completion of the work and the fulfillment of the objectives. For this reason, it was concluded that the adequate execution of the work is vital and it is very important that the formulator has experience and capacity for the development of the technical file; In this way, there will be no setbacks in the execution of the project, added to the importance that the elaboration of the technical file is optimal and that the execution is carried out in the scheduled time with the goals achieved.

**Keywords:** improvements in public policies for transport connectivity, budget execution, Monitoring and evaluation, and transparency in accountability.

---

<sup>1</sup>Universidad César Vallejo (Perú). correo. calcala@ucvvirtual.edu.pe ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7188-0899>

<sup>2</sup>Universidad César Vallejo (Perú). correo. erojasyac@ucvvirtual.edu.pe ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0684-1284>

<sup>3</sup>Universidad César Vallejo (Perú). correo. jcorpancho@ucvvirtual.edu.pe ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3083-1820>

<sup>4</sup>Universidad César Vallejo (Perú). correo. ncuevaq@ucvvirtual.edu.pe ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1038-8884>

## INTRODUCCIÓN

Las vías de comunicación de carreteras son importantes a nivel mundial, ya que buscan integrar cada uno de los pueblos donde se articulan en forma geográfica. Para ello, Bernal (2019) nos fundamenta que la integración en los pueblos se realiza bajo la construcción de carreteras que llegan a cubrir grandes demandas de la población, que son consideradas como construcciones costosas y de una gran envergadura. La importancia del desarrollo de un crecimiento económico se realiza a través del impulso del crecimiento de integración de carreteras, el cual suma como gran apoyo de integración de economía interna y externa (Vera, 2018).

En el contexto nacional, la pobreza rural conforma la cuarta parte de la población peruana con el 24 %. Según la Ley N.º 27181, la infraestructura vial es considerada como uno de los principales aportes de cobertura de redes de comunicación entre los pueblos locales. Por su parte, Ochoa (2018) menciona que la falta de toma de decisiones en las obras de infraestructura vial no es eficiente debido a la falta de resolución de problemas técnicos y que no se cuenta con personal técnico calificado, además de que no existe un control de cumplimiento del plan, por lo que la mayoría de los proyectos no están debidamente planificados (exceden la magnitud de su costo, inversión e infraestructura) y no cumplen con el nivel de expectativa de la población, sino a los diferentes intereses personales de autoridades de turno o de pequeños grupos de poder que llegan a transgredir las normas por su propio beneficio.

Llegar a desarrollar proyectos de infraestructura en el sector vial a nivel nacional no es considerado costoso, sino tedioso, ya que se debe sanear las áreas que son designadas para la construcción de carreteras, que si bien llega a generar un apoyo y un beneficio para las poblaciones aledañas, muchas de estas poblaciones se resisten a la ejecución de las obras debido al miedo de ceder sus terrenos para construir las carreteras en la extracción del material, en donde muchos de estos proyectos a la vez sirven como

botaderos contaminantes para sus suelos, peor aún, su principal recurso es el agua. Por ello, existe un temor en la población por la aceptación de estos proyectos, siendo importante la comunicación entre los pueblos. En donde llega a resultar preocupante que, en nuestro país, pese a la necesidad de contar con infraestructura de carreteras viales, la misma población lo impide, debido al miedo de que pueda ser dañada su propiedad privada, ya que los presupuestos asignados por lo general no se contemplan solo por el saneamiento de las áreas, así como la compra de las canteras, que son cada vez más escasas.

Es en esa razón que se inicia la titulación de la tierra, que se viene dando por intermedio del Organismo de Formalización de las Propiedades Informales, (COFOPRI), el cual ha ido otorgando títulos de propiedad en lugares donde no se ha respetado el derecho de la vía. Ha generado que las carreteras vecinales tengan menos de 16 metros de ancho; asimismo, se ha llegado a disponer que las fajas de terreno sean consideradas como bienes públicos, inalienables e imprescriptibles. Por lo que el presente estudio de investigación busca conocer y resaltar las prioridades de la inversión estatal en materia de infraestructura vial en la región Cajamarca, que actualmente tiene 13 provincias y 127 distritos, de los cuales 12 distritos concentran la mayoría de la población, debido a los lugares turísticos, como los Baños del Inca y Encañada, donde se llega a concentrar el 72.85 % de la población provincial.

Respecto del modelo teórico que respalda la categoría de inversión pública, Solminihac (2018) mencionó la importancia de una inversión del Estado en los gobiernos centrales o locales a través de industrias o corporaciones públicas, por lo que es importante el desarrollo de una inversión pública de forma física o tangible que logre mejorar la infraestructura del sector transporte, telecomunicaciones, por lo que debe de llegar a responder diferentes prioridades a nivel nacional, regional y local. Por lo que hablar de inversión pública también hace referencia a una inversión humana, de habilidades y de conocimiento del consumo de bienes. En consecuencia, la inversión

pública llega a constituir un importante gasto para el Estado, pero que generalmente es el capital nacional que logra generar un desarrollo sostenible en los países.

Según, Rojas y Ramírez (2018) señalaron que invertir, implica priorizar la necesidad de ayudar a mejorar la calidad de vida mediante el uso responsable de todos los recursos financieros disponibles para el proyecto. De manera similar, la inversión pública contiene implementación de un proceso de planificación, organización y de control de recursos para lograr una o más sociedades y objetivos comunes. La inversión pública a menudo está limitada en términos de tiempo, costo o resultados; de esa manera, se busca lograr un objetivo y generar un cambio positivo o un valor agregado.

Para Palacios (2018), la inversión pública se limitó de manera directa con el tiempo que dura determinada gestión, estando relacionada, de manera total o parcial, a los recursos públicos con el fin de ampliar, crear, mejorar, restaurar, mantener o modernizar los bienes y servicios que prestan a sus poblaciones. El objetivo que se busca es mejorar la calidad de vida de su población. La inversión pública reúne a funcionarios y Gobiernos, incluidos los gobiernos locales, los gobiernos regionales y sus ministerios, para satisfacer las diversas necesidades de la población, que debe concretar proyectos de inversión.

Aray (2018) señaló que la inversión pública tiene como finalidad auxiliar al Estado en materia de infraestructura vial, y sus esfuerzos están orientados a promover el desarrollo socioeconómico regional mejorando la eficiencia y la eficacia en la gestión de la inversión pública local, principalmente en los gobiernos regionales como voceros del desarrollo en sus territorios. De igual forma, señalan que el ciclo de inversión pública consta de cinco etapas que conforman su proceso, orientando los proyectos de inversión desde el diseño hasta la entrega del producto, vinculándolos a los programas de gobierno

y políticas públicas. El objetivo del ciclo es mejorar las oportunidades para todos, así como brindar calidad y eficacia de la inversión pública.

Para Gutiérrez (2017), la inversión pública es entendida como la dirección de diversos recursos, siendo la tarea principal del Estado mejorar la infraestructura vial para promover el crecimiento de la economía local y así atender mejor las diversas necesidades de presencia social. Mejorar el proceso de desarrollo social en el que se toman acciones para asegurar la prosperidad de todos y en el interés común del país, por ejemplo, la transferencia de recursos o la contratación de servicios públicos por parte de empresas privadas.

## METODOLOGÍA

El diseño empleado en la investigación fue el estudio de caso, desde una mirada holística, puesto que busca analizar y reconocer a profundidad las experiencias, desarrollo y procesos que implica el cumplimiento de los proyectos de la inversión.

Para Hernández et al. (2014), el enfoque cualitativo es reconocido como un criterio naturalista fenomenológico e interpretable, que aporta conocimiento por medio del análisis profundo de sus preguntas de manera abierta pretendiendo establecer un aporte del punto de vista junto a un criterio de análisis y de revisión más interpretativo y contextual hacia una determinada problemática.

En la mejora de la infraestructura de transporte descentralizado Provias en la región Cajamarca, fue importante desarrollar una gestión financiera, para conocer y aprender la toma de decisiones que sumen al beneficio social.

Según Bernal (2010), es importante señalar que la ventaja de la investigación básica radica en la generación de nuevos conocimientos, que luego serán utilizados por la investigación aplicada para continuar innovando en varios campos.

Para, Fuster (2019) el objetivo del diseño fenomenológico se fundamenta en llegar a transformar las experiencias vividas en una expresión textual, de manera que pueda representar una apropiación reflexiva de forma significativa, llegando a describir de una forma más sencilla el fenómeno.

Es importante mencionar que los participantes o la población informante estuvo conformada por los administradores de las obras con experiencia de cinco años en el cargo y con conocimiento de su entorno problemático, que buscan mejorar e implementar la calidad de los proyectos de inversión pública.

Las técnicas de recolección de datos se llegaron a realizar a través de un conjunto de preguntas abiertas a los administradores de las obras, cuyo propósito fue generar información de las experiencias y conocimiento de la realidad problemática.

Ante lo expuesto, Huamanchumo y Rodríguez (2015) definieron a las entrevistas como aquella técnica en donde a través de una conversación, que puede ser grabada con propósitos de documentación por medio de un video o audio, se logra intercambiar la información entre el entrevistado y el entrevistador para luego ser analizada de forma objetiva.

El proceso de la recopilación de información se realizó a través de la recopilación de los datos estructurados expresados en términos numéricos. Los resultados obtenidos fueron examinados para determinar si son consistentes con el contenido de los objetivos del estudio (Hernández y Mendoza, 2018).

Para Hernández et al. (2014), la literatura documental es un método de investigación cualitativo encargado de recopilar y seleccionar información mediante la lectura de documentos, revistas, libros, por lo tanto, ello beneficia como información comparativa.

En cuanto al procedimiento, primero se llegó a solicitar el debido permiso a cada uno de los administradores de las obras que las dirigen a nivel nacional. Para poder participar del presente estudio se permitió tener acceso al directorio telefónico, así como al correo de cada uno de los administradores. Después se solicitó el consentimiento informando a cada administrador, para hacerles llegar nuestra entrevista y que nos permitan su participación en el estudio. Luego se llegó a realizar las entrevistas por Google Meet con los jefes de obras. En ellas se desarrolló una entrevista en un ambiente privado, lo que generó confianza al momento en que se llegó a aplicar la guía. Las respuestas que se obtuvieron fueron dadas de manera natural. Finalmente se llegó a proceder con la transcripción de las respuestas y su análisis con respecto a cada uno de los objetivos.

El método y proceso para analizar y recabar información se realizó de manera ordenada conforme al siguiente detalle:

1. Primero, se consideró la elaboración de la guía de entrevista con el fin de ser aplicado a los administradores de las obras de Provias con experiencia de cinco años en el cargo y con conocimiento de su entorno problemático, que buscan mejorar e implementar la calidad de los proyectos.
2. Se recopiló la información para realizar una matriz de triangulación en donde se contrastaron los resultados en relación a los objetivos propuestos.
3. Dar respuestas a los objetivos, generando un aporte al estudio realizado en tema de gestión de proyectos de inversión pública de Provias Descentralizado.

4. Posteriormente se realizó la acopia de la información recibida mediante las guías de entrevistas, procediendo a vaciar dicha información en el formato correspondiente.

5. Finalmente, se procedió al análisis de la información recibida de los entrevistados, a fin de ser procesada desde un enfoque cualitativo, empleando un método de investigación pura.

que se hicieron preguntas; si no se daba el caso, se hacía recomendaciones y adiciones respecto a los propósitos de las entrevistas.

Tomando como referencia lo anterior, los objetivos de la investigación realizada refuerzan los resultados de las entrevistas, ya que las preguntas identificadas se formulan de acuerdo con las categorías y subcategorías del trabajo de investigación y son consistentes con los objetivos generales. Descripción del debido proceso y principios en conflicto desarrollados durante la audiencia virtual.

## RESULTADOS

Con base a los resultados logrados en las entrevistas, se hizo referencia al contenido de los datos recopilados durante las entrevistas con expertos, para quienes se desarrollaron pautas de entrevista en las

### RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

Matriz de triangulación de las entrevistas

PREGUNTA 1	EXPERTOS	RESPUESTAS	ANÁLISIS
1. ¿Qué criterios se deben tomar para favorecer el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizada en la región Cajamarca?	Experto 1	Satisfacción de los usuarios, integración y acceso a servicios, corredores logísticos para el transporte de mercancías.	Se comprende que la mayoría de los expertos coinciden en que es necesario, para atender las necesidades de los usuarios, integrar y adquirir servicios, poder transportar mercancías, que también requieren despejar planes de impacto y compensación.
	Experto 2	Tener saneado el plan de afectación y compensaciones a emplearse antes de la ejecución física del proyecto.	
	Experto 3	Dar mayor responsabilidad a las unidades zonales.	

	Experto 4	El criterio funciona con base en la necesidad del desarrollo de los pueblos, que corresponde a un tema social más que esperar un lado alto, ya que en pueblos que no conectan no existe la ganadería, agricultura sostenible ni comercio entre pueblos.	<p>Dar a las divisiones regionales mayor responsabilidad en el cumplimiento de criterios sociales para atender las necesidades de la población, como el acceso a centros productivos, centros educativos, centros médicos, etcétera. Por lo tanto, es necesario coordinarse con las autoridades locales para satisfacer sus necesidades de mayor descentralización de la infraestructura vial. Por tal razón, se debe tener en cuenta que es muy necesaria una buena planificación, gestión, ejecución, seguimiento, y hay que tener en cuenta todos los proyectos integrados de mando, planificación, control y transferencia.</p>
	Experto 5	Criterios sociales para satisfacer necesidades de la población como el acceso a los centros de producción, a centros educativos, a centros de salud y otros criterios técnicos para lograr la reducción del tiempo, costo e inseguridad vial en transporte.	
	Experto 6	Identificación oportuna de accesos.	
	Experto 7	Coordinar con los gobiernos locales y atender sus pedidos para descentralizar mucho más la infraestructura vial.	
	Experto 8	Considero que es muy necesario tener una buena planificación, administración, ejecución y monitoreo.	
	Experto 9	Considerar proyectos integrales.	
	Experto 10	Ordenamiento, planificación, control y sanciones.	

PREGUNTA 2	EXPERTOS	RESPUESTAS	ANÁLISIS
<p>2. ¿Cómo califica la importancia de contratar un buen formulador de estudio durante las etapas de preinversión, elaboración de expediente técnico y ejecución de la obra?</p>	Experto 1	Primordial para asegurar la conclusión de la obra y el cumplimiento de los objetivos.	<p>Se comprende que la mayoría de los expertos coinciden en que es necesario para asegurar la conclusión de la obra y el cumplimiento de los objetivos, sobre la formulación que garantiza la calidad del proyecto y que sean reales (verificación real de situación). Sería lo más correcto para mejorar la calidad de los expedientes técnicos y que generalmente en todo el Perú son pocos los casos donde son necesario formular la etapa de reinversión. Se comete mucho error en subestimar el costo, y lo más importante para la viabilidad, que son los documentos de tenencia de la propiedad, así como de los permisos, que no se consiguen en esta etapa, o son de otro sitio. En todo caso, sí es importante señalar que, con base en una economía de proyección, hay beneficio con el proyecto.</p> <p>Como “vital”, pues de este depende de la adecuada ejecución de la obra.</p> <p>Muy importante para identificar correctamente la necesidad.</p> <p>Es clave que el formulador tenga experiencia y capacidad para el desarrollo del expediente técnico. En consecuencia, no habrá contratiempos en la ejecución del proyecto.</p> <p>Es de suma importancia que la elaboración del expediente técnico sea óptima, ya que de este depende que la ejecución se realice en el tiempo programado y con las metas logradas.</p> <p>Es importante para que la inversión en todas sus etapas se ejecute de forma eficiente.</p> <p>Es de suma importancia porque es el que identifica un problema determinado, luego analiza y evalúa, en forma iterativa, alternativas de solución que permita cerrar brechas.</p>
	Experto 2	La base consiste en que se formulen garantizando la calidad del proyecto y que sean reales (verificación real de situación).	
	Experto 3	Sería lo más correcto, para mejorar la calidad de los expedientes técnicos.	
	Experto 4	Generalmente, en el Perú pocos son los casos en que se necesita la formulación de la etapa de reinversión. Se comete mucho el error de subestimar el costo, y lo más importante para la viabilidad, que son los documentos de tenencia de la propiedad, así como de los permisos, que no se consiguen en esta etapa, o son de otro sitio. En todo caso, sí es importante señalar que, con base en una economía de proyección, hay beneficio con el proyecto.	
	Experto 5	Como “vital”, pues de este depende de la adecuada ejecución de la obra.	
	Experto 6	Muy importante para identificar correctamente la necesidad.	
	Experto 7	Es clave que el formulador tenga experiencia y capacidad para el desarrollo del expediente técnico. En consecuencia, no habrá contratiempos en la ejecución del proyecto.	
	Experto 8	Es de suma importancia que la elaboración del expediente técnico sea óptima, ya que de este depende que la ejecución se realice en el tiempo programado y con las metas logradas.	
	Experto 9	Es importante para que la inversión en todas sus etapas se ejecute de forma eficiente.	
	Experto 10	Es de suma importancia porque es el que identifica un problema determinado, luego analiza y evalúa, en forma iterativa, alternativas de solución que permita cerrar brechas.	



PREGUNTA 3	EXPERTOS	RESPUESTAS	ANÁLISIS
3. ¿Considera que la entidad Provías Descentralizado utiliza adecuadamente las herramientas de planificación (Plan Operativo Anual, Plan Anual de Adquisiciones)?	Experto 1	Sí.	Sí, ya que se priorizan los proyectos y adquisiciones más relevantes, que permita lograr los objetivos como institución. Así también se considera que ello logrará el cumplimiento de los proyectos. Por lo tanto, sí se usa correctamente, pero los cambios y las diferencias políticas pueden afectar y estancar el proceso y su resultado. Entonces sí, debe seguir trabajando para mejorar continuamente sus procesos de gestión. Así, la unidad ejecutora es responsable de implementar el plan operativo anual (POA) y el plan de adquisiciones para proyectos de inversión como Provías Descentralizado.
	Experto 2	Para el cumplimiento de los objetivos como institución, consideramos que sí se cumple.	
	Experto 3	Sí.	
	Experto 4	He visto que las convocatorias son adecuadas, así como de la pluralización de proveedores, eso hace pensar que toda la línea de adquisiciones es correcta.	
	Experto 5	Sí.	
	Experto 6	Sí.	
	Experto 7	Sí, ya que se priorizan los proyectos y adquisiciones más urgentes.	
	Experto 8	Considero que sí se utiliza adecuadamente, pero los cambios y las diferencias políticas afectan y estancan los procesos y sus resultados.	
	Experto 9	De alguna forma sí, debe seguir trabajando en la mejora continua en los procesos de gestión.	
	Experto 10	A una Unidad Ejecutora le corresponde ejecutar el proyecto de inversión del Plan Operativo Anual (POA) y Plan de Adquisiciones, como es Provías Descentralizado.	
PREGUNTA 4	EXPERTOS	RESPUESTAS	ANÁLISIS
4. ¿Considera qué debe calificar la solvencia económica del contratista en la etapa de ejecución de la obra?	Experto 1	Sí.	Sí, es muy importante, porque en la mayoría de los casos la insuficiente solvencia económica del contratista causa que no finalice en el plazo acordado, generando problemas sociales. Sí, la oportunidad de gastar durante la implementación es clave.
	Experto 2	Sí, es muy importante porque en la mayoría la falta de solvencia económica del contratista ocasiona que no terminen en el plazo pactado, generando problemas sociales.	
	Experto 3	Sí.	
	Experto 4	Claro que no.	
	Experto 5	No, personalmente considero que se debería hacer en la etapa anterior para la contratación.	
	Experto 6	Sí.	
	Experto 7	Sí, es clave la capacidad de gasto durante la ejecución.	

	Experto 8	Definitivamente, ya que el retraso en el pago de las valorizaciones no debe ser motivo para que el contratista incumpla con los materiales y el pago a sus trabajadores.	Además, porque el retraso en el pago del presupuesto no debe ser motivo para que el contratista no cumpla con los materiales y pague al trabajador. Por lo tanto, no se considera que deba realizarse en la etapa anterior del contrato. Esto es importante para poder hacer frente a problemas de pago, manual, material y evitar retrasos en la ejecución. Es muy importante que cada contratista tenga solvencia económica, especialmente durante la ejecución de las obras.
	Experto 9	Esto es importante para poder solventar pagos de materiales y mano de obra, y evitar atrasos en la ejecución.	
	Experto 10	Es muy necesario que todo contratista tenga solvencia económica sobre todo durante la ejecución de una obra.	
<b>PREGUNTA 5</b>	<b>EXPERTOS</b>	<b>RESPUESTAS</b>	<b>ANÁLISIS</b>
5. ¿Considera que los vacíos legales dentro de los contratos perjudican el monitoreo y la evaluación durante el desarrollo de proyecto de infraestructura de transporte descentralizado y, por ende, afecta la calidad de vida de la población?	Experto 1	Sí.	De hecho, socavan el monitoreo y el seguimiento antes, durante y después de la ejecución de los proyectos de inversión porque estas brechas hacen que los contratistas generen problemas durante la ejecución, en muchos casos incumpliendo los contratos. Los vacíos jurídicos siempre afectarán, las lagunas legales pueden así empeorar las cosas de alguna manera. Por lo tanto, si no se toman en cuenta los aspectos legales clave en el proceso de elaboración y/o adjudicación de contratos, se afecta la culminación del proyecto, la infraestructura vial y la calidad de vida de la población. Además, estas brechas se utilizarán para reducir la calidad de los proyectos que conducen a la paralización del trabajo o incluso trabajo inconcluso que afecta directamente las necesidades de la población. Después de todo, estas brechas crean malentendidos que no se desarrollarán a través de los procedimientos adecuados.
	Experto 2	Efectivamente, perjudican el monitoreo y el seguimiento antes, durante y después de la ejecución de un proyecto de inversión, porque los contratistas se basan en estos vacíos para generar problemas en la ejecución, mutilando en muchos casos los contratos.	
	Experto 3	Sí.	
	Experto 4	Siempre hay merma en un proyecto, como también las condiciones climáticas siempre influyen.	
	Experto 5	Los vacíos legales perjudican de alguna manera la ejecución de la obra, y el adecuado monitoreo y evaluación, lo que podría traducirse, dependiendo de la magnitud obviamente, en algún efecto negativo para que la población se beneficiara del proyecto.	
	Experto 6	Sí.	
	Experto 7	Sí, en efecto, durante la formulación y/o contratación no se consideran puntos legales claves que afectan la culminación de los proyectos, en consecuencia, la infraestructura vial y la calidad de la población resulta inconsistente.	

	Experto 8	Sí, ya que estos vacíos serán aprovechados de forma negativa para disminuir la calidad del proyecto.	
	Experto 9	Esto genera paralización de obra y hasta obras que quedan sin culminar, afectando directamente las necesidades de la población.	
	Experto 10	Los vacíos generan mala interpretación, por lo tanto, no se desarrolla con el debido procedimiento.	
<b>Pregunta 6</b>	<b>Expertos</b>	<b>Respuestas</b>	<b>Análisis</b>
	Experto 1	Sí.	
6. ¿Considera que uno de los factores que perjudican los costos durante la ejecución de una obra es la falta de concertación entre la entidad, el contratista y la comunidad?	Experto 2	Si un proyecto es de calidad (perfil y expediente), los riesgos de tener problemas en la ejecución son mínimos. Y, por ello, los problemas sociales también serían mínimos.	Por supuesto. Si el proyecto es de alta calidad o emblemático (perfil y expediente), el riesgo de problemas durante la ejecución debe ser mínimo. Por lo tanto, los problemas sociales también deben ser mínimos. En términos de mano de obra puede ser así, pero en términos de costos se debe hacer una buena investigación, que es adicional, falta de título propiedad, CIRA, etcétera. No necesariamente, porque el costo de ejecución del proyecto se basa en la investigación profunda de la zona en la que se lleva a cabo el proyecto, y el costo unitario de los trámites a través de dicha investigación debe realizarse. Además, cuando la TRD no brinda un rango claro, significa que no está en buen proceso de elaboración de documentación técnica.
	Experto 3	Sí.	
	Experto 4	Son los adicionales, como mejoramientos, falta de actas de propiedad, etcétera.	
	Experto 5	No necesariamente.	
	Experto 6	Sí.	
	Experto 7	No, ya que los costos de la ejecución de los proyectos se desarrolla con base en un estudio de mercado de la zona donde se realiza el proyecto, y que con dicho estudio de mercado se realiza los costos unitarios del expediente, con el cual se debe ejecutar el proyecto.	
	Experto 8	Referente a la mano de obra puede ser que sí, pero referente a los insumos, se tiene que hacer un buen estudio de mercado.	
	Experto 9	Cuando las TDR no dan un alcance claro.	
	Experto 10	No, es en la etapa de elaboración del expediente técnico.	

## DISCUSIÓN

Los entrevistados coinciden en que sí existió criterios que se deben tomar para favorecer el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado en la región Cajamarca. En tanto, fue importante conocer el nivel de satisfacción de los usuarios, integración y acceso a servicios, corredores logísticos para el transporte de mercancías. De ahí que, para lograr el saneamiento, el plan de afectación y compensaciones (PACRI) debe realizarse antes de la ejecución física del proyecto, además de empoderar con mayor responsabilidad a las unidades zonales. Es por ello que el criterio tiene en cuenta la necesidad del desarrollo de los pueblos y responde a un tema social, ya que en pueblos que no conectan no existe la ganadería, la agricultura sostenible ni el comercio. Además, los criterios sociales sirven como medidores de satisfacción de las necesidades de la población, como el acceso a centros de producción, a centros educativos, a centros de salud y otros criterios técnicos para lograr la reducción del tiempo, costo e inseguridad vial en transporte. Por lo tanto, es bueno coordinar con los gobiernos locales y atender sus pedidos para descentralizar mucho más la infraestructura vial, y es muy necesario tener una buena planificación, administración, ejecución y monitoreo (considerar proyectos integrales, ordenamiento, planificación, control y sanciones).

Lo analizado tiene coincidencia con lo expuesto por Machado (2017) quien manifestó que el objetivo es también poder medir la contribución que se logra por medio de la colocación de la infraestructura de comunicación y transporte. Es por dicha razón que se refleja en el incremento de la economía de las diferentes regiones del país. Se tiene como primera medida reconocer los efectos que fijan y reducen la inversión, la cual afecta el PIB positivo que muestra el trabajador en la región. En segundo lugar, prever por medio de un método de trabajo un canal especial de actividades que permita conocer los efectos indirectos dentro de la construcción de transporte y comunicación.

En resumen, es perceptible que sí debe existir una buena calificación al contratar un buen formulador de estudio durante las etapas de pre inversión, elaboración de expediente técnico y ejecución de la obra. Por lo que es primordial asegurar la conclusión de la obra y el cumplimiento de los objetivos. Ya que es esencial que se formulen garantizando la calidad del proyecto y que sean reales (verificación real de situación), además de que es lo más correcto para mejorar la calidad de los expedientes técnicos. Por lo que se sabe, generalmente en el Perú pocos son los casos que necesitan la formulación de la etapa de reinversión; se comete mucho error en subestimar el costo y —lo más importante para la viabilidad— los documentos de tenencia de la propiedad, así como los permisos, que no se consiguen en esta etapa o son de otro sitio. En todo caso, sí es importante señalar que, con base en una economía de proyección, hay beneficio con el proyecto. Por ello se concluye que es vital, pues de este depende la adecuada ejecución de la obra, y muy importante para identificar correctamente la necesidad. Y la clave para el desarrollo del expediente técnico es que el formulador tenga experiencia y capacidad, para que así no haya contratiempos en la ejecución del proyecto, sumado a la importancia de que la elaboración del expediente técnico sea óptima, ya que de este depende que la ejecución se realice en el tiempo programado, con las metas logradas y alternativas de solución que permitan cerrar brechas.

Existen equivalencias entre lo analizado con lo expuesto por Palacios (2018) quien menciona que dentro de la investigación se muestra el efecto que tiene la inversión pública en la implementación de la infraestructura de transporte y cómo se enfoca en el incremento del PBI en el Perú, durante el periodo 2000-2016; además, considera los factores competitivos en todas las regiones necesitadas de nuestro país. Por ende, concluye que toda inversión debe estar sustentada en el buen manejo presupuestal de los jefes y los administradores de los diferentes proyectos de infraestructura, lo cual aporta en el cambio social necesario.

Sobre los hechos concretos planteados, existe mucho por mejorar, en especial dentro de las políticas públicas que beneficie el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado y que permita cerrar las brechas económicas y dé oportunidad social para todos.

De lo afirmado por la entidad Provías Descentralizado, se utilizó adecuadamente las herramientas de planificación (Plan Operativo Anual, Plan Anual de Adquisiciones); sin embargo, los cambios y las diferencias políticas pueden afectar y estancar el proceso y su resultado. Entonces, sí se debe seguir trabajando para mejorar continuamente sus procesos de gestión. Así, la unidad ejecutora es responsable de implementar el Plan Operativo Anual (POA) y el Plan de Adquisiciones para Proyectos de Inversión, como Provías Descentralizado.

Ello tiene concordancia con el estudio propuesto por los autores Gutiérrez y Melgarejo (2017), quienes coinciden en que durante el marco técnico ambiental y de organización se pretende organizar la proyección que beneficie las escalas de logros y beneficios sociales que acarrea una obra emblemática de comunicación vial y transporte. Por lo que es necesario configurar herramientas que permitan consolidar a los departamentos alejados dentro del territorio nacional y masificar el transporte evitando retrasos en la inversión pública.

Sobre los hechos comentados conforme al objetivo específico 1: analizar las mejoras en las políticas públicas de la conectividad de transporte y para el desarrollo de la infraestructura del transporte descentralizado en la región Cajamarca, entre los años 2020 y 2022, aún existe el no cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial en la región Cajamarca. Por tal razón, hay mucho por mejorar dentro de las políticas públicas para que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado y permitan cerrar las brechas de conectividad, crecimiento de la economía, y dé oportunidad social para todos.

Según el tercer objetivo, sobre la pregunta relacionada con la solvencia económica del contratista en la etapa de ejecución de la obra, es importante acotar que en la mayoría de los casos la insuficiente solvencia económica del contratista no finaliza en el plazo acordado, generando así problemas sociales, siendo clave la oportunidad de gastar durante la implementación.

Según los entrevistados E8, E9 y E10, que no coinciden porque el retraso en el pago del presupuesto no debe ser motivo para que el contratista no cumpla con los materiales y pague al trabajador, esto es importante para poder hacer frente a problemas de pago, manual, material, y evitar retrasos en la ejecución. Es muy importante que cada contratista tenga solvencia económica, especialmente durante la ejecución de las obras.

La información expuesta tiene coherencia con el trabajo de investigación de Escobar (2018), quien señala que el crecimiento estratégico financiero global e institucional y la viabilidad de los proyectos en el transporte, mitigan la comunicación entre localidades. Es por tal motivo que se plantearon procesos claves, financiamiento, sistema de trabajo y viabilidad. Es necesario conocer la disponibilidad de la solvencia económica de la empresa y los mecanismos previos, con proyección sostenible, económico, social e inclusive para las comunidades demandantes.

Sobre los hechos conforme al objetivo específico 2: analizar las mejoras en las políticas públicas de la conectividad de transporte y para el desarrollo de la infraestructura del transporte descentralizado en la región Cajamarca, entre los años 2020 y 2022, prevalece aún el no cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial en la región Cajamarca. Por tal razón, hay mucho por mejorar dentro de las políticas públicas que beneficie el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado y que permita cerrar las brechas de conectividad, crecimiento de la economía y de oportunidad social para todos.

Respecto a la pregunta 5, los entrevistados coinciden afirmando, dando como conformidad a la pregunta relacionada sobre los vacíos legales dentro de los contratos que perjudican el monitoreo y la evaluación durante el desarrollo del proyecto de infraestructura de transporte descentralizado y, por ende, afecta la calidad de vida de la población. De tal manera, se desarrolla el monitoreo y seguimiento antes, durante y después de la ejecución de los proyectos de inversión porque estas brechas hacen que los contratistas generen problemas durante la ejecución, en muchos casos incumpliendo los contratos. Los vacíos jurídicos siempre afectarán las lagunas legales, pueden así empeorar las cosas de alguna manera. Por lo tanto, si no se toman en cuenta aspectos legales clave en el proceso de elaboración y/o adjudicación de contratos, se afecta la culminación del proyecto, la infraestructura vial y la calidad de vida de la población. Además, estas brechas se utilizarán para reducir la calidad de los proyectos que conducen a la paralización del trabajo o incluso al trabajo inacabado que afecta directamente las necesidades de la población.

El resultado de los entrevistados tiene consistencia con la investigación propuesta por De la Riva (2017), que expone los modelos en donde se financia todo proyecto de infraestructura pública. Se concluye que todo contrato de una obra pública y la concesión llegan a constituir alrededor de dos técnicas jurídicas en donde se ha logrado financiar la infraestructura de las obras. Por lo que los presupuestos públicos deben de llegar a ser correlativos con la inversión privada, donde siempre existe un mayor aporte, que siempre busca cubrir la falta de financiamiento y en el que se recurre al *leasing* público y el fideicomiso público.

Sobre los hechos discutibles conforme al objetivo específico 3: analizar el nivel de impacto que tiene el monitoreo y la evaluación para el desarrollo de la infraestructura del transporte descentralizado en la región Cajamarca, entre los años 2020 y 2022, persiste el incumplimiento de los avances del saneamiento físico vial en la región Cajamarca. Por tal razón, hay mucho por mejorar dentro de las políticas públicas que beneficien el desarrollo de la infraestructura de

transporte descentralizado y que permita cerrar las brechas de conectividad, crecimiento de la economía y dé oportunidad social para todos.

Respecto a la pregunta 9, los entrevistados coinciden afirmando y validando la pregunta relacionada sobre los factores que perjudican los costos durante la ejecución de una obra, que es la falta de concertación entre la entidad, el contratista y la comunidad. Por supuesto, si el proyecto es de alta calidad o emblemático (perfil y expediente), el riesgo de problemas durante la ejecución debe ser mínimo. Por lo tanto, los problemas sociales también deben ser mínimos. En términos de mano de obra puede ser así, pero en términos de costos se debe hacer una buena investigación, que es adicional, sobre la falta de título de propiedad, CIRA.

Cabe precisar que no existen coincidencias, ni afirman ni validan la pregunta relacionada sobre los factores que perjudican los costos durante la ejecución de una obra, por falta de concertación entre la entidad, el contratista y la comunidad además de la carencia de investigación profunda respecto de los costos de ejecución del proyecto de la zona frente al costo unitario de los trámites a realizarse. Además, cuando el TRD no brinda un rango claro, significa que no está en buen proceso de elaboración de documentación técnica.

Según Zorzoli (2017), un proyecto de inversión pública es importante, pues llega a analizar la infraestructura, el territorio y los aportes de desarrollo de inserción que generan a nivel territorial a través de una obra de transporte vial. En el caso de la región de Argentina, esta ha sido beneficiada de grandes desarrollos de sus comunidades con la construcción de estas carretas, llegando a optimizar el tiempo y el costo en transporte de los productos de diferentes comunidades, por lo que debe de estar debidamente planificada para disminuir posibles conflictos territoriales y ambientales que puedan llegar a generar la construcción de una carretera, por lo que la construcción de estas obras debe también estar integrada con la conservación del ambiente generando una satisfacción de beneficio entre las comunidades que viven alrededor de la carretera.

Sobre los hechos estimados conforme al objetivo específico 4: analizar el nivel de aporte que tiene la transparencia y la rendición de cuentas para el desarrollo de la infraestructura del transporte descentralizado en la región Cajamarca, entre los años 2020 y 2022. Aún existe el no cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial en la región Cajamarca. Por tal razón, hay mucho por mejorar dentro de las políticas públicas que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado y que permita cerrar las brechas de conectividad, crecimiento de la economía y dé oportunidad social para todos.

## CONCLUSIONES

Primero, se logra analizar con hechos de información corroborado con el objetivo general planteado que aún no existe cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial-financiero en la región Cajamarca y se evidencian brechas por mejorar dentro de las políticas públicas y que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado, aporte a la económica de la región y dé oportunidad social para todos.

Segundo, se logra analizar con hechos de información del objetivo específico 1, que aún no existe el cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial y no se logra la conectividad de transporte en la región Cajamarca. Aún existen brechas por mejorar dentro de las políticas públicas y que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado, que aporte a la económica de la región y genere oportunidad social para todos.

Tercero, se logra analizar con hechos de información afines al objetivo específico 2, que aún no existe cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial, no se ha logrado la ejecución presupuestal al 100 % en la mayoría de los proyectos de la región Cajamarca. Aún existe brechas por mejorar dentro de

las políticas públicas y que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado, aporte a la económica de la región y dé oportunidad social para todos.

Cuarto, se logra analizar con hechos de información del objetivo específico 3, Que aún no existe cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial, existen brechas por mejorar dentro de las políticas públicas y que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado, aporte a la económica de la región y dé oportunidad social para todos.

Quinto, se logra analizar con hechos de información del objetivo específico 4, el nivel de aporte que tiene la transparencia y la rendición de cuentas para el desarrollo de la infraestructura del transporte descentralizado en la región Cajamarca, entre los años 2020 y 2022. Se afirma que aún no existe cumplimiento de los avances del saneamiento físico vial, en tanto que la transparencia y la rendición de cuentas es un problema recurrente en todo proyecto de inversión pública en la región Cajamarca. Aún existen brechas por mejorar dentro de las políticas públicas que beneficien el desarrollo de la infraestructura de transporte descentralizado, aporte a la económica de la región y dé oportunidad social para todos.

## REFERENCIAS

- Aray, H. (2018). Efectos de la descentralización sobre la acumulación de infraestructura pública: el caso de España. *El Trimestre Económico*, 85(340), 859-884. <https://www.redalyc.org/journal/313/31359237007/>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación administración, economía, humanidades, y ciencias sociales*. (O. Palma (ed.); Tercera Ed, Vol. 3). <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/El-proyecto-de-investigación-F.G.-Arias-2012-pdf.pdf>

- De la Riva, I. (2017). Nuevos modelos de financiación de infraestructuras públicas. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, 17, 193-212. <https://www.redalyc.org/journal/5038/503857532011/>
- De Solminihac, H. (2018). Gestión de infraestructura vial (3.a ed.). Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Escobar, G. (2018). Diseño de una herramienta financiera para la inversión pública y privada en proyectos de sistemas de transporte por cable aéreo urbano estudio de caso cable aéreo Manizales-Villamaría. *Novum*, II(8), 117-139. <https://www.redalyc.org/journal/5713/571360738007/>
- Fuster, D. (2019). Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. *Propósitos y Representaciones*, 7(1), 201. <https://doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>
- Gutiérrez, F. (2017). El impacto del gasto público sobre la inversión privada en México (1980-2015). *Economíaunam*, 14(42), 136-149. <https://www.redalyc.org/journal/3635/363553149007/>
- Gutiérrez, H. y Melgarejo, M. (2017). Clasificación automática del avance de megaproyectos de inversión pública en Colombia, desde un enfoque técnico, organizacional y ambiental. *Ingeniería*, 22(3). <https://www.redalyc.org/journal/4988/498853957006/>
- Hernández, R. y Mendoza, P. (2018). *Metodología de la Investigación. Las rutas cuantitativas, cualitativa y mixta*. Editorial Mc Graw Hill Education. <https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>
- Hernandez, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (Mc Graw Hill Education (ed.); Sexta). <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Jara, V., y Vera, L. (2018). Brecha de infraestructura en Paraguay; ¿cuánto invertir en rutas? *Población y Desarrollo*, 24(46), 2-11. [https://doi.org/10.18004/pdfce/2076-054x/2018.024\(46\).002-011](https://doi.org/10.18004/pdfce/2076-054x/2018.024(46).002-011)
- Machado, R. (2017). Crecimiento económico e infraestructura de transportes y comunicaciones en el Perú. *Economía*, 40(79), 9-46. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6414013>
- Ochoa, A. (2018). Reflexiones en torno al transporte y la inversión pública en ciudades intermedias. El caso de Arequipa, 2002-2016. *Politai*, 9(16), 40-74. <https://doi.org/10.18800/politai.201801.002>
- Palacios, C. (2018). Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000-2016. *Ingeniería Industrial*, (036), 197-210. <https://www.redalyc.org/journal/3374/337458057010/>
- Rojas, M. y 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*, 17(32), 109-128. <https://www.redalyc.org/journal/750/75058047007/>
- Vera, L. (2018). Brecha de infraestructura en Paraguay; ¿cuánto invertir en rutas? *Población y Desarrollo*, 24(46). [https://www.redib.org/Record/oai\\_articulo2966306-brecha-de-infraestructura-en-paraguay-%C2%BFcu%C3%A1nto-invertir-en-rutas](https://www.redib.org/Record/oai_articulo2966306-brecha-de-infraestructura-en-paraguay-%C2%BFcu%C3%A1nto-invertir-en-rutas)
- Zorzoli, F. (2017). Infraestructura, territorio y conservación: aportes para el debate sobre modelos de desarrollo y su inserción territorial a partir de un caso de intervención en infraestructura vial en el norte argentino. *Revista Transporte y Territorio*, 17, 172-202. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333053372009>