

NO SALDA
00000000:00 00



UNAP

ESCUELA DE POST GRADO
"JOSE TORRES VASQUEZ"
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

TESIS:

B11

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN ESTRUCTURAS BÁSICAS Y LA CALIDAD DE
VIDA EN EL DISTRITO DE PUNCHANA

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
MAGÍSTER EN GESTIÓN PÚBLICA

AUTORES:

WILLIAM ENRIQUE BABILONIA RÍOS
JUAN CARLOS RAMÍREZ CERVÁN

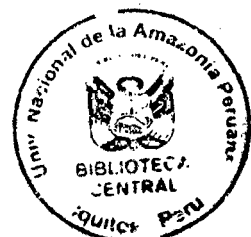
ASESOR

LIC. ADM. JORGE PÉREZ SANTILLÁN

IQUITOS - PERÚ

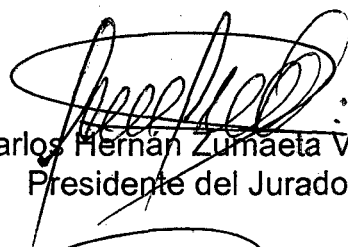
JUNIO 2012

DONADO POR:
William E. Babilonia Ríos
Notario
Iquitos, 11 de 08 de 2014

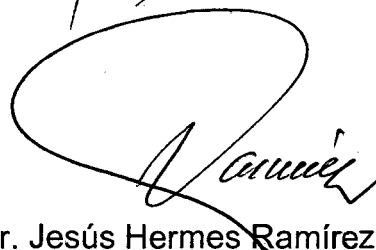


355

JURADO DE TESIS
Según Resolución Directoral N° 042-2008-EPG-UNAP



Dr. Carlos Hernán Zumaeta Vásquez
Presidente del Jurado



Mgr. Jesús Hermes Ramírez Enrique
Miembro del Jurado



Mgr. Manuel Ignacio Núñez Horna
Miembro del Jurado

AGRADECIMIENTO

A los Docentes de la Escuela de Post Grado de la Universidad Nacional de la Amazonía Peruana.

A nuestros familiares quienes nos dieron su apoyo incondicional.

DEDICATORIA

- A mis padres, a través de los cuales Dios hizo posible mi existencia, y sin cuyo apoyo y esfuerzo no hubiese sido posible alcanzar la felicidad de esta meta.

Willian Enrique Babilonia Ríos

- A DIOS por guiarme todos los días de mi vida, a mis padres Juan Gualberto Ramírez Ávila y Natalia Mercedes Cerván de Ramírez y a mi familia por su apoyo incondicional en los momentos compartidos.

Juan Carlos Ramírez Cerván

INDICE

	Pág.
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Antecedentes y formulación del problema	1
1.2 Objetivos de la investigación	7
1.2.1 Objetivo general	7
1.2.2 Objetivos específicos	7
2. MARCO TEÓRICO	8
2.1 Necesidades de las personas	8
2.2 El estado como proveedor de infraestructura básica	10
2.3 La calidad de vida	12
2.4 Marco conceptual	15
3. MARCO METODOLÓGICO	17
3.1 Hipótesis	17
3.2 Variables, indicadores e índices	17
3.3 Metodología	18
3.3.1 Tipo de investigación	18
3.3.2 Diseño de investigación	18
3.3.3 Población y muestra	19
3.3.4 Procedimiento de recolección de datos	20
3.3.5 Técnica de recolección de datos	20
3.3.6 Instrumento de recolección de datos	20
3.3.7 Procesamiento de la información	21
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	22
4.1 Datos generales	22
4.2 Descripción univariable sobre el servicio de infraestructura básica recibida	23
4.2.1 Descripción univariable del tiempo de la obra	23
4.2.2 Descripción univariable sobre la organización de la obra	25
4.2.3 Descripción univariable sobre la obra como producto	27
4.3 Descripción univariable sobre la calidad de vida	30
4.3.1 Descripción univariable sobre la actividad económica	30
4.3.2 Descripción univariable sobre la vida familiar	33
4.3.3 Descripción univariable sobre la vida social	37
4.3.4 Descripción univariable sobre calificación de la obra	39
4.4 Análisis bivariable	40
4.4.1 Análisis de la calidad de vida familiar con la calificación general de la obra	40
4.5 Prueba de hipótesis	48

4.5.1	Primera prueba de hipótesis	49
4.5.2	Segunda prueba de hipótesis	51
4.5.3	Tercera prueba de hipótesis	53
5.	CONCLUSIONES	55
6.	RECOMENDACIONES	59
7.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	60
8.	ANEXOS	61

1. INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Las poblaciones de las ciudades crecen progresivamente, y directamente proporcional también crecen sus necesidades. Estas necesidades son atendidas por los bienes y servicios que generan los sectores privado y público. Respecto al sector público, ellas son atendidas por las diversas instancias del Estado como es el gobierno nacional, gobiernos regionales y locales.

El Banco Mundial (2000: 11) considera que en esta función, los gobiernos locales:

...pueden tomar medidas que permitan a las ciudades ofrecer condiciones más propicias para el desarrollo económico. Una de ellas es mantener un nivel suficiente de inversiones en instalaciones esenciales de infraestructura como abastecimiento de agua, saneamiento, sistema vial, teléfonos, electricidad y viviendas.

Esta institución considera que los gobiernos locales son los que están en mejores condiciones, respecto del gobierno nacional, de administrar eficientemente muchos de los servicios que requiere la ciudad, como agua, salud, educación y transportes, por estar cerca de la población. Esta cercanía permite conocer mejor sus necesidades, la forma como desea que lo resuelvan y como lo demandan.

Las necesidades, deseos y demandas de las poblaciones caracterizan el mercado que espera atender la oferta pública o la privada. Cada ciudad y zona urbana tiene sus propias características que determinan los tipos de necesidades que deben resolverse.

El Banco Mundial (2000: 127) hace una diferencia entre ciudades y zonas urbanas.

... La mayoría de los países llama zonas urbanas a los asentamientos de 2.500 a 25.000 habitantes. Una ciudad tiene determinada categoría jurídica, otorgada por el gobierno nacional o provincial, relacionada generalmente con estructuras administrativas o de gobierno local específicas.

Kotler (2000: 10) manifiesta que por “necesidades entendemos las necesidades humanas básicas. Las personas necesitan alimentos, bebida, vestidos y un techo para sobrevivir. Las personas también necesitan educación, ocio y entretenimiento. Estas necesidades se convierten en deseos cuando están dirigidas a un objetivo específico que puede satisfacer la necesidad. Los deseos dependen de la sociedad en que uno viva. Las demandas son deseos que se tiene de un determinado producto pero que están respaldados por una capacidad de pago”.

Relacionando este concepto con las características de las poblaciones, en nuestro medio, encontramos el primer problema, la falta de capacidad de pago de estas poblaciones para contar con servicios básicos como agua, desagüe, electricidad, salud, educación entre otros.

El nivel de pobreza de la población es alarmante, tal como se muestra en los cuadros siguientes.

Primero, observamos el problema de pobreza en el Perú en forma integral, luego por áreas urbana y rural.

CUADRO 01: Perú, Población y Pobreza.

Año	Población (millones)	Hogares en situación de pobreza (a) (Porcentaje)			Hogares en situación de indigencia (b) (Porcentaje)		
		Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
1997	24.2	47.6	33.7	72.7	25.1	9.9	52.7
2004	27.5	51.1	41.0	77.0	18.6	9.0	50.0

Elaboración: Los autores.

Fuente: CEPAL. Anuario Estadístico 2005. p. 75

- (a) Porcentaje de hogares cuyo ingreso es inferior al doble del costo de una canasta básica de alimentos. Incluye los hogares en situación de indigencia.
- (b) Porcentaje de hogares cuyo ingreso es inferior al costo de una canasta básica de alimentos.

Mirando la dinámica de la pobreza en Perú, por periodos de tiempo, podemos observar que entre 1997 y 2004, en el país se ha producido un incremento de los hogares en situación de pobreza; en términos porcentuales totales pasó del 47.6% al 51.1%. En el

mismo periodo de tiempo, desagregando está información por áreas urbana y rural, se ha producido el incremento de la pobreza en las dos áreas.

Cuando la pobreza del ámbito rural crece, dicho fenómeno impacta en la ciudad, pues se producen migraciones de la población del campo a la ciudad. Estas poblaciones se instalan en terrenos que más tarde constituirán asentamientos humanos.

Si analizamos el Cuadro 01 en términos absolutos, en 1997 había en el país 11,52 millones de personas en situación de pobreza; y en el 2004 constituyeron 14,05 millones de personas.

Respecto a los hogares en situación de indigencia en Perú, observamos una reducción en términos porcentuales en el periodo de 1997 al 2004. En 1997 representaban el 25.1% del total poblacional, y en el 2004 el 18.6%. En términos absolutos, también se observa una reducción, en 1997 constituían 6.07 millones de personas, y en el 2004 un total de 5.11 millones de personas.

A continuación, revisamos los antecedentes del problema de pobreza por áreas geográficas en el Perú.

CUADRO 02: Perú, Población y Pobreza por Áreas Geográficas. (Porcentajes)

Años	Hogares en situación de pobreza			Hogares en situación de indigencia		
	Costa urbana	Sierra	Selva	Costa urbana	Sierra	Selva
1997	28.9	60.5	47.1	4.8	35.5	22.2
2004	37.1	67.7	59.5	6.2	36.5	26.4

Elaboración: Los autores.

Fuente: Banco Mundial. Informe de Pobreza del Perú 2005. pp. 47-48.

La pobreza es elevada en todas las regiones del Perú, y en todas ellas el nivel de pobreza ha crecido. El mayor crecimiento de la pobreza se da en la Selva, con un aumento de 12.4%, pues pasó del 47.1% al 59.5%, seguido de la sierra con 7.2 % que pasó de 60.5% a 67.7% y finalmente la costa con 8.2% que pasó de 28.9% a 37.1%.

Respecto a los hogares en situación de indigencia, o pobreza extrema, también se puede percibir un mayor aumento en la selva con 4.2%, en comparación con el crecimiento de la misma, en las otras dos regiones del país.

Siguiendo con el enfoque desde una visión holística hasta una visión particular, el Cuadro 03 sintetiza la proporción de población total del departamento de Loreto comprendida en condición de pobreza y pobreza extrema.

CUADRO 03: Loreto, Población y Pobreza. (Porcentajes)

Año	Pobreza	Pobreza Extrema
2004	70.0	40.5

Elaboración: Los autores.

Fuente: Banco Mundial. Informe de Pobreza del Perú 2005. pp. 207.

La explicación de la pobreza, presenta por un lado el tema de la escasa capacidad de pago de la población para adquirir bienes y/o servicios que permita satisfacer sus necesidades básicas, por otro lado, parte de estos servicios debe ofrecer el estado, los cuales de ser atendidas en condiciones óptimas debería contribuir a mejorar la calidad de vida de la población.

Muchas veces, las políticas de Estado para combatir la pobreza han quedado solo en los aspectos macroeconómicos, como la política monetaria, fiscal y cambiaria. Cuando su labor pasó de este ámbito e ingreso a la inversión mediante la creación de infraestructura a través de los gobiernos locales, como estrategia de descentralización, se ha presentado problemas de calidad.

El Banco Mundial (2000: 46) manifiesta que en la creación de infraestructura:

...en muchos casos los gobiernos locales deben adquirir nuevas capacidades y recursos para ofrecer servicios de alta calidad que respondan a las demandas de la población. Estos servicios son los que permiten a las ciudades conseguir buenos resultados económicos y ofrecer a sus residentes condiciones de vida satisfactorias.

Pisfil (2006: 97) manifiesta que *“las redes de infraestructura constituyen un elemento vertebrador de la estructura económica de los países y de los mercados, así como de los mecanismos de articulación con la economía mundial, al hacer posible la materialización de los flujos de comercio. Destacan la infraestructura de transporte, de energía y de comunicaciones y las redes de agua potable y de saneamiento. Las inversiones en infraestructura contribuyen al crecimiento del producto e impactan sobre cuatro aspectos del desarrollo económico en los espacios territoriales donde se realizan: la estructura de costo de las empresas, la productividad de los factores, la conectividad y accesibilidad territorial, y el bienestar general de la población”*.

La situación definida predispone un entorno de bienestar y desarrollo, que de no presentarse genera el segundo gran problema, respecto a que la infraestructura que realiza el Estado a través de los Gobiernos Regionales y Locales no está creando satisfacción en la población donde se construye dicha infraestructura. Observamos que muchas obras realizadas por estas instancias presentan problema en cantidad, calidad y eficiencia.

Los indicadores del descontento de la población por dichas obras se expresan en protestas sociales, como marchas callejeras, o a través de los medios de difusión masiva sobre la deficiencia de la infraestructura construida. En Iquitos, por ejemplo observamos que determinadas pistas de asfalto presentan significativo deterioro en su estructura al año de su construcción, como es el caso de la calle Dos de Mayo, en el centro de la ciudad, o en la calle Calvo de Araujo. Otro caso es el de la calle Navarro Cauper, también entre las calles Calvo de Araujo y Señor de los Milagros, donde la Municipalidad Provincial de Maynas encargó una obra al contratista, quien dejó sin el servicio básico de agua por más de quince días a la población aledaña.

Respecto al Distrito de Punchana, diversas obras no han considerado aspectos como la pendiente de los desagües. Ello hace que dicha obra tenga que volver a ser asumida en los años siguientes para su reparación.

El problema general que se identifica en el presente estudio es el siguiente:

¿Cuánto contribuyó la inversión pública en infraestructura básica a mejorar la calidad de vida de la población del Distrito de Punchana, periodo 2003-2006?

Los problemas específicos son los siguientes:

1. ¿Qué comunicación se ha recibido sobre el tiempo de inicio y ejecución de la obra de infraestructura básica?
2. ¿Cuál ha sido el conocimiento sobre la organización de la obra de infraestructura básica recibida?
3. ¿Qué opinión tienen sobre las características de la obra de infraestructura básica como producto?
4. ¿Cuáles son los cambios en las actividades económicas de las familias que han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?
5. ¿Cuáles son los cambios en la vida familiar de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?
6. ¿Cuáles son los cambios en la vida social de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?
7. ¿Cuál es la relación de la calificación de la obra terminada con los diversos aspectos de la calidad de vida?

1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1 OBJETIVO GENERAL.

Determinar la contribución de la inversión pública en infraestructura básica en la mejora de la calidad de vida de la población del Distrito de Punchana, durante el periodo 2003-2006.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- a. Describir la comunicación recibida del tiempo de inicio y del tiempo de ejecución de la obra de infraestructura básica.
- b. Determinar el conocimiento sobre la organización de la obra de infraestructura básica recibida.
- c. Describir la opinión que se tiene sobre las características de la obra de infraestructura básica como producto.
- d. Determinar los cambios en las actividades económicas de las familias que han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica.
- e. Identificar los cambios en la vida familiar de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica.
- f. Identificar los cambios en la vida social de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica.
- g. Relacionar la calificación de la obra terminada con las características de la calidad de vida.

2. MARCO TEÓRICO

A continuación presentamos teorías relacionadas a las necesidades de las personas, a los servicios que realiza el Estado en construcción de infraestructura básica, y a la calidad de vida que aspiran las personas.

2.1 NECESIDADES DE LAS PERSONAS.

Todos los individuos poseen las mismas necesidades, pero la forma como se expresan estas necesidades puede diferir de unos a otros, en razón de las diferencias de personalidad que tienen, o del entorno en las que se desenvuelven. Por ejemplo, las necesidades en el ámbito rural de la Costa, Sierra y Selva difieren sustantivamente. El Banco Mundial (2005: 213) describe cada una de estas áreas en necesidades de caminos pavimentados, educación, centros de salud, seguridad, etc., y encuentra disparidad de resultados.

Respecto a los aspectos de las personas, las necesidades pueden estar provocadas por estímulos internos o externos, por nuestros propios sentimientos o por la acción de terceras personas que buscan influir en nosotros. Un estímulo interno es el estado de tensión de una necesidad biológica, como requerir un servicio higiénico frente a una necesidad vital del organismo. Mientras que un estímulo externo es observar hechos que suceden alrededor de las personas y que influyen en también querer tenerlo, como contar con una televisor en la vivienda ya que los demás también ya lo tienen.

Chias (1995: 12) define que una *"necesidad es la carencia de un bien básico"*. Esta definición lo aplicamos a los servicios básicos que la población necesita para sobrevivir y tener luego un nivel de vida de calidad.

Las necesidades pueden variar en intensidad según los momentos y las circunstancias, requiere tener una respuesta rápida, o pueden esperar mientras se busca su fuente de aprovisionamiento. Por ejemplo, la necesidad de agua en la vivienda puede ser atendida de inmediato cuando se tiene acceso a la red pública y se tiene un abastecimiento permanente, o si no se tiene ese acceso se podrá esperar la llegada de la cisterna, dos o tres veces por semana.

Existen diversas clasificaciones acerca de las necesidades humanas, de su presencia, como se forman, como se satisfacen y el impacto que tienen en el comportamiento de las personas.

Una primera clasificación, los agrupa en necesidades materiales, de conocimiento y afectivas, las que son descritas y relacionadas con los productos de infraestructura básica.

Las necesidades materiales se relacionan con el mundo tangible en el que vivimos, con las cosas externas: vivienda, vestido, artefactos, etc. Ellas se satisfacen a través de la interacción de los sentidos con el mundo físico que nos circunda. La satisfacción de estas necesidades va unida a lo que normalmente denominamos la posesión o propiedad, lo que conlleva a la sensación de confort, de placer; y su insatisfacción, conlleva a la sensación de pobreza, de dolor. La construcción de una pista crea una situación de confort en el lugar de morada, incrementando con ello el valor de los terrenos y de las viviendas.

Las necesidades de conocimiento se relacionan con el incremento del saber, o de tener habilidades para hacer cosas. Se satisfacen en la medida que tenemos más capacidades para controlar la realidad que nos rodea, lo que se expresa en la sensación de poder, de seguridad. Por el contrario, la ignorancia produce inseguridad en la vida. Cuando las viviendas se ubican en una zona con servicios de infraestructura básica, las personas tienen satisfechas sus necesidades básicas y tendrán la comodidad para estudiar y aprender.

Las necesidades afectivas están ligadas al ser, al logro de relaciones con otras personas, a la participación en la vida social. Su satisfacción se manifiesta a través de sentir buenos sentimientos en el trato con personas, lo que damos y lo que recibimos. En la medida en que se satisface esta necesidad de amar y sentirse amado, se experimenta la felicidad y la armonía con quienes le rodean. Su insatisfacción lleva a la inestabilidad emocional. Una mejora del barrio en infraestructura básica, impactará en nuevas relaciones del vecindario, más interacción entre ellas, especialmente en la Selva en la que las personas descansan en las veredas por el calor de las viviendas.

2.2 EL ESTADO COMO PROVEEDOR DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA.

Los trascendentales acontecimientos registrados en la economía mundial nos obligan a replantearnos muchas interrogantes: cuál debe ser el papel del Estado, qué es lo que puede y lo que no puede hacer, y cómo debe hacerlo.

Vargas (2004: 510) comenta referente a la nueva labor del Estado:

...ha dejado de ser un Estado de bienestar o benefactor para convertirse en un Estado promotor y moderno cada vez más conectado al ciudadano, en el sentido más estricto de la palabra.

Las últimas décadas han demostrado claramente tanto las ventajas como las limitaciones de la acción estatal, se han focalizado más en infraestructura física y poco en temas de promoción del desarrollo. Los gobiernos que han tenido la gestión del Estado, han introducido sustanciales mejoras en la educación y la salud; pero también han tenido resultados lamentables, especialmente en no darle un enfoque de mercadotecnia a sus obras.

Un Estado eficaz en su resultado global, medido en la satisfacción de sus ciudadanos, y eficiente en los aspectos operativos de los trabajos de infraestructura que realiza, es importante para que la sociedad prospere, que las personas tengan una calidad de vida, saludable y feliz. Este escenario presenta un nuevo sistema de gestión pública, con programas de gestión por resultados, en lugar del esquema actual, caracterizada por el cumplimiento de actividades.

Los factores que determinan la eficacia del Estado difieren enormemente de un país a otro según las distintas etapas de desarrollo en que se encuentren. Por ejemplo, una misma medida puede dar buenos resultados en los Países Bajos o Nueva Zelandia y resultar contraproducente en Bolivia.

Se requiere dotar a la administración pública de un esquema de entender al cliente, al usuario, en sus necesidades para brindarle el servicio apropiado.

Chias (1995: 27) expresa que *“el interés general del servicio público es el punto fundamental que lo diferencia del privado. La empresa privada selecciona el segmento más interesante para sus objetivos. Mientras que la administración pública genera servicios para todo el colectivo”*.

En nuestro país el nuevo rol del Estado ya ha sido delimitado y está establecido en la Constitución Política. Lo que está por hacerse es definir claramente las funciones entre el gobierno nacional, el gobierno regional, y el gobierno local, con sus respectivos indicadores de resultados.

Uno de los principales indicadores de resultados es la satisfacción en el usuario o cliente respecto al servicio público que ha recibido.

En este tema el Banco Mundial (2005: 18) considera que:

... el acceso a los servicios públicos es un asunto relevante en diferentes campos, esencial para ayudar a los pobres a desarrollar capital humano y también para proteger a los vulnerables, tanto en las áreas rurales como en las urbanas. También es un ámbito directamente susceptible a la selección de políticas, y por consiguiente es un blanco probable de mejoras que contribuyan a fortalecer los vínculos entre el crecimiento económico y la reducción de la pobreza.

La urgencia de construir la infraestructura básica con impacto económico y social, especialmente en los sectores de mayor pobreza (situación de marginalidad con respecto a la vivienda, y el acceso al empleo y los servicios básicos) debe considerar el mercado, especialmente las características demográficas de los usuarios y las respuestas que ellos tienen de lo que se les brinda. No se puede brindar servicios públicos en malas condiciones a los sectores pobres. Este segmento de la población no tiene en la gran mayoría ni título de propiedad de su vivienda, o en el peor de los casos no tiene ni casa propia, en especial en las áreas semi urbanas. También es más probable que vivan hacinados y que habiten en una vivienda inadecuada. Se les otorga el servicio, pero se debe conocer su opinión sobre lo que reciben.

Los servicios de agua, electricidad y desagüe son menores entre los hogares pobres que entre los no pobres independientemente de su área de residencia. Frente a una ausencia del servicio, como una buena agua para tomar directamente, la persona no pobre puede pagar por un servicio privado, mientras que el pobre tendrá que esperar que lo brinde el Estado.

2.3 LA CALIDAD DE VIDA.

Una de las cosas que esperamos todos al recibir algo es que sea entregado con una elevada calidad.

Kotler (2000: 64) define la calidad como *“el conjunto de aspectos y características de un producto y servicio que guardan relación con su capacidad para satisfacer las necesidades expresadas o latentes de los clientes”*.

Como la persona siente necesidades y consume para sí una cantidad importante de productos, entonces para obtener una buena calidad de vida requerirá que todos los productos que le brindan sean de calidad. Una sociedad de igualdad de oportunidades, se da cuando los productos que ofrecen el sector privado y el sector público son de calidad. La condición de escasez de recursos para comprar, medido como nivel de pobreza, no debe condicionar la posibilidad de alcanzar un buen nivel de vida.

Crear calidad de vida es una labor del Estado, para que las personas salgan de la pobreza. En éste sentido, se define a la pobreza en términos generales como la incapacidad de satisfacer necesidades básicas, principalmente de carácter material (algunas consideran necesario las necesidades psicológicas), algunas de las cuales se consideran como universales, y otras como determinadas por la cultura de un país. Luchar contra la pobreza es permitir a todos los habitantes alcanzar un nivel de vida digna de acuerdo con los patrones vigentes en cada cultura. En el Perú, donde la pobreza está muy extendida, es necesario poner énfasis en la satisfacción de las necesidades mínimas vinculadas a la supervivencia de todo ser humano (salud, alimentación, saneamiento).

El Banco Mundial, en el Informe Sobre el Desarrollo Mundial, considera que los pobres no tienen acceso a libertades fundamentales de acción y decisión que los no pobres. Con frecuencia carecen de vivienda, alimentos, servicios de educación y salud adecuados y estas privaciones les impiden adoptar el nivel de vida de calidad que todos deseamos para nosotros mismos. También son vulnerables a las enfermedades, los reveses económicos, desastres naturales, así como carecen de capacidad de influir en las decisiones claves que les afectan.

Diversos estudios sobre la pobreza permiten identificar tres grandes categorías de pobres en el Perú, que se denominarán pobreza endémica, pobreza crónica y pobreza coyuntural.

La pobreza endémica afecta a las personas con niveles muy bajos de vida, con necesidades básicas insatisfechas, y que además carecen de acceso a los mercados de trabajo, a los servicios sociales básicos y tiene muy pocas posibilidades de hacer oír su voz en el ámbito nacional. La Sierra y la Selva tienen un alto porcentaje de ellos, para quienes la pobreza forma parte de toda su vida.

La labor del Estado en las zonas rurales más apartadas es condición necesaria para el éxito en la lucha contra la pobreza endémica. El Estado deberá construir obras de infraestructura física (caminos, puentes, energía eléctrica, irrigaciones), la creación de mercados que faciliten la integración económica de éstos pobladores, la provisión de servicios básicos (salud preventiva, educación, saneamiento, protección ambiental), y el dar garantías para el libre ejercicio de los derechos ciudadanos (seguridad, administración de justicia).

La pobreza crónica afecta a un gran número de peruanos que viven en lugar como la periferia de las zonas urbanas y en las zonas rurales relativamente desarrolladas. Los pobres crónicos tienen un mayor acceso que los pobres endémicos a los servicios sociales básicos, a pesar de que éstos son de baja calidad y no satisfacen sus necesidades de manera adecuada, los recibe. La gran mayoría pertenece al sector informal y se han visto obligados a generar sus propios puestos de trabajo, frecuentemente en condiciones de auto explotación y en actividades de carácter familiar. En su gran mayoría, los pobres crónicos

son migrantes o hijos de migrantes, cuya condición de pobreza se extiende por períodos entre uno y tres decenios, y que pueden también ser descritos como pobres "urbanos-marginales" en el sentido de que no han logrado incorporarse plenamente a las estructuras económicas y sociales del mundo formal.

Este tipo de pobreza se ha vuelto más visible durante los últimos cuatro decenios, paralelamente al crecimiento urbano y a las migraciones que se incrementaron por la violencia política a partir de 1980. Los pobres crónicos tienen mayor capacidad organizativa que los pobres endémicos (comedores populares, asociaciones de pobladores, clubes de madres, comités vecinales).

La pobreza coyuntural tiene mayor grado de integración a las estructuras económicas formales, por su mayor acceso a los servicios sociales y por el carácter reciente de su pobreza, producto de la crisis económica de los años ochenta y noventa. Se trata de habitantes de las zonas urbanas, con un nivel de capacitación y de educación relativamente elevado que los facilita para participar en el mercado laboral. Sin embargo las condiciones económicas hacen que sea prácticamente imposible a acceder a un puesto de trabajo formal y recibir una remuneración adecuada para cubrir sus necesidades básicas.

La pobreza coyuntural está relacionada por factores externos de la persona no vinculados a características culturales, sociales o educativas. No precisan de medidas especiales para mejorar su acceso a los servicios básicos, poseen un nivel de educación y capacitación que les permitiría, en situaciones normales, superar su situación de pobreza. El aumento de éste tipo de pobreza se debe sobre todo a la crisis económica y la hiperinflación. La pérdida del valor real de remuneraciones, pérdida del trabajo, hicieron que se deteriorara los niveles de ingreso de quienes pertenecían a los niveles socioeconómico medio y medio bajo, lo que los colocó por debajo de la línea de pobreza e incrementó el número de pobres coyunturales.

2.4 MARCO CONCEPTUAL.

- a. Actividad económica. Las condiciones económicas de la población son importantes de medir. Interesa para definir las estrategias ver cómo cambia el ingreso económico de la población. Stoner (1994: 336)

Una obra de infraestructura básica impactará en la situación económica de los dueños de las viviendas aledañas.

- b. Organización de la obra. La estructura organizacional se refiere a la forma en que las actividades de una empresa o institución se dividen, se organizan y coordinan. Stoner (1994: 336)

En el servicio de infraestructura básica, interesa conocer a la población quien construye, quien supervisa y quien administra la obra, para tener el interlocutor frente a cualquier problema.

- c. Producto. Dado el grado de competencia existente actualmente en el mundo, los productos están sometidos al cambio en las necesidades de los consumidores, a las amenazas de las nuevas tecnologías, a unos ciclos de vida cada vez más cortos y a una competencia creciente. Kotler (2000: 372).

En el servicio de infraestructura básica, hay diversas características de la obra como la estructura inicial, o los cambios que se van dando en ella.

- d. Tiempo de la obra. Los japoneses conceptualizan el tiempo en tiempo de espera en el proceso de fabricación, el tiempo de espera en aprovisionamiento, el tiempo de espera en la mejora del producto, y en cero defectos. Kotler (2000: 95).

En el servicio de infraestructura básica, el usuario requiere conocer el tiempo de inicio de obra, recibir está información con antelación, y luego sobre el tiempo ejecutado.

- e. Vida familiar. El ambiente familiar comprende la vida familiar, al cual pertenecen los esposos, los hijos y muchas veces los padres. Kotler (2000: 95).

Una buena o mala obra de infraestructura básica, impactará en crear un ambiente para la vida familiar, de quienes se quedan en la casa y para quienes regresan del trabajo.

- f. Vida social. Una persona a lo largo de su vida participa en diversos grupos, desde la familia, el barrio, los clubes, etc. La posición personal dentro de cada grupo puede ser clasificado en roles y status. Kotler (2000: 188).

Una obra de infraestructura básica impactará en crear mayores relaciones entre personas que viven en un mismo lugar o barrio, apareciendo nuevos roles en la vida de la persona, como el ser vecino o dirigente de una asociación.

3. MARCO METODOLÓGICO

3.1 HIPÓTESIS

“La inversión pública en infraestructura básica contribuyó a mejorar la calidad de vida de la población del distrito de Punchana, durante el periodo 2003-2006”.

3.2 VARIABLES, INDICADORES E ÍNDICES

VARIABLE	INDICADORES	ÍNDICE
De causa: Servicio de infraestructura básica recibida	1. Tiempo de la obra.	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de anticipación de la comunicación recibida del inicio de la obra. - Opinión del tiempo en que se realizó la obra.
	2. Organización de la obra.	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de conocimiento del ejecutor de obra. - Nivel de conocimiento del supervisor de obra. - Nivel de conocimiento del administrador de obra.
	3. Información de la obra.	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de entendimiento de la información recibida de las características de la obra. - Nivel de entendimiento de la información de cambios en las características de la obra.
De efecto: Calidad de vida	4. Actividad Económica.	<ul style="list-style-type: none"> - Cambios en la actividad económica de la vivienda. - Cambios en la actividad económica en el barrio. - Cambios en el valor de la vivienda.
	5. Vida familiar.	<ul style="list-style-type: none"> - Cambios en los estudios de las personas. - Cambios en el olor de la vivienda. - Cambios en la salud familiar. - Cambios en la salubridad del barrio - Cambios en la accesibilidad a la vivienda. - Cambios en la limpieza del hogar. - Cambios en el ruido en el hogar. - Tranquilidad familiar. - Acceso a recojo de basura. - Acceso a transporte público.
	6. Vida social.	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de accidentes vehiculares. - Nivel de seguridad del barrio. - Nivel del sistema de desagüe.
	7. Calificación de la obra terminada	<ul style="list-style-type: none"> - Nivel de calificación.

3.3 METODOLOGÍA.

3.3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN.

La investigación ha sido descriptiva en su primera etapa, por cuanto se presentaron los datos básicos de las obras de infraestructura realizadas.

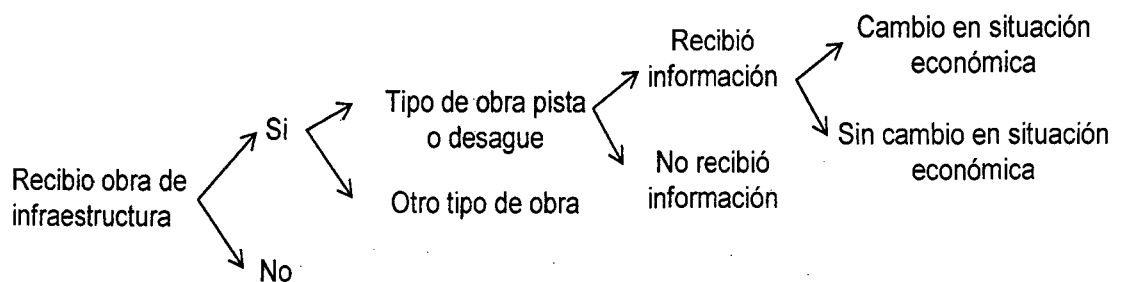
En la segunda etapa, la investigación fue analítica, pues se analizaron la relación de los indicadores de la obra de infraestructura con el nivel de calidad de vida.

La investigación ha sido transversal, porque se tomó la encuesta en un solo momento a la muestra estudiada.

3.3.2 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

En este trabajo se diseñó un modelo secuencial de opinión, primero en lo referente a la obra de infraestructura recibida, y luego referido a la opinión de impacto en la calidad de vida.

Figura 1: ÁRBOL DE DECISIONES



3.3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA.

a. Población Objetivo.

La investigación se centró en las viviendas ubicadas en el Distrito de Punchana, con una población de 32,400 viviendas, según cifras estimadas por el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática durante el X Censo de Población y V de Vivienda del año 2005.

b. Muestra

Para determinar el tamaño de la muestra, cuando los datos son cualitativos es decir para el análisis de fenómenos sociales o cuando se utilizan escalas nominales para verificar la ausencia o presencia del fenómeno a estudiar, se utilizó la siguiente fórmula:

Para una población finita, puesto que se conoce el número de viviendas que habitan en el Distrito de Punchana.

$$n^1 = \frac{(Z)^2 (p) \cdot (q)}{E^2} \quad n = 386$$

Donde:

Z : Coeficiente de confiabilidad. En un nivel de confianza del 95 %, es 1.96.

P : Proporción estimada. Asumiendo P = 50 %

E : Error o precisión. Asumiendo E = 5 %

N : 32,400 viviendas.

$$n = \frac{n^1}{1 + n^1} \quad n = 367$$

N

3.3.4 PROCEDIMIENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Las etapas para recolectar los datos fueron las siguientes:

- a. Diseño de la encuesta: Comprendió los objetivos de la encuesta, la población de estudio, la unidad muestral, la unidad de análisis, el esquema del instrumento de recolección, la fuente de levantamiento de la información y el lugar de aplicación del instrumento de recolección.
- b. Trabajo de campo: Se establecieron los criterios de trabajo y las limitaciones posibles a encontrar. Se seleccionaron los encuestadores, y el trabajo de adiestramiento para ellos.
- c. Estrategias de trabajo: El cuestionario se aplicó a las personas que viven en las viviendas en los momentos de descanso familiar.

3.3.5 TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

La técnica empleada en el presente estudio fue la encuesta de opinión expresada en un cuestionario.

3.3.6 INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

En el Anexo 01, se presenta el cuestionario aplicado a las familias que viven en las zonas donde se han realizado las obras.

3.3.7 PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Se trabajó con los análisis univariado y bivariado de la información obtenida.

En el análisis univariado se utilizaron tablas y gráficos. Para su demostración estadística se utilizó la prueba de hipótesis y el cálculo mediante la prueba *ji cuadrada* y un nivel de significancia para una prueba de Tipo 1¹.

En el análisis bivariado, se utilizaron tablas de contingencia, con valores absolutos y porcentuales. Para su demostración estadística se utilizó la prueba de hipótesis y el cálculo mediante la prueba Z^2 y un nivel de significancia.

¹ Error de Tipo 1, consiste en rechazar la hipótesis nula cuando en realidad ella es verdadera. Error de Tipo 2, consiste en aceptar la hipótesis nula cuando en realidad ellas es falsa. Suele denominarse a estos dos errores posibles como error *alfa*, α , y error *beta*, β , respectivamente.

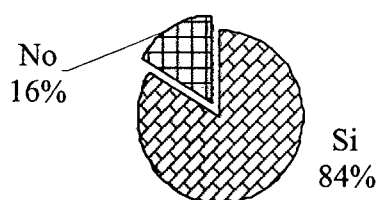
² El valor Z se basa en la distribución muestral que se distribuye de manera normal cuando la muestra es razonablemente grande con una media y una desviación estándar.

4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.4 DATOS GENERALES.

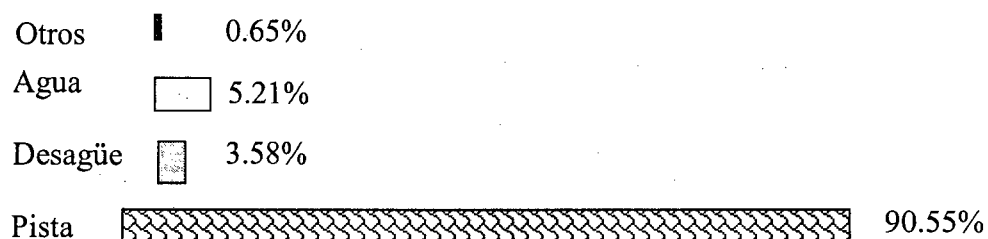
Como se observa en la Figura 4.1, ha sido significativa la cantidad de obras realizadas en el Distrito de Punchana durante el periodo 2003-2006, el 84% de la población de todo el distrito así lo percibe. Este alto porcentaje muestra que las obras han coberturado un grueso sector del distrito, y la realidad corrobora este resultado al ser este uno de los distritos que más ha incrementado el número de calles empistadas en su jurisdicción.

Figura 4.1: CONSIDERA QUE SE HA CONSTRUIDO OBRA EN EL BARRIO



Precisamente, respecto al tipo de obras, casi la totalidad de ellas, el 90.55%, son obras referidas a la construcción de pistas, tal como se observa en la Figura 4.2. Cabe indicar, que previo al trabajo de construcción de la pista de la calle, se realiza el trabajo de construcción del desagüe, pero los pobladores no lo consideran un trabajo aparte sino como parte de la pista, es por ello el bajo porcentaje, el 3.58%.

Figura 4.2: TIPO DE OBRA CONSTRUIDA

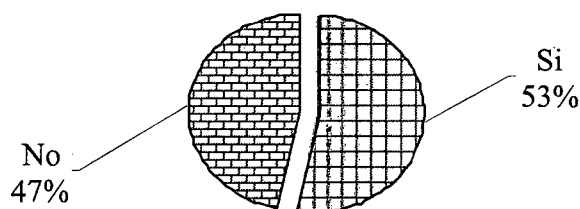


4.2 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE EL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA RECIBIDA

4.2.1 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE DEL TIEMPO DE LA OBRA.

En la Figura 4.3 encontramos que cerca de la mitad de la población; el 47% no recibió información sobre el inicio de la obra. Ellos consideran que de un momento vieron interrumpidas sus actividades rutinarias tanto en la vida personal, familiar y en los negocios instalados en las áreas aledañas a las zonas donde se realiza la obra. La persona ve interrumpida sus actividades al no haber podido planificarlas y tomar las medidas preventivas necesarias. Por el contrario, el 53% de personas encuestadas afirma que fue informada sobre el inicio de la obra.

Figura 4.3: COMUNICACIÓN RECIBIDA DE INICIO DE OBRA

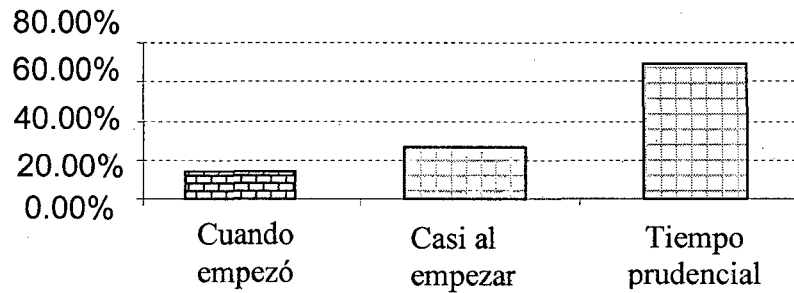


Pero no siempre recibir información de la ejecución de una obra significa informarse con la debida anticipación. En la Figura 4.4 se observa que de quienes recibieron información un segmento poblacional importante por encima del 60%, afirma haber sido informado con el tiempo prudencial; un segundo segmento que se ubica por encima del 22% aproximadamente afirma se le comunicó casi al empezar, y un tercer grupo por debajo del 20% manifiesta habersele informado cuando ya empezó la obra, es decir cuando esta ya se estaba desarrollando.

No obstante encontrarse la población informada oportunamente, muchos de ellos no pueden prevenir la afectación que el inicio de la obra le puede causar. En tal sentido, si la

vivienda alberga una bodega o una tienda en su interior, una obra de infraestructura vial perjudicará las ventas diarias y por ende reducirá los ingresos familiares, pudiendo generar un efecto multiplicador de perjuicios económicos a la familia.

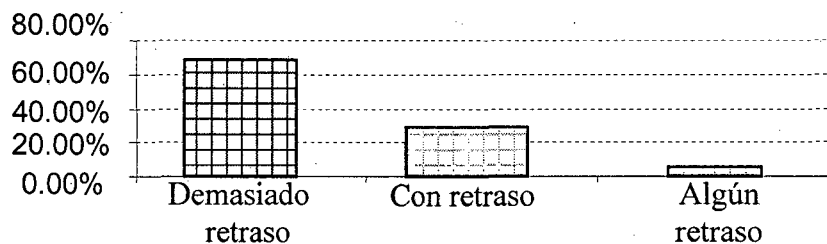
Figura 4.4: COMUNICACIÓN RECIBIDA SOBRE EL INICIO DE OBRA



Además de los problemas de comunicación en el inicio de la obra, se observan en la Figura 4.5 serios problemas sobre la puntualidad con que se ejecutó la obra. Más del 60% de las personas encuestadas consideran que la obra se hizo con demasiado retraso a lo inicialmente anunciado. Ellos manifiestan esta opinión porque conversan con los trabajadores de la obra a quienes solicitan información sobre el tiempo en que debe ejecutarse la obra.

Solo un pequeño porcentaje de las personas, por debajo del 20% considera que se ha producido algún retraso. .

Figura 4.5: TIEMPO EN QUE SE REALIZÓ LA OBRA



Observando las medidas estadísticas, tenemos la validación de los resultados antes expuestos.

Referente a la característica de anticipación en la comunicación la moda de 3 significa que ella ha sido con tiempo prudencial. El promedio se encuentra cerca de la moda. Hay relativa variabilidad en las respuestas de las personas con respecto al tema de la anticipación del aviso antes de iniciar la obra, el 23.57% del coeficiente de variación así lo indica.

Referente al retraso en el tiempo de ejecución de la obra la moda de 1 significa que ha sido con demasiado retraso. El promedio de las opiniones está cerca de este valor. A diferencia de lo anterior, encontramos una alta dispersión en la opinión de las personas entrevistadas sobre este tema.

Tabla 1: MEDIDAS ESTADÍSTICAS SOBRE EL TIEMPO DE OBRA

Concepto	Moda	Promedio	Desviación Estándar	Coficiente Variación
Nivel de anticipación de comunicación recibida	3	2.62	0.62	23.57%
Tiempo en que se realizó la obra	1	1.37	0.57	41.78%

4.2.2 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA ORGANIZACIÓN DE LA OBRA.

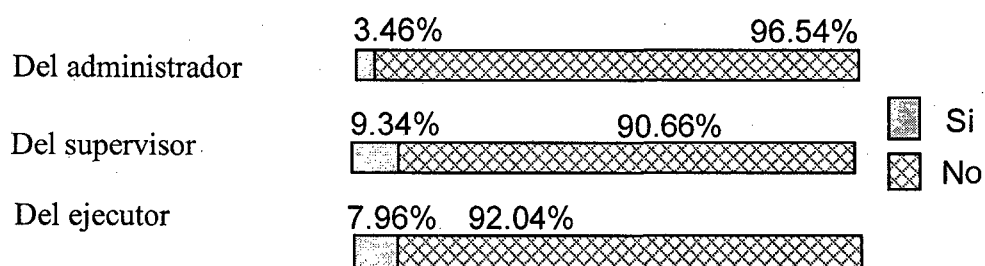
Se observa que las personas beneficiarias de las obras públicas por lo general no conocen a las personas que se encargan de su administración municipal, nunca han visto al supervisor y desconocen al ejecutor. Ver Figura 4.6.

Respecto a estos tres responsables de la obra, el administrador municipal, el supervisor y el ejecutor, el desconocimiento supera en los tres casos el 90.0%.

Pero, esto es más preocupante cuando se pregunta por cada uno de ellos, por ejemplo cuando se pregunta por el administrador, es decir por el funcionario responsable de la instancia gubernamental que promueve la obra, el desconocimiento alcanza el 96.54%.

Todo lo expresado significa que los pobladores no identifican a las personas responsables de la obra, solo tienen contacto con los obreros que todos los días asisten a realizar los trabajos operativos. Ante cualquier problema no encuentran un responsable que pueda resolver sus inquietudes. Recién cuando los pobladores acuden a un medio de comunicación a expresar su queja, se puede apreciar que aparece el funcionario estatal quien sale a explicar las razones respectivas.

Figura 4.6: CONOCIMIENTO DEL PÚBLICO SOBRE REPRESENTANTES DE LA OBRA



Observando las medidas estadísticas, tenemos la validación de los resultados antes expuestos.

En los tres casos la moda es 2, es decir no tienen conocimiento de los responsables de la obra, y también en los tres casos el promedio está cerca de este valor. En los tres rubros investigados se observa una alta unidad de opinión de las personas por el bajo coeficiente de variación.

Tabla 2: MEDIDAS ESTADÍSTICAS SOBRE LA ORGANIZACIÓN DE LA OBRA

Conocimiento	Moda	Promedio	Desviación Estándar	Coficiente Variación
Del ejecutor	2	1.92	0.27	14.12%
Del supervisor	2	1.91	0.29	15.29%
Del administrador	2	1.97	0.18	9.32%

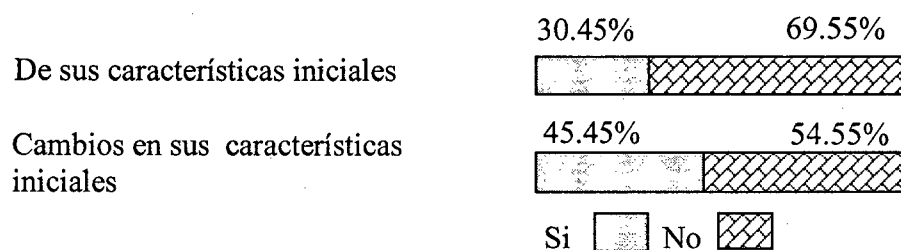
4.2.3 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA OBRA COMO PRODUCTO.

Observamos un alto porcentaje de familias que no han recibido información respecto a la obra, tanto de las características iniciales de la obra como de los cambios siguientes en las características de la obra. Todo esto se observa en la Figura 4.7.

Respecto al primer caso, el 69.55% de las familias no ha recibido ninguna información de las características de la obra, y en el segundo caso el 54.55% no ha recibido ninguna información sobre cambios en las características iniciales de la obra.

Es importante que los vecinos conozcan las características de la obra para ayudar a fiscalizar la ejecución, considerando el gran problema de corrupción en obras.

Figura 4.7: INFORMACIÓN RECIBIDA SOBRE LA OBRA RESPECTO

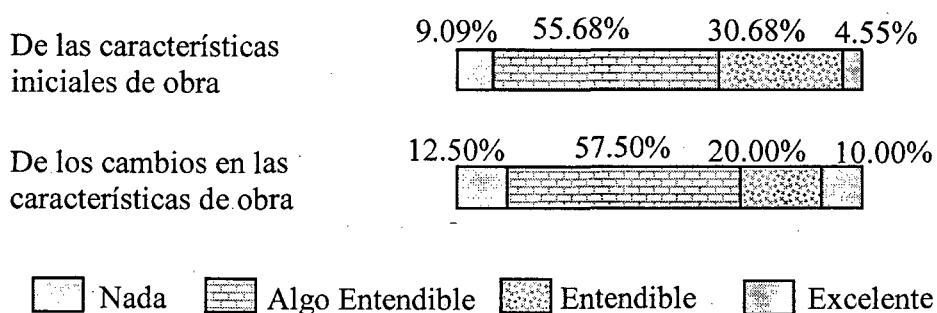


De la población que recibió información de las características iniciales de la obra, el 55.68% refirió considerar “algo entendible” la información recibida respecto al desarrollo y características de la obra desde un inicio. A ello se agrega que el 30.68% afirma que la misma si es entendible. Solamente el 4.55% dice que las explicaciones vertidas son suficientes. Esto se observa en la Figura 4.8.

De la población que recibió información de los cambios en las características iniciales de la obra, el 57.50% considera “algo entendible” esta información recibida. Quienes tienen mayor entendimiento representan el 20%. Acá volvemos a encontrar un grupo muy reducido, el 10%, quienes consideran muy entendible esta información.

Es importante que la población entienda las características iniciales como los cambios siguientes sobre una obra de infraestructura básica, reiteramos de nuevo para su adecuada fiscalización. La ejecución de una obra de infraestructura sin la participación y sin el conocimiento del comité de vigilancia vecinal corre el riesgo de arrojar una alta insatisfacción a la población beneficiaria.

Figura 4.8 ENTENDIMIENTO DE LA INFORMACIÓN RECIBIDA



En la Tabla 3 se observa que la moda es 2, es decir “algo entendible” sobre las características y dinámica de cambios de la obra, y también en los dos casos el promedio está cerca de 2.30. De acuerdo al coeficiente de variación las respuestas de los entrevistados, en el primer caso el nivel de entendimiento es mayor, mientras que en el segundo caso podría resultar más complicado entender, dado que lo afirmado inicialmente

deber ser rectificado y esto puede crear confusión entre los beneficiarios, esto explica que el coeficiente de variación sea mayor en el segundo caso.

Tabla 3: MEDIDAS ESTADÍSTICAS DE LA OBRA COMO PRODUCTO

Concepto	Moda	Promedio	Desviación Estándar	Coficiente Variación
Nivel de entendimiento de información de obra	2	2.31	0.70	30.38%
Nivel de entendimiento de información de cambios en obra	2	2.28	0.82	35.87%

4.3 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA CALIDAD DE VIDA.

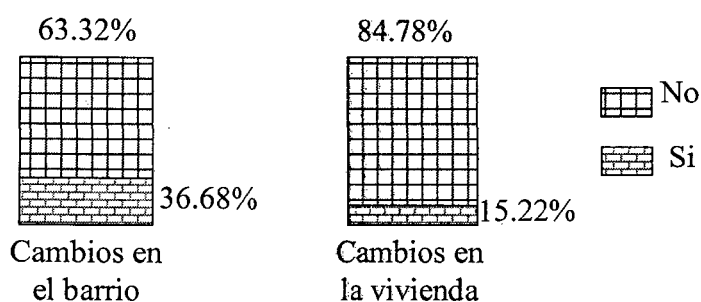
4.3.1 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.

Es importante señalar que las obras públicas tienen diversas justificaciones y entre ellas el impacto que tiene en el aspecto económico de los beneficiarios, en sus ingresos presentes, y en el valor de la vivienda en el supuesto de ser vendida, lo que representa un ingreso potencial.

Los cambios en la actividad económica de la vivienda después de concluida la obra son solamente tenidas por un 15.22%, mientras que el 84.78% expresa no haber tenido ningún cambio. Esto se explica que ingresar a una actividad de micro negocio requiere de otras decisiones además de tener la mejora en las vías de acceso.

En cambio un porcentaje mayor, el 36.68%, si percibe cambios en la actividad económica del barrio, y un 63.32% no lo considera. Este mayor porcentaje se explica porque personas de otros barrios buscan zonas de mejor presentación para alquilar espacios para negocios o se trasladan ambulatoriamente a estas nuevas zonas de mejor ornato.

Figura 4.9: CAMBIOS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

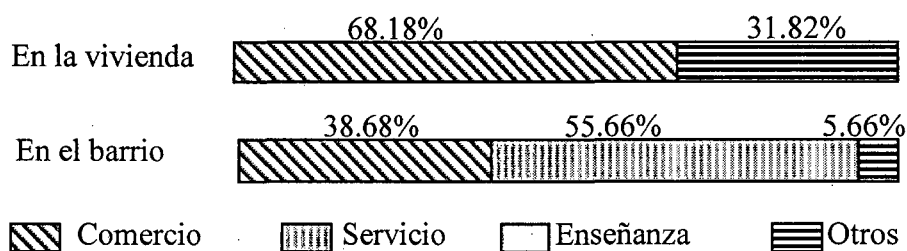


Después de concluida la obra, la actividad económica de mayor repercusión en la vivienda de los entrevistados es la comercial, el 68.18% expresa haber ingresado a esta actividad. Esto se explica porque realizar una actividad comercial requiere de pequeños capitales.

El 31.82% manifiesta que en su vivienda ha realizado otro tipo de actividades económicas.

Respecto a los tipos de actividades económicas en el barrio, la principal nueva actividad es la de servicios, con el 55.66%. Esto se sustenta en lo explicado anteriormente, la presencia ambulatoria de nuevos servicios para atender en paraderos de buses o motocarros.

Figura 4.10: NUEVAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS



La medición estadística corrobora lo sostenido anteriormente, la actividad económica a la que ingresaron las viviendas de los beneficiarios después de concluida la obra es el comercio, aunque existe una fuerte dispersión de opinión con respecto a este tema.

A nivel de barrio los entrevistados perciben que el desarrollo de actividades económicas está vinculada a los servicios, y sobre ello existe mayor uniformidad de opinión en los entrevistados en esta pregunta.

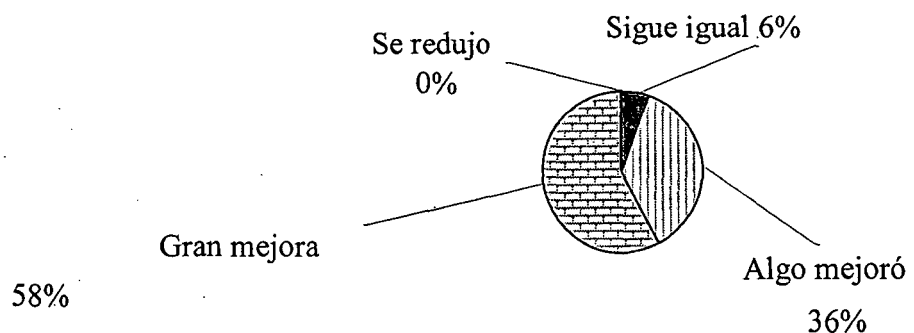
Tabla 4: MEDIDAS ESTADÍSTICAS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Concepto	Moda	Promedio	Desviación Estándar	Coficiente Variación
Nueva actividad en la vivienda	1	1.95	1.41	72.32%
Nueva actividad en el barrio	2	1.73	0.74	42.70%

Los usuarios de las obras manifiestan en un alto porcentaje que se ha producido incremento en el valor de sus viviendas después de concluida la obra, el 58% expresa que el valor de la vivienda ha mejorado notablemente y un 36% sostiene que el valor de la vivienda mejoró algo.

Hay un pequeño porcentaje, un 6%, que considera que su vivienda ostenta igual valor que antes. Esto se explica por su alta expectativa que se forma por la obra que verá en su barrio, y después nota que lo recibido es menor a su expectativa. Este grupo está formado por personas de un alto nivel educativo y que tienen experiencias de haber visto la calidad de las obras públicas en otras ciudades.

Figura 4.11: CAMBIOS EN EL VALOR DE LA VIVIENDA



4.3.2 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA VIDA FAMILIAR.

Las obras publicas de infraestructura que realizan las entidades gubernamentales inciden no solo mejora directamente el bienestar de la población, sino que incluso estimula ciertas actitudes de las personas frente a su vida personal, en tal sentido el presente trabajo preguntó puntualmente a los entrevistados de la muestra si ¿Se produjo algún cambio en el estudio de alguien de la familia?

Un representativo 64.01% respondió que su formación educativa, en cuanto a mayores horas de estudio, continuaba igual que antes, pero un 25.61% afirmó que esta había mejorado a partir de la obra. No obstante, podría asumirse que en el largo plazo este porcentaje podría ir en aumento.

La percepción del olor en la vivienda desde la condición evaluada presenta mejor perfil un 36.68% acepta una “gran mejora” y un 29.76% afirma que “algo mejoró”, en clara ventaja sobre un porcentaje de 33.56% que cree que la situación no ha mejorado y hasta de repente puede haber sido algo peor.

Se preguntó si post-obra la población afectada había notado mejoras en la salud, los entrevistados en un 63.67% respondieron que el mismo se “mantenía igual”, es muy posible que dicha variable expresada en el nivel de vida de la población tarde en percibirse como beneficios en la población.

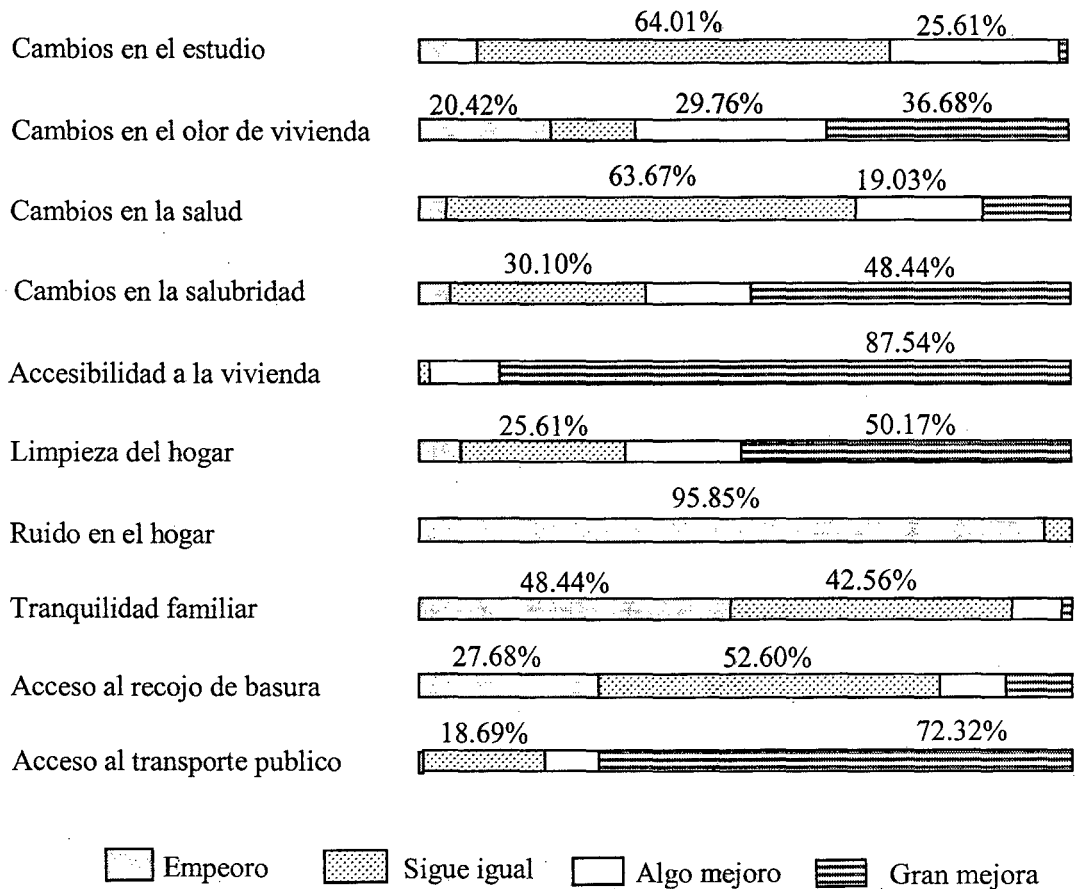
En cuanto al recojo de la basura los resultados muestran una mediocre performance de percepción; el 52.60% dice que el servicio sigue igual; el 27.68% afirman que este empeoró; y el 19.72% manifiestan alguna mejora.

La conclusión de obras públicas en el distrito de Punchana tiene el siguiente impacto el 72.32% manifiesta una gran mejora respecto al acceso al transporte público, el 18.69% afirma que la accesibilidad al transporte sigue igual, y el resto afirma alguna mejora.



355

Figura 4.12: IMPACTO EN LA VIDA FAMILIAR



Los coeficientes estadísticos ratifican las tendencias expuestas, en torno a la figura anterior; “Ningún cambio” en torno al rendimiento académico en las familias de los entrevistados, “gran mejora” en la percepción del olor en las viviendas, la mayoría no percibe mejoras en la salud de alguno de los miembros de cada vivienda ya que manifiestan que esta se “mantiene igual”, en realidad este tipo de mejoras son de mayor largo plazo que de forma inmediata.

En cuanto a la salubridad del barrio, los entrevistados manifiestan “gran mejora”, dado que la percepción de la infraestructura en el barrio brinda otra visión del mismo con respecto a su impresión anterior.

La accesibilidad a la vivienda, desde las calles exteriores brinda un “mejor acceso” dado la nueva infraestructura, la misma que a su vez determina el cubrimiento del suelo

arcilloso de la calle por la capa asfáltica o de cemento propendiendo a un mejor ornato de las viviendas, y a su vez las familias se ven estimuladas por mantener una “mejor limpieza” en el hogar.

Concluida la obra el ruido es más intenso, es así que una gran proporción de entrevistados manifiesta que esto “se empeoró” desde entonces por tanto la tranquilidad familiar sufrió igual revés.

En torno al recojo de basura, esta se mantiene igual no existen significativos cambios.

La disponibilidad de una pista, casi siempre significa “mejor acceso” al transporte público, en promedio la población entrevistada así lo manifiesta

De acuerdo a los coeficientes de variación, la población entrevistada manifiesta mayor consenso cuando responde que la nueva infraestructura determina una mejor accesibilidad a las viviendas (10.27%) y cuando el ruido en el hogar ha empeorado, (19.19%) las demás consecuencias de la obra concluida denotan una mayor dispersión en el parecer de las personas en cuanto a los beneficios que esta debería asignarla

Tabla 5: MEDIDAS ESTADÍSTICAS DEL IMPACTO EN LA VIDA FAMILIAR

Concepto	Moda	Promedio	Desviación Estándar	Coefficiente Variación
Cambios en el estudio	2	2.19	0.60	27.54%
Cambios en el olor de vivienda	4	2.83	1.14	40.17%
Cambios en la salud	2	2.41	0.77	31.86%
Cambios en la salubridad	4	3.09	0.99	31.99%
Accesibilidad a la vivienda	4	3.86	0.40	10.27%
Limpieza del hogar	4	3.12	1.00	31.97%
Ruido en el hogar	1	1.04	0.20	19.19%
Tranquilidad familiar	1	1.62	0.70	42.95%
Acceso al recojo de basura	2	2.02	0.88	43.63%
Acceso al transporte público	4	3.52	0.82	23.19%

4.3.3 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA VIDA SOCIAL.

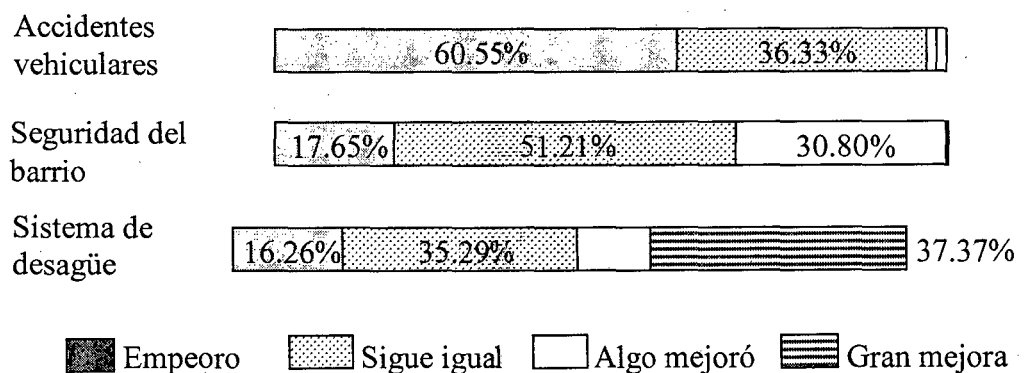
Las nuevas obras también impactan en la vida social, desde la mayor afluencia de tránsito con sus respectivas facilidades y con sus accidentes, así como se constituye en vía de circulación peatonal de personas que viven en áreas aledañas y que su presencia es nueva por dichas calles y por lo tanto no conocida.

En cuanto a los accidentes vehiculares, estos se perciben que incrementaron notablemente, así lo manifiestan el 60.55% de los entrevistados, mientras que un 36.33% no se ha percatado del aumento de accidentes en su barrio. Este alto valor del indicador se sustenta en la mayor afluencia de vehículos por dicha zona y que las personas demoran en cambiar sus hábitos de vida especialmente en tomar medidas preventivas de seguridad de los niños.

Las obras de infraestructura, parecen no tener significativo impacto en la seguridad de los beneficiarios, pues más de la mitad el 51.21% manifiestan que este aspecto sigue igual en el barrio, sólo un 30.80% cree percibir alguna mejora, mientras que un 17.65% manifiestan su contrariedad.

Los entrevistados manifestaron, que una vez concluida la obra del desagüe mejora 37.37% contra un 16.26% que afirma que la situación empeoró, mientras que el 35.29% no ha percibido cambio alguno, un reducido 11.08% nota una leve mejoría.

Figura 4.13: IMPACTO EN LA VIDA SOCIAL



Las mediciones estadísticas confirman lo opinado. En accidentes de tránsito una moda de 1 y un promedio cercano a este, un 1.44% expresan el incremento de los accidentes vehiculares.

En seguridad del barrio una moda de 2 y un promedio cercano, de 2.14 confirman que esta se mantiene igual, no se percibe incremento de la seguridad.

En sistema del desagüe una moda de 4 confirman que muchas personas consideran esta se mantiene igual, pero que en promedio, con el 2.70, opinan que se mantiene casi igual.

La variación o dispersión de la opinión de los entrevistados presenta menos diferencia en cuanto a la seguridad del barrio, en ella la mayor parte piensa que la seguridad “se mantiene igual” que siempre.

En tanto que en los accidentes vehiculares y el sistema de desagüe, las opiniones se presentan más dispersas o variadas.

Tabla 6: MEDIDAS ESTADÍSTICAS DEL IMPACTO EN LA VIDA SOCIAL

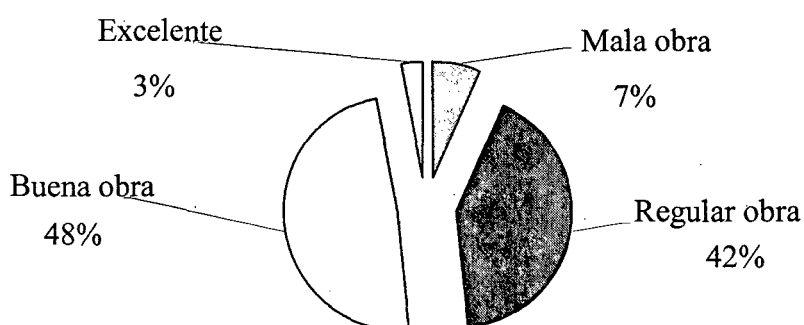
Concepto	Moda	Promedio	Desviación Estándar	Coefficiente Variación
Accidentes vehiculares	1	1.44	0.60	41.99%
Seguridad del barrio	2	2.14	0.69	32.43%
Sistema de desagüe	4	2.70	1.14	42.12%

4.3.4 DESCRIPCIÓN UNIVARIABLE SOBRE LA CALIFICACIÓN DE LA OBRA.

Es importante tener una opinión del contexto total de un producto otorgado al cliente, en este caso de la obra de infraestructura dada al usuario.

De acuerdo a las afirmaciones de los entrevistados estos califican la ejecución de las obras de la siguiente manera: el 48% reconoce las obras como buena, el 42% de regular obra, el 7% de mala obra y solamente el 3% de excelente obra. Por lo general la aprobación de las obras y de los impactos positivos que estas causan en los vecinos, se ven limitadas en la percepción del bienestar, generando un mal referente de autoridades y funcionarios para la administración de los recursos públicos.

Figura 4.14: CALIFICACIÓN GENERAL DE LA OBRA



4.4. ANÁLISIS BIVARIABLE

4.4.1 ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE VIDA FAMILIAR CON LA CALIFICACIÓN GENERAL DE LA OBRA.

Es importante conocer la relación de la calificación de una obra pública con las diversas expectativas sobre los beneficios que se forman en los futuros usuarios de esta obra, desde eliminar los malos olores hasta la accesibilidad al sistema de transporte público.

Encontramos que hay una mediana relación entre percibir un buen o mal olor en la vivienda, y por lo tanto el impacto en la vida familiar, con calificar la obra de buena o mala.

El 60% de los entrevistados que calificaron de mala obra se sustenta en que empeoró el olor en la vivienda, esto se explica porque consideran que los sifones de los sistemas de desagüe están mal contruidos y rápidamente se obstruyen con la consiguiente presencia de charcos de agua que en épocas de fuerte calor irradian malos olores.

De igual manera solamente el 9.29% de quienes afirmaron que la obra tiene una buena calificación consideran que empeoraron los olores de sus viviendas pero ello está, sustentado en que estos malos olores vienen de las huertas, característica muy común en las viviendas de la ciudad de Iquitos, y que su solución no pasa por la obra de la calle.

Tabla 7: CAMBIOS EN EL OLOR DE LA VIVIENDA Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Cambios en el olor de vivienda	Empeoró	60.00%	24.17%	9.29%	5.56%
	Sigue igual	30.00%	3.33%	20.00%	0.00%
	Algo mejoró	10.00%	41.67%	22.14%	33.33%
	Gran mejora	0.00%	30.83%	48.57%	61.11%

Encontramos que las personas tienen una baja relación entre la calificación de la obra de infraestructura recibida cerca de su vivienda con las mejoras en la salud de las personas que viven en su vivienda.

El 55% de los entrevistados que calificaron como mala la obra de infraestructura se sustenta con que sus condiciones de salud siguen igual. A ello se suma que quienes calificaron de regular la obra con que sigue igual su salud, representan el 61.67%, y de quienes calificaron como buena la obra y consideran que la salud de las personas de la familia sigue igual, el 70%.

Son bajos los porcentajes entre relacionar una mala obra con que empeoro la salud de las personas, el 20%, y entre una excelente obra de infraestructura respecto a una gran mejora de la salud, el 22.22%

Esto se explica en que las personas consideran la buena salud de sus familias con otros elementos de la vida familiar, como el clima o la situación fisiológica de la persona y no con la obra de infraestructura recibida.

Tabla 8: CAMBIOS EN LA SALUD FAMILIAR Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Cambios en la salud familiar	Empeoró	20.00%	6.67%	0.00%	0.00%
	Sigue igual	55.00%	61.67%	70.00%	53.33%
	Algo mejoró	10.00%	21.67%	15.00%	24.44%
	Gran mejora	15.00%	10.00%	15.00%	22.22%

En esta nueva relación encontramos una mejora en la relación que hacen las personas sobre la calificación de la obra de infraestructura recibida dentro de su barrio con las mejoras en la salubridad del barrio.

El 30.00% de los entrevistados que calificaron como regular la obra de infraestructura se sustenta con que sus condiciones de salubridad del barrio algo mejoraron. Esta se incrementa en las siguientes calificaciones, el 35.71% calificaron de buena la obra con que algo mejoró la salubridad, y el 43.33% de quienes calificaron como excelente la obra consideran que la salubridad en el barrio donde viven algo mejoró.

Son medianos los porcentajes entre relacionar una mala obra con que empeoro la salubridad del barrio, el 45.00%, y entre una excelente obra y una gran mejora de la salubridad del barrio, el 41.11%

Esto se explica de considerar que la mejora en la salubridad del barrio donde se vive depende de una serie de elementos externos como los charcos cerca de las viviendas, el funcionamiento de los sistemas de desagüe.

Tabla 9: CAMBIOS EN LA SALUBRIDAD DEL BARRIO Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Cambios en la salubridad del barrio	Empeoró	45.00%	8.33%	0.00%	5.56%
	Sigue igual	30.00%	25.83%	10.71%	10.00%
	Algo mejoró	20.00%	30.00%	35.71%	43.33%
	Gran mejora	5.00%	35.83%	53.57%	41.11%

En esta relación bivariada encontramos un crecimiento importante en la relación que hacen las personas sobre la calificación de la obra de infraestructura recibida cerca de su vivienda con la limpieza de su hogar.

El 51.66% de los entrevistados que calificaron como regular la obra de infraestructura se sustenta con que sus condiciones de limpieza del hogar tuvieron una gran mejora. Esta se incrementa en las siguientes calificaciones, el 62.57% calificaron de buena la obra sustentado en que tuvo gran mejora en la limpieza del hogar, y el 63.43% de

quienes calificaron como excelente la obra consideran que la limpieza del hogar tuvo una gran mejora.

Son altos los porcentajes entre relacionar una mala obra con que empeoró la limpieza del hogar, 60.00%, y entre una excelente obra y una gran mejora de la limpieza del hogar, el 64.43%

Esto se explica de considerar que la mayor limpieza del hogar donde se vive depende de una serie de elementos propios de la calle como es la tierra de las calles y que con la pista esto va desapareciendo. Aunque, muchas casas tienen todavía el piso de tierra.

Tabla 10: LIMPIEZA EN EL HOGAR Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Limpieza del hogar	Empeoró	60.00%	9.17%	1.43%	1.11%
	Sigue igual	10.00%	15.00%	13.57%	2.22%
	Algo mejoró	25.00%	24.17%	22.43%	33.23%
	Gran mejora	5.00%	51.66%	62.57%	63.43%

En esta relación bivariada encontramos que no existe una relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con el ruido en el hogar.

Si bien casi todos consideran que el ruido en el hogar ha empeorado, pero lo califican desde mala hasta excelente obra. El 95.00% de los entrevistados que calificaron como mala la obra de infraestructura se sustenta en que el ruido en el hogar empeoró. Similares niveles de porcentajes se dan cuando se califica como regular obra, buena obra y excelente obra.

Esto se sustenta en que las familias relacionan el ruido con el comportamiento de las personas que viven en el barrio, viviendo en calles con pista o con tierra. El comportamiento no se cambia de un momento a otro, requiere de un tiempo prolongado

para cambiar los hábitos de vida, del entorno familiar en que se desenvuelve, y de una voluntad personal de hacerlo.

Cabe indicar que hay un porcentaje pequeño de personas que consideran que el ruido sigue igual, pero su calificación también va desde mala obra hasta una excelente obra.

Tabla 11: RUIDO EN EL HOGAR Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Conceptos		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Ruido en el hogar	Empeoró	95.00%	94.17%	96.14%	92.00%
	Sigue igual	5.00%	5.83%	3.86%	8.00%
	Algo mejoró	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	Gran mejora	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

En esta relación bivariada encontramos que no existe una relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con la tranquilidad en el hogar.

Cerca del 40% consideran que la tranquilidad en el hogar ha empeorado, pero lo califican desde mala hasta excelente obra. El 40.00% de los entrevistados que calificaron como mala la obra de infraestructura se sustenta en que la tranquilidad en el hogar empeoró. Similares niveles de porcentajes se dan cuando se califica como regular obra, buena obra y excelente obra.

Un importante segmento de la población considera que la tranquilidad familiar sigue igual. Similares niveles de porcentajes se dan cuando se califica como mala obra, regular obra, buena obra y excelente obra.

Esto se sustenta en que las familias relacionan la tranquilidad con la presencia permanente de personas de mal vivir que transitan por el barrio, ya sea la calle con pista o

con tierra. No se puede prohibir la presencia en las zonas aledañas ni el tránsito de estas personas de mal vivir por dichas calles.

Cabe indicar que hay un porcentaje pequeño de personas que consideran que la tranquilidad familiar algo mejoró, pero acá también su calificación va desde mala obra hasta una excelente obra.

Tabla 12: TRANQUILIDAD FAMILIAR Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Tranquilidad familiar	Empeoró	40.00%	41.33%	42.14%	41.22%
	Sigue igual	50.00%	47.00%	43.71%	48.78%
	Algo mejoró	10.00%	10.84%	13.29%	10.00%
	Gran mejora	0.00%	0.83%	0.86%	0.00%

En esta relación bivariada encontramos que existe cierta relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con el acceso al recojo de la basura de las viviendas y del barrio.

A medida que crecen los porcentajes de quienes consideran que el recojo empeoro va bajando la calificación de la obra. Algo similar sucede con quienes consideran que hubo una gran mejora, a medida que crecen los porcentajes de personas va creciendo la calificación de la obra.

Hay un grupo importante de personas, cerca de la tercera parte que considera que el servicio sigue igual. Esto se sustenta en que el recojo de basura depende de la programación que haga la municipalidad, servicio que tiene sus propias características y sus propios problemas operativos y financieros en ampliar el servicio.

Un pequeño segmento de la población considera que el servicio de recojo, algo mejoró significativamente. Esto se explica en que son viviendas ubicadas cerca de la ruta del camión recolector de basura.

Tabla 13: ACCESO AL RECOJO DE BASURA Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Acceso al recojo de basura	Empeoró	19.00%	15.67%	11.57%	9.44%
	Sigue igual	36.00%	36.17%	38.71%	33.11%
	Algo mejoró	39.00%	40.83%	43.29%	47.22%
	Gran mejora	6.00%	7.33%	6.43%	10.23%

En esta relación bivariada encontramos que no existe una relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con el acceso al transporte.

Casi nadie considera que empeoró el acceso al transporte público, y el porcentaje es alto de quienes consideran una gran mejora en este tema van desde cerca de la mitad hasta casi las tres cuartas partes de la población.

Pero su calificación de la obra no lo relaciona con recibir mal o buen acceso al transporte público.

Un pequeño segmento de la población considera que el acceso al transporte público sigue igual. Esto se sustenta en que estas familias viven en calles que no forman parte de la ruta de los buses del transporte público.

Tabla 14: ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO Y CALIFICACIÓN DE LA OBRA

Concepto		Calificación de la obra			
		Mala obra	Regular obra	Buena obra	Excelente
Acceso al transporte público	Empeoró	0.00%	0.67%	0.00%	0.00%
	Sigue igual	19.00%	15.50%	7.86%	22.22%
	Algo mejoró	25.00%	25.83%	17.85%	22.22%
	Gran mejora	56.00%	58.00%	74.29%	55.56%

4.5 PRUEBA DE HIPÓTESIS

En líneas siguientes se toma información del análisis univariado para demostrar estadísticamente que las diferencias son (o no) sustanciales a la observación hecha por los investigadores:

Fuente: Tabla 2: Medidas estadísticas del conocimiento de la organización de la obra.

Fuente: Tabla 5: Medidas estadísticas del impacto en la vida familiar.

Fuente: Tabla 6: Medidas estadísticas del impacto en la vida social.

4.5.1 PRIMERA PRUEBA DE HIPÓTESIS

Realizamos la *prueba ji cuadrada* para probar estadísticamente si es cierto o no el promedio del comportamiento diferenciado en la organización de la obra.

1. Se establece las hipótesis nula y alternativa:

H_0 : No existe comportamiento diferenciado en la opinión promedio respecto a la organización de la obra.

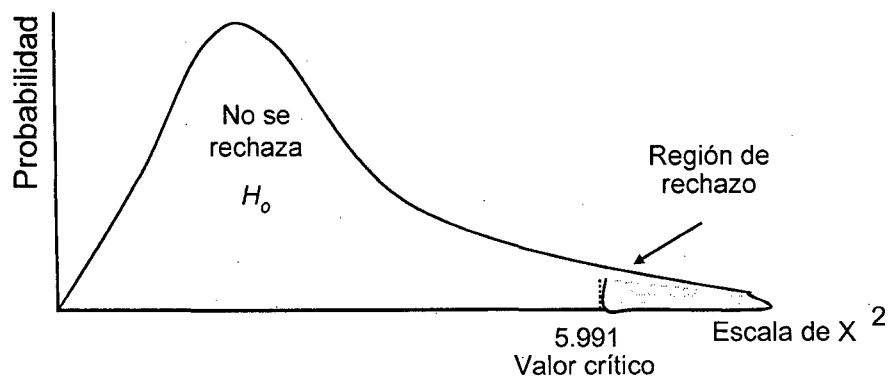
H_1 : Si existe comportamiento diferenciado en la opinión promedio respecto a la organización de la obra.

2. Nivel de significancia: 0.05. Es la probabilidad de un error de Tipo 1, que es la probabilidad de que se rechace una hipótesis nula cuando en realidad es verdadera.

3. Prueba estadística:
$$\chi^2 = \sum \left[\frac{f_o - f_e}{f_e} \right] \text{ con } k - 1 \text{ grados de libertad}$$

4. Regla de decisión:

Con $3 - 1 = 2$ grados de libertad y 0.05 de nivel de significancia, el valor crítico es:



		fo	fe	fo - fe	$(fo - fe)^2$	$(fo - fe)^2 / fe$
Organización de la obra	Del ejecutor	1.92	1.93	-0.01	0.0001	0.0001
	Del supervisor	1.91	1.93	-0.02	0.0006	0.0003
	Del administrador	1.97	1.93	0.03	0.0012	0.0006
		5.79		0.00		0.0010

El valor de 0.0010 cae en la región de no rechazo.

5. Se toma la decisión de no rechazar la hipótesis nula.

Esto significa que no existe diferencia en la opinión promedio sobre la organización de la obra.

4.5.2 SEGUNDA PRUEBA DE HIPÓTESIS

Realizamos la *prueba ji cuadrada* para probar estadísticamente si es cierto o no el promedio del impacto en la vida familiar.

1. Se establece las hipótesis nula y alternativa:

H_0 : No existe comportamiento diferenciado en la opinión promedio respecto al impacto en la vida familiar.

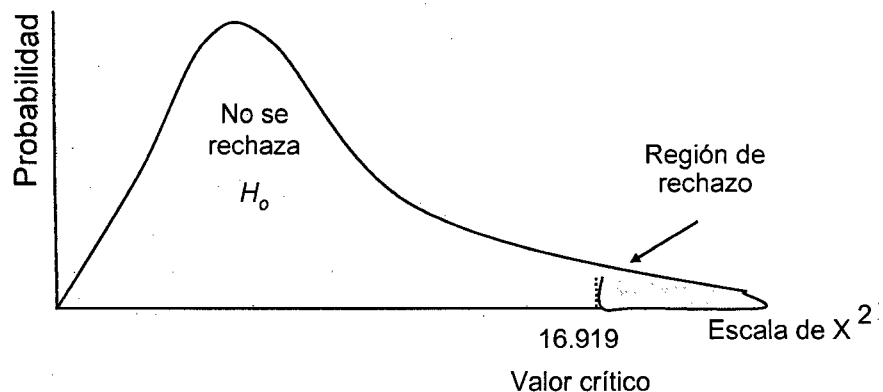
H_1 : Si existe comportamiento diferenciado en la opinión promedio respecto al impacto en la vida familiar.

2. Nivel de significancia: 0.05. Es la probabilidad de un error de Tipo 1, que es la probabilidad de que se rechace una hipótesis nula cuando en realidad es verdadera.

3. Prueba estadística:
$$\chi^2 = \sum \left(\frac{f_o - f_e}{f_e} \right)$$
 con $k - 1$ grados de libertad

4. Regla de decisión:

Con $10 - 1 = 9$ grados de libertad y 0.05 de nivel de significancia, el valor crítico es:



		fo	fe	fo - fe	$(fo - fe)^2$	$(fo - fe)^2 / fe$
Impacto en la vida familiar	Cambios en el estudio	2.19	2.57	-0.38	0.1420	0.0552
	Cambios en el olor de vivienda	2.83	2.57	0.26	0.0657	0.0256
	Cambios en la salud	2.41	2.57	-0.16	0.0252	0.0098
	Cambios en la salubridad	3.09	2.57	0.52	0.2662	0.1035
	Accesibilidad a la vivienda	3.86	2.57	1.29	1.6578	0.6449
	Limpieza del hogar	3.12	2.57	0.55	0.3031	0.1179
	Ruido en el hogar	1.04	2.57	-1.53	2.3380	0.9095
	Tranquilidad familiar	1.62	2.57	-0.95	0.8982	0.3494
	Acceso al recojo de basura	2.02	2.57	-0.55	0.3023	0.1176
	Acceso al transporte publico	3.52	2.57	0.95	0.9061	0.3525
		25.71		0.00		2.6860

El valor de 2.6860 cae en la región de no rechazo.

- Se toma la decisión de no rechazar la hipótesis nula.

Esto significa que no existe diferencia en la opinión promedio respecto al impacto en la vida familiar.

4.5.3 TERCERA PRUEBA DE HIPÓTESIS

Realizamos la *prueba ji cuadrada* para probar estadísticamente si es cierto o no el promedio respecto al impacto en la vida social.

1. Se establece las hipótesis nula y alternativa:

H_0 : No existe comportamiento diferenciado en la opinión promedio respecto al impacto en la vida social.

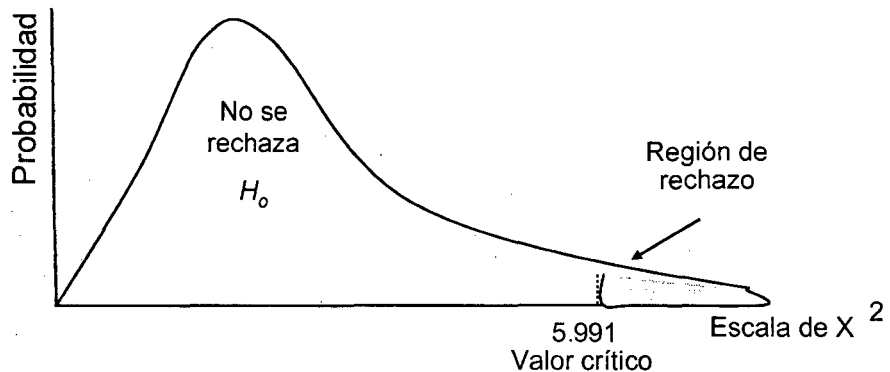
H_1 : Si existe comportamiento diferenciado en la opinión promedio respecto al impacto en la vida social.

2. Nivel de significancia: 0.05. Es la probabilidad de un error de Tipo 1, que es la probabilidad de que se rechace una hipótesis nula cuando en realidad es verdadera.

3. Prueba estadística:
$$\chi^2 = \sum \left[\frac{f_o - f_e}{f_e} \right] \text{ con } k - 1 \text{ grados de libertad}$$

4. Regla de decisión:

Con $3 - 1 = 2$ grados de libertad y 0.05 de nivel de significancia, el valor crítico es:



		fo	Fe	fo - fe	$(fo - fe)^2$	$(fo - fe)^2 / fe$
Impacto en la vida social	Accidentes vehiculares	1.44	2.09	-0.65	0.4247	0.2031
	Seguridad del barrio	2.14	2.09	0.05	0.0022	0.0011
	Sistema de desagüe	2.70	2.09	0.60	0.3653	0.1747
		6.27		0.00		0.3788

El valor de 0.3788 cae en la región de no rechazo.

6. Se toma la decisión de no rechazar la hipótesis nula.

Esto significa que no existe diferencia en la opinión promedio respecto al impacto en la vida social.

5. CONCLUSIONES

1. Respecto al análisis univariable de la infraestructura básica recibida, tenemos las conclusiones siguientes:

Gran parte de la población no recibe información sobre el inicio de una obra pública o si lo tiene lo recibe con retraso, impactando ello no poder planificar las actividades rutinarias en lo personal, familiar y negocios. Cerca de la mitad de la población no recibió información sobre el inicio de la obra. De quienes afirmaron haberlo recibido, por encima del 60% lo tuvieron con el tiempo prudencial, el resto lo recibió casi al empezar o cuando ya empezó la obra. Además se observan problemas sobre la puntualidad con que se ejecutó la obra, más del 60% considera que ella se hizo con demasiado retraso.

La población no conoce a las personas vinculadas a la obra, por lo que es nula su participación en la fiscalización de las obras públicas. Las personas beneficiarias de las obras públicas no conocen a los responsables de la obra, el administrador municipal, el supervisor y el ejecutor, en los tres casos este desconocimiento supera el 90.0%.

Respecto a la obra que se está ejecutando cerca del 70% no ha recibido ninguna información de las características de la obra, y cerca de la mitad no ha recibido ninguna información sobre cambios en las características de la obra. De quienes lo recibieron, un pequeño grupo, el 4.55%, dice que las explicaciones fueron entendibles, y de la población que recibió información de los cambios entendieron el 20%.

2. Respecto al análisis univariable de la calidad de vida recibida tenemos las conclusiones siguientes:

Concluida la obra hay pocos cambios en la actividad económica de la vivienda, ya que el 84.78% expresa no haber tenido ningún cambio. En cambio un porcentaje mayor, el 36.68%, si percibe cambios en la actividad económica del barrio. Quienes

realizaron cambios en la vivienda el 68.18% se dedicaron a la actividad comercial. Mientras que en el barrio la principal nueva actividad es la de servicios.

La población percibe que la obra produce incremento en el valor de sus viviendas después de concluida la obra, el 58% expresa que el valor de la vivienda ha mejorado notablemente y un 36% sostiene que el valor de la vivienda mejoró algo.

Se observa poco impacto de la obra en la formación educativa, en cuanto a mayores horas de estudio, solo un 25.61% afirmó que esta había mejorado. En la percepción del olor en la vivienda el impacto es mayor, un 36.68% acepta una “gran mejora” y un 29.76% afirma que “algo mejoró”. Respecto a las mejoras en la salud, cerca de las dos terceras partes respondieron que el mismo se “mantenía igual”. En cuanto al recojo de la basura los resultados no son alentadores, el 52.60% dice que el servicio sigue igual. En el acceso al transporte público si hay un gran impacto, el 72.32% manifiesta una gran mejora.

En cuanto a los accidentes vehiculares estos se perciben que incrementaron notablemente, así lo manifiestan el 60.55% de los entrevistados, ello debido a la mayor afluencia de vehículos por dicha zona y a la demora de las personas en cambiar sus hábitos de vida.

Las obras de infraestructura parecen no tener significativo impacto en la seguridad de los beneficiarios, pues más de la mitad el 51.21% manifiestan que este aspecto sigue igual en el barrio, sólo un 30.80% cree percibir alguna mejora.

Los entrevistados manifestaron que una vez concluida la obra del desagüe mejora 37.37% contra un 16.26% que afirma que la situación empeoró, mientras que el 35.29% no ha percibido cambio alguno, un reducido 11.08% nota una leve mejoría.

Sobre la opinión del contexto total de la obra recibida cerca de la mitad reconoce las obras como buena, el 42% de regular obra, el 7% de mala obra y solamente el 3% de excelente obra. Contribuye a la baja aprobación de las obras su percepción del bienestar en su vida.

3. Del análisis bivariado tenemos las conclusiones siguientes:

Encontramos que hay una mediana relación entre percibir un buen o mal olor en la vivienda con calificar la obra de buena o mala. Casi la mitad afirmaron que la obra tiene una buena calificación a pesar de que consideran que empeoraron los olores de sus viviendas, pero ello está sustentado en que estos malos olores vienen de las huertas de las viviendas, que es otro problema.

Encontramos que las personas tienen una baja relación entre la calificación de la obra de infraestructura recibida cerca de su vivienda con las mejoras en la salud de las personas que viven en su vivienda. Son bajos los porcentajes entre relacionar entre una excelente obra de infraestructura respecto a una gran mejora de la salud, 22.22%.

Encontramos una mediana relación que hacen las personas sobre la calificación de la obra de infraestructura recibida dentro de su barrio con las mejoras en la salubridad del barrio, el 43.33% de quienes calificaron como excelente la obra consideran que la salubridad en el barrio donde viven algo mejoró.

Hay una relación significativamente grande entre la calificación de la obra con que las condiciones de limpieza del hogar, el 63.43% de quienes calificaron como excelente la obra consideran que la limpieza del hogar tuvo una gran mejora.

No hay relación entre calificar la obra recibida con el ruido en el hogar. Si bien casi todos consideran que el ruido en el hogar ha empeorado, pero lo califican desde mala hasta excelente obra.

No existe una relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con la tranquilidad en el hogar. Cerca del 40% consideran que la tranquilidad en el hogar ha empeorado, pero lo califican desde mala hasta excelente obra.

Encontramos que existe cierta relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con el acceso al recojo de la basura de las viviendas y del barrio. A medida que crecen los porcentajes de quienes consideran que el recojo empeora, va bajando la calificación de la obra.

Del estudio realizado, se concluye que no existe una relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con el acceso al transporte. Su calificación de la obra no lo relaciona con recibir mal o buen acceso al transporte público.

6. RECOMENDACIONES

1. Las instituciones municipales deben trabajar en brindar la mayor información sobre diversos aspectos que impactan en la calificación de la obra y por lo tanto en la aprobación de la gestión municipal. Debe brindarse información del inicio de una obra pública, y esta debe llegar con el tiempo prudencial. Debe tenerse puntualidad en la ejecución de la obra y un conocimiento de las personas vinculadas a la obra, para lograr mayor participación en la fiscalización de las obras públicas. También debe brindarse información de las características iniciales de la obra y sobre cambios en las características de la obra.
2. Las estrategias de promoción de la gestión municipal en temas de desarrollo empresarial deben acompañar a la culminación de una obra., desde capacitar en temas comerciales como en servicios. Esto sustentado en que la vivienda está teniendo un mayor valor económico y por lo tanto constituye una buena garantía en los créditos comerciales.
3. Hay factores colaterales sobre las cuales debe trabajarse educando a la población, como es la conservación de las huertas de las viviendas, la promoción de la salud, horarios de recojo de la basura, uso correcto de los desagües, señalización de las vías de transporte público para evitar los accidentes vehiculares, y la organización en seguridad vecinal.
4. Las estrategias de comunicación deben sustentarse en relación de la obra de infraestructura recibida con la salubridad del barrio, con las condiciones de limpieza del hogar.
5. Si bien no hay relación entre calificar la obra recibida con el ruido en el hogar, pero casi todos consideran que el ruido en el hogar ha empeorado, la municipalidad debe trabajar en establecer normas de comportamiento en este tema.
6. Como existe cierta relación entre la calificación que hacen las personas sobre la obra de infraestructura recibida con el acceso al recojo de la basura de las viviendas y del barrio, estas deben trabajarse inmediatamente al culminar la obra, así como la señalización de las rutas de transporte.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

BANCO MUNDIAL, (2000). Informe sobre el desarrollo mundial 1999-2000. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Madrid.

BANCO MUNDIAL, (2006). Oportunidades para todos, informe de pobreza del Perú, 2005. Departamento de Reducción de Pobreza y Administración Económica Región de América Latina y el Caribe.

CHIAS, JOSEP (1995). Marketing Público, Editorial McGraw-Hill, España.

FONCODES, 2000. Mapa de Pobreza. p, 46.

KOTLER PHILIP (2000). Dirección de Mercadotecnia, Prentice Hall, Edición del Milenio, España.

PISFIL, MIGUEL (2006). Perspectivas del Estado en el ejercicio de nuevas políticas públicas en el Perú, en Cuadernos de Difusión, Número 20, Junio 2006.

STONER, JAMES Y FREEMAN, EDGARD, (1994). Administración. Quinta Edición, Editorial Prentice Hall, México.

VARGAS, BRAULIO (2004). Políticas públicas locales y desarrollo, en Cuadernos de Difusión, Número 17, Diciembre 2004.

8. ANEXO 01

PRESENTACIÓN:

Esta encuesta tiene por finalidad conocer su opinión referente al impacto que tiene en su vida la construcción de una obra de infraestructura básica cerca de su casa por parte del Estado. Poner una X en sus respuestas.

1. ¿Se ha construido por su barrio alguna infraestructura básica entre los años 2003 y 2006?

Si 1 No 2

Si la respuesta es No, termina la encuesta.

2. Si la respuesta es Sí, indicar el tipo de obra:

a. Pista. 1
b. Desagüe. 2
c. Agua. 3
d. Otros. 4 Indicar.....

Si la respuesta es C y D, termina la encuesta.

I. RESPECTO AL SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA RECIBIDA

3. ¿Recibió comunicación del tiempo de inicio ejecución de la obra?

Si 1 No 2

Si la respuesta es No, pasa a la pregunta No. 6

4. ¿Cuán anticipada ha sido la comunicación?

a. Conocí cuando la obra empezó. 1
b. Casi al empezar la obra. 2
c. Se comunicó con un tiempo prudencial 3
d. Se comunicó con mucha anticipación 4

5. Referente al tiempo de realización de la obra, su opinión es;

a. Se hizo con demasiado retraso. 1
b. Se hizo con retraso. 2
c. Se hizo en el algún retraso. 3
d. Se hizo en el tiempo programado. 3

6. ¿Conoció usted algún representante de la contratista que ejecuto la obra?

Si 1 No 2

7. ¿Conoció usted algún representante de la supervisora de la obra?

Si 1 No 2

8. ¿Conoció usted algún representante de la administración del Estado (Gobierno Regional, Gobierno Local, u otra institución) de la obra?
Si 1 No 2

9. ¿Recibió usted alguna información de las características de la obra?
Si 1 No 2

Si la respuesta es No, pasa a la pregunta No. 11.

10. Referente a la información recibida de las características de la obra, su opinión es;
a. Nada entendible. 1
b. Algo entendible. 2
c. Entendible. 3
d. Excelente. 4

11. ¿Recibió usted alguna información de cambios en las características de la obra?
Si 1 No 2

Si la respuesta es No, pasa a la pregunta No. 13

12. Referente a la información recibida de los cambios de las características en la obra, su opinión es;
a. Nada entendible. 1
b. Algo entendible. 2
c. Entendible. 3
d. Excelente. 4

II. CALIDAD DE VIDA

13. Concluida la obra, ¿Se produjo algún cambio en la actividad económica de la vivienda?
Si 1 No 2

Si la respuesta es No, pasa a la pregunta No. 15

14. Señale la nueva actividad económica tenida en su vivienda:
a. Comercio. 1
b. Servicio. 2
c. Enseñanza. 3
d. Otros. 4 Indique:.....

15. Concluida la obra, ¿Se produjo alguna nueva actividad económica en el barrio?
Si 1 No 2

Si la respuesta es No, pasa a la pregunta No. 17

16. Señale la nueva actividad económica tenida en su barrio:
- | | | |
|---------------|--------------------------|---|
| a. Comercio. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Servicio. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Enseñanza. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Otros. | <input type="checkbox"/> | 4 |
- Indique:.....
17. ¿Considera usted que se ha producido cambios en el valor de su vivienda?
- | | | |
|----------------------------------|--------------------------|---|
| a. Se ha reducido el valor. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Ningún cambio en el valor. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Algún incremento en el valor. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Gran mejora del valor. | <input type="checkbox"/> | 4 |
18. Concluida la obra, ¿Se produjo algún cambio en el estudio de alguien de la familia?
- | | | |
|-------------------|--------------------------|---|
| a. Empeoro. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Ningún cambio. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Algún cambio. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Gran mejora. | <input type="checkbox"/> | 4 |
19. Concluida la obra, ¿Se produjo algún cambio en el ambiente de olor de su vivienda?
- | | | |
|--------------------|--------------------------|---|
| a. Se empeoro. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Ninguna mejora. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Alguna mejora. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Gran mejora. | <input type="checkbox"/> | 4 |
20. Concluida la obra, la salud de alguna persona de su vivienda.
- | | | |
|----------------------------|--------------------------|---|
| a. Se empeoro. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Se mantiene igual. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Alguna mejora. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Gran mejora de la salud | <input type="checkbox"/> | 4 |
21. Concluida la obra, la salubridad del barrio:
- | | | |
|-----------------------|--------------------------|---|
| a. Se empeoro. | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Se mantiene igual. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Alguna mejora. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Gran mejora. | <input type="checkbox"/> | 4 |
22. Concluida la obra, el acceso a su vivienda:
- | | | |
|-----------------------|--------------------------|---|
| a. Se dificultó | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Se mantiene igual. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Algo mejoró. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mejor acceso. | <input type="checkbox"/> | 4 |
23. Concluida la obra, la limpieza del hogar:
- | | | |
|-----------------------|--------------------------|---|
| a. Empeoro | <input type="checkbox"/> | 1 |
| b. Se mantiene igual. | <input type="checkbox"/> | 2 |
| c. Algo mejoró. | <input type="checkbox"/> | 3 |
| d. Mejor limpieza. | <input type="checkbox"/> | 4 |

24. Concluida la obra, el ruido en el hogar:
- a. Se empeoro. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo se ha reducido. 3
 - d. Mejoró significativamente 4
25. Concluida la obra, la tranquilidad familiar:
- a. Empeoro. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo mejoró. 3
 - d. Mejoró significativamente 4
26. Concluida la obra, el acceso al recojo de basura:
- a. Empeoro. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo mejoró. 3
 - d. Mejor acceso. 4
27. Concluida la obra, el acceso al transporte público:
- a. Empeoro. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo mejoró. 3
 - d. Mejor acceso. 4
28. Concluida la obra, el nivel de accidentes vehiculares:
- a. Se ha incrementado. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo se redujo. 3
 - d. Reducción significativa. 4
29. Concluida la obra, el nivel de seguridad del barrio:
- a. Se ha reducido. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo ha mejorado. 3
 - d. Mejora significativa. 4
30. Concluida la obra, el sistema de desagüe:
- a. Se ha empeorado. 1
 - b. Se mantiene igual. 2
 - c. Algo ha mejorado. 3
 - d. Mejora significativa. 4
31. En términos globales, califique usted la obra realizada:
- a. Mala obra. 1
 - b. Regular obra. 2
 - c. Buena obra. 3
 - d. Excelente obra. 4

ANEXO Nº 02

TITULO: "LA INVERSIÓN PÚBLICA EN ESTRUCTURAS BÁSICAS Y LA CALIDAD DE VIDA EN EL DISTRITO DE PUNCHANA".

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICE
General:	General:				
<p>¿Cuánto contribuyó la inversión pública en infraestructura básica a mejorar la calidad de vida de la población del Distrito Punchana, periodo 2003-2006?</p> <p>Específicos:</p> <p>¿Qué comunicación se ha recibido sobre el tiempo de inicio y ejecución de la obra de infraestructura básica?</p> <p>¿Cuál ha sido el conocimiento sobre la organización de la Obra de infraestructura básica recibida?</p> <p>¿Qué opinión tiene sobre las características de la obra de infraestructura básica como producto?</p> <p>¿Cuáles son los cambios en las actividades económicas de las familias que han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?</p> <p>¿Cuáles son los cambios en la vida familiar de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?</p> <p>¿Cuáles son los cambios en la vida social de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?</p> <p>¿Cuál es la relación de la calificación de la obra terminada con los diversos aspectos de la calidad de vida?</p>	<p>Determinar la contribución de la inversión pública en infraestructura básica en la mejora de la calidad de vida de la población del Distrito Punchana, durante el periodo 2006-2006</p> <p>Específicos:</p> <p>Describir la comunicación recibida del tiempo de inicio y del tiempo de ejecución de la obra de infraestructura básica</p> <p>Determinar el conocimiento sobre la organización de la obra de infraestructura básica recibida</p> <p>Describir la opinión que se tiene sobre las características de la obra de infraestructura básica como producto?</p> <p>Determinar los cambios en las actividades económicas de las familias que han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica</p> <p>Identificar los cambios en la vida familiar de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?</p> <p>Identificar los cambios en la vida social de quienes han tenido un nuevo servicio de infraestructura básica?</p> <p>Relacionar la calificación de la Obra terminada con las características de la calidad de vida</p>	<p>"La inversión pública en infraestructura básica contribuyo a mejorar la calidad de vida de la población del distrito Punchana, durante el periodo 2003-2006"</p>	<p>Variable Independiente</p> <p>V.I. (X)</p> <p>De causa :</p> <p>Servicio de Infraestructura básica recibida</p> <p>Variable Dependiente</p> <p>V.D. (Y)</p> <p>De efecto:</p> <p>Calidad de Vida</p>	<p>1. Tiempo de la Obra</p> <p>2. Organización de la Obra</p> <p>3. Información de la Obra</p> <p>4. Actividad Económica</p> <p>5. Vida Familiar</p> <p>6. Vida Social</p>	<p>Nivel anticipación de la comunicación recibida al inicio de la obra.</p> <p>Opinión del tiempo en que se realizó la obra.</p> <p>Nivel de conocimiento del ejecutor de la Obra</p> <p>Nivel de conocimiento del supervisor de la Obra</p> <p>Nivel de conocimiento del administrador de la Obra</p> <p>Nivel de entendimiento de la información recibida de las características de la obra.</p> <p>Nivel de entendimiento de la información de cambios en las características de la obra.</p> <p>Cambios en la actividad Económica de la Vivienda</p> <p>Cambios en la actividad Económica en el barrio</p> <p>Cambios en el valor de la Vivienda</p> <p>Cambios en los estudios de las personas</p> <p>Cambios en el olor de la Vivienda</p> <p>Cambios en la salud familiar</p> <p>Cambios en la salubridad del barrio</p> <p>Cambios en la accesibilidad a la vivienda</p> <p>Cambios en la limpieza del hogar</p> <p>Cambios en el ruido en el hogar</p> <p>Tranquilidad Familiar</p> <p>Acceso a recojo de basura</p> <p>Acceso a transporte público</p> <p>Nivel accidentes vehiculares</p> <p>Nivel Seguridad del Barrio</p> <p>Nivel sistema de desague</p>