

# Inversión en sectores sociales postergados postpandemia por gobiernos locales de Moquegua en el periodo 2007-2023

*Investment in post-pandemic neglected social sectors by local governments of Moquegua in the period 2007-2023*

**Javier Flores-Arocutipa**

[jfloresa@unam.edu.pe](mailto:jfloresa@unam.edu.pe)

<https://orcid.org/0000-0003-0784-4153>

Universidad Nacional de Moquegua, Moquegua, Perú

**Deni Soledad Flores Estuco**

[dsflorese@unam.edu.pe](mailto:dsflorese@unam.edu.pe)

<https://orcid.org/0009-0008-0856-5459>

Universidad Nacional de Moquegua, Moquegua, Perú

**Jorge Jinchuña Huallpa**

[jjinchunah@unam.edu.pe](mailto:jjinchunah@unam.edu.pe)

<https://orcid.org/0000-0000-0002-9073-3798>

Universidad Nacional de Moquegua, Moquegua, Perú

Recibido: 30 de diciembre de 2023 | Arbitrado: 20 de marzo de 2024 | Aceptado: 30 de abril de 2024 | Publicado: 05 de junio 2024

## RESUMEN

### Palabras clave:

Presupuesto; Inversión;  
Postpandemia;  
Gobiernos locales

La intención fue demostrar que las inversiones en los sectores educación y salud siguen siendo menores entre 2021-2023. Poco se aprendió de la pandemia COVID 19. Para ello había que probar que el presupuesto destinado al sector transporte es mayor que lo destinado a educación y salud por gobiernos locales, entre los años 2007-2023. El instrumento de investigación fue el análisis documental de 17 expedientes del PIM y devengados, se utilizó el ANOVA para mostrar la inferencia estadística. Entre los resultados del PIM el valor  $p$  es menor que 0.05, señalando que la inversión es mayor en el sector transporte que en los sectores educación y salud. Los resultados de la prueba ANOVA para devengados, se tiene un valor  $p$  menor a 0.05, señalando que las diferencias en ejecución del gasto entre estos sectores son significativas y que el sector de transporte tiene un monto devengado significativamente mayor. Pese a que la crisis sanitaria develó las enormes limitaciones sanitarias, en educación las políticas de inversión siguen siendo las mismas en la región por los gobiernos locales.

## ABSTRACT

### Keywords:

Budget; Investment;  
Post-pandemic; Local  
governments

The intention was to demonstrate that investments in the education and health sectors continue to be lower between 2021-2023. Little was learned from the COVID 19 pandemic. To do this, it was necessary to prove that the budget allocated to the transportation sector is greater than that allocated to education and health by local governments, between the years 2007-2023. The research instrument was the documentary analysis of 17 PIM and accrual files; ANOVA was used to show the statistical inference. Among the PIM results, the  $p$  value is less than 0.05, indicating that investment is greater in the transportation sector than in the education and health sectors. The results of the ANOVA test for accruals have a  $p$  value of less than 0.05, indicating that the differences in expenditure execution between these sectors are significant and that the transportation sector has a significantly higher accrued amount.

Although the health crisis revealed the enormous health limitations, in education the investment policies remain the same in the region by local governments.



## INTRODUCCIÓN

La pandemia COVID 19 (Peruano, 2020) se encargó de develar la fragilidad de los sectores salud y educación en el mundo y sobre todo en el Perú (Araújo Vila, 2020), en la zona sur de Perú mucho más. La propuesta del trabajo es demostrar que en los últimos años el gobierno nacional los gobiernos regionales y subnacionales han realizado inversiones, pero no fundamentalmente en estos sectores sociales, claves para el desarrollo humano, sino que han priorizado otros sectores económicos por función. En ese sentido se considera que debió priorizarse los sectores sociales, y así se hubiese evitado ser el país con más muertes por millón y sobre todo en América latina. A futuro todo haría prever que las cosas no cambiarían mucho.

En economías emergentes y en desarrollo, se enfrenta el desarrollo económico vs. Capital Humano, y obviamente existe una presión inmediata por mejorar la infraestructura para fomentar el crecimiento económico, lo que a menudo conduce a grandes inversiones en transporte. Se argumenta que la mejora de la infraestructura es fundamental para atraer inversiones, mejorar la logística y facilitar el comercio. Sin embargo, la inversión en capital humano es igualmente crítica para el desarrollo sostenible. La educación y la salud son pilares que permiten a una sociedad maximizar su potencial humano.

Se deben tomar decisiones a corto y muchas veces a largo plazo. Invertir en infraestructura de transporte puede proporcionar resultados visibles a corto plazo y beneficios políticos inmediatos. Por otro lado, los beneficios de invertir en educación y salud a menudo se materializan en el largo plazo, lo cual puede ser menos atractivo desde una perspectiva política de corto plazo.

En este marco, el trabajo de (Jiménez, 2017) se enfoca en el contexto argentino, explorando cómo el gasto público impacta en la movilidad social entre diferentes generaciones y evidenciando la existencia de desigualdades en las oportunidades de movilidad. Por otro lado, en un análisis más amplio que abarca a América Latina, (Pinilla et al., 2013) examinan el gasto entre 1989 y 2009 en 17 países

del subcontinente. Este estudio busca comprender cómo la distribución de estos fondos puede tener un impacto directo, neutral o incluso negativo en la reducción de la pobreza en diversas regiones.

La propuesta es, realmente observar hasta dónde las inversiones logradas en la región Moquegua, realmente sirven de manera contundente para el crecimiento económico. Pero también es importante conocer que al interior del gasto público hay una redistribución en favor del sector transportes en desmedro de lo que sería el sector social constituido por los sectores educación y salud.

Se ha probado que los efectos e impactos del COVID 19 en el año 2020, fue el acumulado de no destinar recursos suficientes para tener una educación solvente y una salud necesaria para la calidad de vida y el desarrollo sostenible (Palomino et al., 2015).

En último documento de (IPE, 20 C.E.), se deja notar por ejemplo, que en el sector educación, lamentablemente, el analfabetismo llega aproximado al 3.9% de la población. Que cuando se comenta de colegios con acceso a internet, solo el 62.7% tiene acceso a internet, sopesando que el restante 37.3% no tienen internet y cuando se resume que los colegios, con los tres servicios básicos, solamente el 57.5% los tiene. Eso significa que energía agua y desagüe. Solamente el 57.5% cumple con estos requisitos. Que cuando se habla, por ejemplo, del rendimiento escolar en secundaria, se afirma que este llega al 17.8%, que cumple con ese nivel el rendimiento escolar, más el 82% no cumple con ese ansiado rendimiento escolar.

Si se comenta de internet, sólo el 50% cuentan con esos servicios en los hogares de la región Moquegua, es otro problema importante. Entonces si se comenta de la educación, hoy día, está más o menos retrasada pese a que se deja notar algún esfuerzo de alguna autoridad edil

Y cuando se observa el sector salud, se debe señalar en primer lugar, que hay una desnutrición crónica del 2.2% de los menores de 5 años, que hay una prevalencia de la anemia en un 32.7% de niños de 6 a 35 meses de edad, que, por ejemplo,

la cobertura del personal médico es de 18.3 por cada 10,000 habitantes, cuando en otros países fácilmente se llegan a 40 o si no a 60 médicos por cada 10,000 habitantes. Entonces estos temas nos traen a colación que debería ponerse énfasis en los dos sectores claves como son educación y salud.

En lo que se refiere a la presencia del COVID en el año 2020, se debe señalar que la muerte de más de 1,500 moqueguanos, es producto de las debilidades del sector salud, y que si la educación no fue en línea como todos deseaban, entonces también tuvo sus defectos que ojalá se corrija en el tiempo.

De la misma manera también se quiere afirmar que en lo que se refiere al año 2023, de lo que hicieron los gobiernos locales en la región Moquegua, se puede señalar que efectivamente ellos invirtieron 158.9 millones de soles. En ese sentido, el sector transporte obtuvo el 20.18%, el sector educación 4.89%, y el sector salud del 0.19%.

Diferentes teorías para el caso guardan influencia del Gasto Público en el Crecimiento Económico, tanto la teoría keynesiana como la ley de Wagner (Campo & Mendoza, 2018) (Rodríguez Benavides et al., 2013) reconocen que la inversión pública influye positivamente en el PBI, apuntando a que el gasto público puede actuar como un soporte en tiempos de recesión.

Ambas posturas coinciden en la relevancia del presupuesto como un elemento clave en la administración y la planificación económica, enfatizando la necesidad de una gestión eficaz de los recursos (Gomes da Rocha et al., 2013) (Brito-Gaona & Iglesias, 2017).

Por otra parte, el enfoque sobre el Impacto del Gasto Público como sostiene la ley de Wagner donde sugiere que el crecimiento económico conduce a un mayor gasto público, la propuesta keynesiana ve el gasto público como un estímulo que puede mitigar las recesiones económicas.

De hecho, que existen discrepancias en la literatura empírica sobre el efecto del gasto público en el crecimiento económico, en ese sentido hay estudios que muestran tanto impactos positivos (Barro, 1990; Joharji & Starr, 2011) como negativos

(Panilla et al., 2013; Barro, 1991).

Por otro lado (Campo & Mendoza, 2018) Proponen que la correspondencia entre el gasto público y corriente debe analizarse para entender su impacto en el crecimiento económico, implicando una evaluación crítica de cómo se emplean los recursos en el sector público.

Rodríguez Benavides et al. (2013), afirman que la ley de Wagner postula un crecimiento del gasto público alineado con el desarrollo económico, especialmente en áreas esenciales como salud y educación.

Gomes da Rocha et al. (2013), distinguen entre balance y presupuesto, indicando que mientras el primero refleja el estado financiero en un momento dado, el presupuesto planifica ingresos y gastos para un período futuro, resaltando la necesidad de claridad en la gestión fiscal. Brito-Gaona & Iglesias (2017), analizan el carácter preventivo y no limitativo del presupuesto en términos de recursos, enfatizando la responsabilidad gubernamental en la recaudación de ingresos, independientemente de las proyecciones presupuestarias.

Mijangos Borja (2000) explora la naturaleza jurídica del presupuesto, destacando diferentes teorías que lo definen como una norma jurídica, un acto de administración o una combinación de ambos, resaltando la complejidad de su función dentro del sistema legal y económico.

Vial & Zurita (2020): Se centran en la optimización de recursos en proyectos de inversión, subrayando la importancia de la eficiencia económica y la maximización de beneficios sociales, dentro del marco de una economía de mercado liberal.

Sapag Chain & Sapag Chain (2008): Subrayan la necesidad de evaluar los costos futuros y el costo de oportunidad en la planificación y evaluación de proyectos, enfocándose en la rentabilidad y viabilidad financiera.

En conclusión, mientras la teoría keynesiana y la ley de Wagner proporcionan perspectivas complementarias sobre la correspondencia entre el gasto público y el crecimiento económico, los análisis

empíricos y teóricos muestran una diversidad de resultados. Esto sugiere que la efectividad del gasto público en impulsar el desarrollo económico puede depender de factores contextuales y la eficiencia en la administración de recursos. Además, la consideración del presupuesto y su gestión jurídica y económica subraya la complejidad de la planificación fiscal y la necesidad de equilibrar la inversión pública con la sostenibilidad financiera.

### Posturas sobre desarrollo

La pregunta es, ¿es permisible la correspondencia entre gasto público y gasto corriente, y ambas tienen el mismo impacto en el crecimiento de la economía? (Campo & Mendoza, 2018)

Al respecto hay dos postulados, son 2 proposiciones en las políticas macroeconómicas. La propuesta keynesiana y la propuesta wagneriana. Reconocida como la ley de Wagner.

Se sabe que ambas teorías inciden en que la inversión pública tiene un impacto positivo sobre el PBI por el lado de la demanda, así como que el gasto público es el soporte cuando la recesión deviene, ingresando en una propuesta en contrario para detener el decaimiento de la economía del sector.

La Ley Wagner, identificada por (Rodríguez Benavides et al., 2013), se originó en 1883 y postula que el crecimiento económico de un sector tiene un impacto directo en el aumento del presupuesto público. Esto implica que el crecimiento es esencial, especialmente cuando se considera la asignación de presupuesto para áreas críticas como la salud, educación, y otros gastos corrientes.

Con respecto a la naturaleza del presupuesto, es importante destacar, como lo hace (Gomes da Rocha et al., 2013), quien señala que no se debe distorsionar con un balance. Mientras que un balance refleja, en un momento dado, el estado de los activos y pasivos, el presupuesto incluye tanto los recursos disponibles para el Estado como los gastos autorizados. Su objetivo principal no es comparar dos categorías, sino establecer los gastos y estimar los ingresos para un período específico.

Esto implica que el presupuesto se centra en las autorizaciones para realizar operaciones financieras, en contraste con el balance, que refleja transacciones ya realizadas o ingresos recibidos, marcando una distinción fundamental entre ambos conceptos.

Distinto es el carácter del presupuesto según se trate de lo relativo a gastos y recursos. En todo lo relativo a gastos el carácter del presupuesto es preventivo y limitativo y el concepto y en el monto.

Respecto a los recursos, el carácter del presupuesto es preventivo Pero no limitativo por lo menos en cuanto se refiere a la recaudación (Brito-Gaona & Iglesias, 2017).

La obligación de recaudar las rentas de la nación no es asignada por la ley anual de presupuesto, sino que deriva de la legislación impositiva orgánica y de las leyes de locación o venta de los bienes de dominio del estado y debe llevarse a cabo aun cuando excede el cálculo de recursos.

De acuerdo con la legislación no es requisito necesario para la recaudación de las rentas que dicha autorización se repita anualmente en la ley de presupuesto.

En esto se han apartado de la regla original y adoptada por otros países europeos y americanos de subordinar el ejercicio de la facultad de exigir todos o algunos impuestos al voto anual del presupuesto por el parlamento, aunque aquellos están establecidos por leyes de carácter permanente.

Con ello se creyó encontrar una garantía de las libertades públicas y un freno contra los abusos del poder ejecutivo obligado en esa forma a convocar al parlamento.

Por otro lado es importante señalar que el código de contabilidad del Brasil expresa en el sentido indicado, (Gomes da Rocha et al., 2013) donde señala que la recaudación de las rentas provenientes del impuesto dependerá siempre de la inserción de este en la ley de presupuesto. Esta tiene las siguientes características, es un plan de administración, es un programa de gobierno e implica una autorización el principio financiero de la realidad del presupuesto, comprensivo a su vez de los conceptos de universalidad y unidad



es aceptado por la generalidad de los tratadistas de la materia, varios ítems concurren a formar el principio y son un solo presupuesto que comprende por un lado todos los recursos y por otro todos los gastos, al decir que no debe existir más que un solo presupuesto no debe afirmarse que él debe ser sancionado por una sola ley aunque esto pueda hacerse por el concepto de unidad del presupuesto no se pierde por el mero hecho de considerarlo y fijarlo por partes para los ingresos y tantas para los gastos. Cómo son los ministerios. Existe el fondo consolidado formado por ciertos gastos fijos como deuda pública y determinados sueldos y 4 por supuestos anuales para el ejército la armada en servicio civil y los ingresos y sin embargo ambos presupuestos se caracterizan por su unidad.

Mijangos Borja (2000) destaca tres teorías en este ámbito. La primera sostiene que el presupuesto establece normas jurídicas, funcionando como una ley en sí misma. La segunda teoría propone que el presupuesto actúa tanto como una ley como un acto de administración, integrando así dos dimensiones del proceso legislativo y de gestión. La tercera perspectiva argumenta que el presupuesto, aunque pueda adoptar la forma de una ley, no debe considerarse como tal en un sentido estricto. Según esta última visión, lo esencial del presupuesto radica en su regla jurídica inherente, la cual implica que cualquier documento que tome la forma de una ley incorpora, de facto, un mandato jurídico. Este enfoque subraya la importancia del contenido jurídico del presupuesto para determinar su clasificación dentro de los actos jurídicos, más allá de su mera forma. Esta distinción entre la forma y el contenido jurídico del presupuesto resalta la necesidad de una comprensión más matizada de su naturaleza legal, que trasciende la simple clasificación basada en su estructura externa.

Béjar Rivera et al. (2018) afirma que el presupuesto es una ley atributiva de competencia ella crea para los individuos que obran como órganos del Estado-gobierno la posibilidad jurídica de querer y de obrar en nombre del estado en la jurisdicción determinado por ley.

Lo que esta tesis señala es lo que confiere el poder jurídico de querer y de obrar válidamente no es la ley de presupuesto sino las Leyes orgánicas de competencia anteriores al presupuesto.

La naturaleza legislativa del presupuesto se descubre cuando se considera en su parte relativa a los impuestos o recursos sino también en lo que concierne a gastos, es la razón por la que esta constituye en el más alto grado estatutario durante la vigencia del ejercicio en el que va a regir en ese período.

Es un elemento importante del orden superior del Estado dado que el determina los gastos a que deben afectarse los recursos provenientes de impuestos o de todo ingreso. El presupuesto tomado en conjunto constituye un verdadero programa de administración para el ejercicio venidero en sí mismo, él es una esencia, una ley estos conceptos tienen por origen la noción de ley.

El segundo criterio señala que el presupuesto en tanto que enumera impuestos y tasas contiene una regla legislativa en sentido formal en donde son avaluadas las rentas provenientes del dominio del estado es una simple operación administrativa. En aquellos donde los impuestos no deben ser autorizados anualmente el presupuesto no es una ley los cuadros indicativos de los impuestos y tasas a recaudar deben ser consideradas como una simple operación administrativa.

Tercer criterio, el presupuesto no es nunca una ley, sin hacer distinciones ya se trate de presupuesto de gastos o de recursos y sea cual fuere la legislación en lo tocante a la anualidad del impuesto. la validez jurídica de la recaudación se basa en los actos los que deben ser cumplidos por los agentes. Por los agentes administrativos en ejercicio de poderes conferidos por la legislación impositiva orgánica países que adoptan el principio de la anualidad del impuesto en algunos países el ejercicio de los poderes otorgados por la legislación impositiva orgánica está subordinado a una condición, la votación anual del presupuesto de gastos por el parlamento.

Está la ley para existir debe establecer una regla general impersonal y se pregunta a los países

que no adoptan el principio de la anualidad del impuesto desde el momento que ni la validez jurídica de los actos creadores de impuesto sobre los actos de recaudación ni el ejercicio regular de la competencia de los agentes administrativos no dependen en absoluto del voto del presupuesto de recursos.

Otra parte de los gastos públicos son relativos a deudas a vencer que nacen con motivo de derechos que pertenecen a particulares y de los que no pueden ser legalmente privados en tanto que ellos están en ejercicio de sus funciones tienen el poder organizado por la ley o reglamento de la función pública.

### Inversiones

La propuesta central de (Vial & Zurita, 2020), gira en torno a la optimización de recursos en la ejecución de proyectos de inversión, ya sean de naturaleza privada o pública, con el objetivo de minimizar costos y maximizar ingresos, un principio fundamental en una economía de mercado liberal. Esta estrategia subraya la importancia de la eficiencia económica, donde la libertad de elección tanto del consumidor como del empresario juega un papel crucial, especialmente en lo que respecta a la selección de insumos necesarios para la producción.

Se enfatiza la relevancia de los factores de producción, comúnmente representados por el capital (K) y el trabajo (L), como elementos esenciales para la realización de la producción a gran escala. Este concepto introduce la noción de isocoste, que se refiere a la combinación de factores de producción que pueden adquirirse con un presupuesto específico, buscando siempre el equilibrio óptimo que promueva beneficios sociales además de la rentabilidad económica. Este enfoque no solo busca la eficiencia, sino también la contribución al bienestar social a través de prácticas económicas sostenibles y responsables.

Para llevar a cabo un análisis de costo-beneficio efectivo, es crucial considerar los costos bajo el prisma del costo de oportunidad, en este contexto, referido específicamente al capital.

En la metodología de análisis costo-beneficio, es esencial determinar todas las opciones viables antes de proceder con el proyecto. Esto implica medir y comparar los beneficios netos sociales para identificar la alternativa más ventajosa. Se deben considerar tanto los ingresos para los beneficiarios directos del proyecto como los costos para la sociedad en su conjunto. La cuantificación de beneficios y costos debe realizarse a través del análisis del excedente económico o mediante el estudio de preferencias declaradas o reveladas. Sin embargo, es importante que todas estas medidas sean evaluadas considerando el costo de oportunidad. Cabe señalar que este enfoque, centrado en la maximización de la riqueza, puede pasar por alto beneficios sociales más amplios debido a su enfoque en la economía de mercado y una potencial insensibilidad hacia cuestiones sociales.

Según la guía de (Sapag Chain & Sapag Chain, 2008, p. 118), la estimación de costos futuros es fundamental para calcular la rentabilidad de un proyecto. En este análisis, se incluyen costos no contables que influirán en la postura de llevar a cabo la inversión, como, por ejemplo, los costos fijos a largo plazo, o lo que comúnmente se entiende por costo de oportunidad. (Chiavenato, 2017) explica que el proceso de selección es un mecanismo crucial mediante el cual las organizaciones, tanto públicas como privadas, buscan alcanzar sus metas y objetivos.

Crecimiento Empresarial (Aguilera Castro et al., 2017) destacan el papel de los reglamentos internos de una organización en este proceso. Estos cambios pueden resultar en una expansión de las dimensiones de la empresa y en transformaciones en las características de los elementos implicados en el proceso.

Costos Unitarios Es el gasto por obras en términos de gastos corrientes por unidad, en este caso es lo que cuesta hacer el proyecto en sus diversas fases. La unidad que se analiza en algunos casos en días. (Castro Silva, 2013). El término "plazo", según (Sosa San Martín, 2011) se refiere al periodo de tiempo planificado necesario para

llevar a cabo una actividad o proyecto específico. Desde esta perspectiva, resulta crucial considerar el valor del dinero a lo largo del tiempo, enfatizando la importancia de gestionar eficientemente los plazos para optimizar los costos financieros asociados.

### MÉTODO

La pesquisa que se va ejecutar es de tipo básica (Hernández Sampieri, 2014), se pretende probar que hay diferencias en inversiones sectoriales que las inversiones en el sector transporte comparativamente son mayores que las inversiones en los sectores sociales de los gobiernos locales de Moquegua.

El diseño es no experimental, tal como lo describe (Hernández Sampieri, 2014). El enfoque consiste en analizar datos históricos, específicamente aquellos que abarcan el periodo de 2007 a 2023. Esto implica que no se llevará a cabo ninguna manipulación de las variables (Ynoub, 2011).

Población son las inversiones públicas realizadas entre los años 2007 al 2023, inversión en el sector transporte e inversión en los sectores sociales (educación y salud). Es una serie de 17 años.

**Tabla 1.**  
**ANOVA**

Presupuesto institucional modificado de los gobiernos locales de Moquegua

|                  | Suma de cuadrados  | gl | Media cuadrática  | F      | Sig.  |
|------------------|--------------------|----|-------------------|--------|-------|
| Entre grupos     | 47988061564865700  | 1  | 47988061564865700 | 16.180 | 0.000 |
| Dentro de grupos | 94909655018467400  | 32 | 2965926719327110  | 3.50%  |       |
| Total            | 142897716583333000 | 33 |                   |        |       |

Nota. Data del trabajo

La tabla 2 ANOVA Valor F: 18.794, que compara la varianza media entre los grupos con la varianza media dentro de los grupos.

Significancia (Sig.): El p-valor es de 0.000, significativamente menor que el nivel de corte común de 0.05.

Dado que el p-valor es 0.000, esto indica que

Para esta investigación se empleará una ficha de trabajo específica. En una fase inicial, los datos serán procesados utilizando una base de datos en Excel. Estos datos se obtendrán del (MEF - DGPMI, 2023b) (MEF - DGPMI, 2023a), y se llevará a cabo un análisis detallado para clasificarlos según nuestro interés hipotético, enfocándonos en las inversiones realizadas en los sectores de transporte, educación y salud, tal como indican (Rosenbluth et al., 2016). Para examinar las diferencias en las inversiones se empleará el análisis de varianza (ANOVA), con la cual se contrasta y verifica la hipótesis planteada en el estudio.

### RESULTADOS

La tabla 1 ANOVA (Análisis de Varianza) Dado que el valor p es menor que 0.05, rechazamos la hipótesis nula y concluimos que hay diferencias significativas entre los presupuestos modificados asignados al sector transporte y aquellos asignados a los sectores educación y salud por los gobiernos subnacionales locales en la región de Moquegua durante el periodo de 2007 a 2023. Esto significa que la cantidad de presupuesto asignada a estos sectores es diferente.

existe diferencia entre los montos devengados para el sector de transporte y los sectores de salud y educación. El valor de F es bastante alto (18.794), lo que sugiere que la variación entre los grupos es sustancial y no es probable que se deba al azar.

Por lo tanto, se acepta la hipótesis alterna de que sí existen diferencias. Además, debido a que

el análisis ANOVA indica que hay diferencias significativas y dado el contexto de la hipótesis, se apoya la afirmación de que el monto devengado al sector de transporte es mayor en comparación con los sectores combinados de salud y educación para el periodo especificado.

Para confirmar y cuantificar estas diferencias específicas y apoyar completamente la hipótesis,

sería necesario examinar los montos promedio devengados para cada sector por separado. Sin embargo, en base a los resultados de la prueba ANOVA, se puede concluir con seguridad que las diferencias en el gasto entre estos sectores son significativas y que el sector de transporte tiene un monto devengado que difiere significativamente de los sectores de educación y salud.

**Tabla 2.**

Devengado de los gobiernos locales de Moquegua

|                  | Suma de cuadrados | gl | Media cuadrática  | F      | Sig.  |
|------------------|-------------------|----|-------------------|--------|-------|
| Entre grupos     | 26906192407511800 | 1  | 26906192407511800 | 18.794 | 0.000 |
| Dentro de grupos | 45812807302718400 | 32 | 1431650228209950  |        |       |
| Total            | 72718999710230200 | 33 |                   |        |       |

Nota. Data del trabajo

### Análisis comparativo

**Tabla 3.**

Devengado de los gobiernos locales de Moquegua

| Años | PIM transporte | PIM educación salud | Devengado transporte | Devengado educación salud |
|------|----------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
| 2007 | 146,001,686    | 190,390,825         | 59,097,624           | 81,393,720                |
| 2008 | 143,380,392    | 189,323,967         | 104,175,560          | 109,237,246               |
| 2009 | 137,124,694    | 34,200,283          | 77,276,188           | 15,173,266                |
| 2010 | 137,361,198    | 35,092,234          | 94,461,373           | 25,052,367                |
| 2011 | 108,427,115    | 32,129,899          | 51,694,434           | 9,983,739                 |
| 2012 | 179,709,048    | 58,943,732          | 111,769,833          | 19,621,642                |
| 2013 | 142,325,273    | 47,700,768          | 100,530,114          | 25,173,854                |
| 2014 | 124,553,336    | 54,160,406          | 100,343,341          | 36,907,684                |
| 2015 | 71,595,173     | 57,624,734          | 37,636,210           | 27,418,577                |
| 2016 | 86,898,511     | 52,945,765          | 60,514,406           | 35,822,840                |
| 2017 | 94,249,199     | 23,245,039          | 51,454,615           | 17,414,891                |
| 2018 | 70,795,847     | 17,887,972          | 54,450,055           | 9,864,012                 |
| 2019 | 73,350,312     | 17,083,369          | 48,775,239           | 8,416,818                 |
| 2020 | 57,218,234     | 16,884,199          | 32,039,443           | 8,062,980                 |
| 2021 | 110,595,585    | 17,899,551          | 64,767,608           | 13,127,360                |
| 2022 | 272,138,622    | 18,612,847          | 199,469,657          | 9,341,522                 |
| 2023 | 201,768,595    | 16,028,554          | 172,348,973          | 12,334,868                |

Nota. MEF



Se va analizar la tabla 3 que muestra el Presupuesto de Inversión Pública (PIM) asignado al sector transporte y a los sectores educación y salud entre los años 2007 y 2023. Todo indica que el PIM para el sector transporte supera con frecuencia a los sectores de educación y salud combinados, especialmente en años como 2012 y 2023.

Entonces, el presupuesto promedio para el sector transporte entre 2007 y 2023 es aproximadamente 126,911,342 soles.

El presupuesto promedio combinado para educación y salud es aproximadamente 51,773,773 soles.

La tasa de crecimiento anual promedio para el sector transporte es de aproximadamente 10.18% y para los sectores combinados de educación y salud es de aproximadamente 6.30%.

Hay años en los que la diferencia porcentual entre el presupuesto del sector transporte y el presupuesto combinado de educación y salud es extremadamente alta. Por ejemplo, en 2022 y 2023, el presupuesto para el transporte superó al de educación y salud en un 1362.10% y 1158.80%, respectivamente. Incluso en años donde la diferencia porcentual es menor, el sector transporte generalmente mantiene una ventaja significativa en términos de presupuesto asignado.

El presupuesto para el transporte muestra un aumento considerable en algunos años, mientras que los presupuestos para educación y salud muestran una tendencia general a la baja.

La disminución en los fondos para educación y salud podría tener implicaciones a largo plazo en el desarrollo humano y el bienestar social, ya que estos sectores son fundamentales para el desarrollo sostenible de un país.

La enorme discrepancia en los presupuestos, especialmente en los últimos años, sugiere que podría ser necesario reevaluar y posiblemente reequilibrar las asignaciones para fomentar un enfoque más holístico en el desarrollo nacional que incluya una inversión más robusta en capital humano.

Análisis comparativo del devengado. El devengado (tabla 3) refleja la cantidad de

presupuesto que realmente se gastó, a diferencia del PIM que refleja lo asignado o presupuestado inicialmente. Es útil para evaluar cómo se distribuyen los recursos y si el gasto refleja las prioridades presupuestarias iniciales.

Los cálculos para el presupuesto devengado (ejecutado) entre 2007 y 2023 muestran los siguientes resultados:

El promedio de presupuesto devengado para el sector transporte es aproximadamente 83,576,746 unidades monetarias.

El promedio de presupuesto devengado combinado para los sectores de educación y salud es aproximadamente 27,314,552 unidades monetarias.

La tasa de crecimiento anual promedio para el sector transporte es de aproximadamente 23.40% y para los sectores combinados de educación y salud es de aproximadamente 5.11%.

En los últimos años de la serie, 2022 y 2023, hay un aumento significativo en el presupuesto devengado de transporte que no se refleja en los otros sectores, con incrementos porcentuales de diferencia de 2035.30% y 1297.25%, respectivamente.

Por lo que se puede señalar, la gran disparidad en el presupuesto devengado sugiere que el sector transporte ha recibido un significativamente mayor en términos de inversión efectiva en comparación con los sectores de educación y salud.

Las altas tasas de crecimiento del presupuesto devengado para transporte indican que ha habido una expansión considerable en la inversión de este sector, lo cual puede estar alineado con proyectos de infraestructura de gran escala o una política de desarrollo económico enfocada en mejorar la capacidad de transporte.

Los sectores de educación y salud, a pesar de ser cruciales para el desarrollo humano, parecen haber sido relegados en términos de inversión ejecutada. Esto puede tener implicaciones negativas a largo plazo.

## DISCUSIÓN

La propuesta es demostrar que existe diferencias entre el presupuesto modificado destinado al sector transporte y lo destinado al sector educación y salud por los gobiernos subnacionales locales, entre los años 2007-2023. Y observar que en los años 2021-2023 los sectores sociales siguen con asignación presupuestal pre pandemia.

No se niega lo importante que es la “inversión en el sector transportes para la realización de carreteras por parte de los gobiernos o estados” esta es sustentada por la teoría del Crecimiento Endógeno (Gaviria Ríos, 2007), que sostiene que la inversión pública en infraestructura es un componente crucial para el crecimiento económico de una nación. Según este enfoque, las carreteras y otros sistemas de transporte son formas de capital que tienen rendimientos crecientes a escala y pueden incrementar la productividad de otros sectores. Así también se prueba con los Modelos de Desarrollo Basados en la Infraestructura (Hernández Mota, 2009).

Las carreteras mejoran la conectividad, reducen los costos de transporte y facilitan el comercio y la movilidad laboral, lo cual es esencial para la integración de los mercados internos y externos. Así también la Teoría del Capital Público (Riomaña, 2011), identifica la infraestructura, incluyendo el transporte, como capital que proporciona servicios esenciales para la producción y el consumo. (Vela Meléndez et al., 2018), señala que la construcción de carreteras puede ser considerada una forma de mejorar el bienestar de la población al facilitar el acceso a bienes y servicios, reducir los tiempos de viaje y mejorar la seguridad vial.

La teoría de la Localización (Siso Quintero, 2010) sugiere que la infraestructura de transporte es fundamental para determinar dónde se ubican las empresas y las industrias. Carreteras y autopistas permiten que las empresas minimicen sus costos de transporte y se posicionen estratégicamente para acceder a mercados, materias primas y mano de obra. En la teoría del Filtro Geográfico (Sanz-

Valero & Wanden-Berghe, 2009) argumenta que la infraestructura de transporte actúa como un “filtro” que puede cambiar la distribución geográfica de la actividad económica, lo que puede tener implicaciones significativas para la política de planificación territorial.

En una versión modificada el modelo clásico de Solow-Swan (Ibarra Zavala, 2018), la infraestructura de transporte es considerada como un tipo de inversión que aumenta la producción de una economía al incrementar el stock de capital.

Los nuevos keynesianos (Rodríguez & Venegas, 2012) a menudo ven la inversión transporte como una política de estímulo fiscal que puede aumentar la demanda agregada, especialmente en tiempos de recesión o desaceleración económica. En la teoría de la Red (Gámez-Albán et al., 2017) sostiene que la infraestructura de transporte es vista como una red que proporciona externalidades positivas.

En posturas de inversión vinculadas al sector educación está la teoría del Capital Humano (Didier, 2014), desarrollada por economistas como Gary Becker y Theodore Schultz, y sostiene que la educación incrementa la productividad y la eficiencia de los individuos al mejorar sus habilidades y conocimientos. Lo mismo en la teoría del Crecimiento Endógeno (Gaviria Ríos, 2007), de Paul Romer.

La teoría de la economía del conocimiento (Macías & González, 2017) sostiene que la inversión en educación desarrolla las habilidades necesarias para innovar y competir en una economía globalizada. Teoría del Desarrollo Humano (Valenzuela, 2022) propuesta por el economista Amartya Sen, pone de relieve el valor de la vida. Modelo de Filtrado (Screening Model) (Corrales Galán, 2021), Propuesto por Michael Spence, sugiere que la educación actúa como un mecanismo de señalización o filtrado que ayuda a los empleadores a discernir la productividad potencial de los trabajadores. (Romero A., 2014) señala que las inversiones en educación se vinculan con una mayor equidad en la distribución del ingreso. (Reyes Blanco & Oslund Rains, 2014) Un enfoque bienestarista argumenta que invertir en

educación es crítico para alcanzar una sociedad más informada y saludable. (Rizzo, 2012) señala que Pierre Bourdieu y otros sociólogos de la educación han explorado cómo la educación puede tanto perpetuar como desafiar las estructuras de poder y desigualdad existentes. La inversión en educación puede servir para transformar el capital cultural y social en capital económico, ofreciendo caminos para el cambio social. Constructivismo Social y Teoría del Aprendizaje (Díaz Barriga Arceo, 2002), subrayan la importancia de la educación en la construcción del conocimiento y el desarrollo de habilidades cognitivas y sociales.

En las posturas vinculadas al sector salud, se denota que la inversión en salud es para obtener esperanza de vida y está fundamentada en teorías provenientes de la economía, la salud pública y la sociología.

Teoría del Capital Humano en Salud (Bendezú-Pacífico, 2020) una población sana puede trabajar más eficientemente y por períodos más largos. Este enfoque también sugiere que las inversiones en salud pueden mejorar la calidad del capital humano. Así los Modelos de Salud Pública y Bienestar Social (Franco Giraldo, 2006) que señala que la salud es un bien común que debe ser protegido y mejorado por los gobiernos. (Raffo Lecca, 2016), enfoca que una buena salud es fundamental para el bienestar general y debe ser un objetivo principal de las políticas gubernamentales. (Morera Salas & Aparicio Llanos, 2010) la salud como un bien durable que 'produce' días saludables y que las personas invierten en salud de manera similar a como lo hacen en otros bienes duraderos. Economía del Ciclo de Vida, sugiere que las inversiones en salud son cruciales durante todas las etapas de la vida. Esto justifica la inversión en una amplia gama de servicios de salud, desde la atención prenatal hasta la atención a la tercera edad.

Arrivillaga & Borrero (2010) describen cómo las características individuales y del entorno influyen la utilización de servicios de salud. El gobierno desempeña un papel en la modificación de estos factores mediante inversiones que mejoran el acceso y la calidad de los servicios de salud.

De esta manera si bien la infraestructura, la salud y la educación son vitales para la calidad de vida. Se debe tener en cuenta que, en una época del calentamiento global, de los enormes niveles de contaminación ambiental es prioritario mirar las inversiones en salud y educación. El primero por la esperanza de vida y el segundo para asumir conciencia de los problemas que afectan al ser humano.

## CONCLUSIONES

Los valores de la prueba ANOVA con un valor F de 16.180 y un p-valor de 0.000 indican que existen diferencias estadísticamente significativas entre los presupuestos asignados al sector de transporte en comparación con los sectores de educación y salud.

Al revisar los datos de la serie histórica, es evidente que, excepto en los años 2007 y 2008, el sector de transporte ha recibido un PIM mayor en comparación con los sectores de educación y salud combinados.

El análisis y los resultados del ANOVA confirman que el monto devengado para el sector de transporte es mayor que el monto combinado devengado para los sectores de educación y salud, respaldando así la hipótesis propuesta entre los años 2007 y 2023.

El valor F de 18.794 indica que la variación entre los montos devengados para los distintos sectores es notablemente más alta que la variación dentro de cada sector. Esta gran diferencia confirma la importancia estadística de los hallazgos.

La conclusión es que el sector de transporte ha tenido montos devengados superiores que los sectores sociales antes de la pandemia y postpandemia, entre los años 2007 y 2023. Por lo mismo que si aparece una enfermedad tipo COVID 19 las consecuencias son impredecibles si de mortandad se trata.

## REFERENCIAS

- Aguilera Castro, A., Virgen Ortiz, A., & Riascos Erazo, S. C. (2017). Percepción de los empresarios con respecto al cumplimiento de criterios para implantar estrategias basadas en recursos orientadas al crecimiento empresarial en las Pymes de Santiago de Cali - Colombia. *Tendencias*, 18(1), 55. <https://doi.org/10.22267/rtend.171801.64>
- Araújo Vila, N. (2020). Repercusión económica de la pandemia originada por el COVID-19 a nivel mundial. *Análisis de sectores más afectados. Quipukamayoc*, 28(57), 85–93. <https://doi.org/10.15381/quipu.v28i57.17903>
- Arrivillaga, M., & Borrero, Y. E. (2010). Data mishandling and profile building in ubiquitous environments. *Proceedings - SocialCom 2010: 2nd IEEE International Conference on Social Computing, PASSAT 2010: 2nd IEEE International Conference on Privacy, Security, Risk and Trust*, 32(118), 1056–1063. <https://doi.org/10.1109/SocialCom.2010.157>
- Béjar Rivera, L. J., Salazar Muñoz, R., RIVERA, L. J. B., & MUÑOZ, R. S. (2018). Los mecanismos de control constitucional aplicados a los actos administrativos en el Derecho Mexicano. *Revista de Investigações Constitucionais*, 5(1), 41. <https://doi.org/10.5380/rinc.v5i1.56035>
- Bendezú-Pacífico, K. I. (2020). Gestión del capital humano y la satisfacción laboral de los trabajadores de una institución educativa privada. *Investigación Valdizana*, 14(1), 22–28. <https://doi.org/10.33554/riv.14.1.494>
- Brito-Gaona, L. F., & Iglesias, E. M. (2017). Inversión privada, gasto público y presión tributaria en América Latina. *Estudios de Economía*, 44(2), 131–156. <https://doi.org/10.4067/S0718-52862017000200131>
- Campo, J., & Mendoza, H. (2018). Public expenditure and economic growth: A regional analysis for Colombia, 1984-2012. *Lecturas de Economía*, 88, 77–108. <https://doi.org/10.17533/udea.le.n88a03>
- Corrales Galán, R. (2021). La Educación como señal: El modelo de Spence y su respaldo empírico. 19. [https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/147188/TG\\_CorralesGalán\\_Educación.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/147188/TG_CorralesGalán_Educación.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Díaz Barriga Arceo, F. (2002). Aportaciones de las perspectivas constructivista y reflexiva en la formación docente en el bachillerato. *Perfiles Educativos*, 24(97), 6–25. [https://www.scielo.org.mx/pdf/peredu/v24n97-98/v24n97\\_98a2.pdf](https://www.scielo.org.mx/pdf/peredu/v24n97-98/v24n97_98a2.pdf)
- Didier, N. (2014). Capital Humano Nominal, Empleabilidad y Credencialismo. *Revista Iberoamericana de Psicología: Ciencia y Tecnología*, 7(2), 19–27. <https://doi.org/10.33881/2011-1786.rip.%x>
- Franco Giraldo, A. (2006). Tendencias y teorías en salud pública. *Facultad Nacional de Salud Pública*, 24(2), 119–130. <http://www.scielo.org.co/pdf/rfnsp/v24n2/v24n2a12.pdf>
- Gámez-Albán, H. M., Mejía-Argueta, C., & León Espinosa de los Monteros, R. A. (2017). Diseño de una red de distribución a través de un modelo de optimización considerando agotados. *Ingeniare*, 25(4), 619–632. <https://doi.org/10.4067/S0718-33052017000400619>
- Gaviria Ríos, M. A. (2007). El crecimiento endógeno a partir de las externalidades del capital humano. *Cuadernos de Economía*, 26(46), 50–73. <http://www.scielo.org.co/pdf/ceco/v26n46/v26n46a03.pdf>
- Gomes da Rocha, D., Fernandes Marcelino, G., & Moreira Santana, C. (2013). Orçamento público no Brasil: a utilização do crédito extraordinário como mecanismo de adequação da execução orçamentária brasileira. *Revista de Administração*, 48(4), 813–827. <https://doi.org/10.5700/rausp1123>
- Hernández Mota, J. L. (2009). La composición del gasto público y el crecimiento económico. *Análisis Económico*, XXIV(55), 77–102. <https://www.redalyc.org/pdf/413/41311453005.pdf>
- Hernández Sampieri, R. (2014). Metodología de la investigación. In Mc Graw Hill (Ed.), *Mc Graw Hill* (Sexta, Vol. 53, Issue 9). <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Ibarra Zavala, D. (2018). El Modelo de Crecimiento Económico Solow-Swan Aplicado a la Contaminación y su Reciclaje. *Revista Mexicana*



- de Ciencias Forestales, 4(15), 007–024. <https://doi.org/10.29298/rmcf.v4i15.445>
- IPE. (20 C.E.). INCORE Perú. <https://incoreperu.pe/portal/>
- Jimenez, M. (2017). Movilidad Intergeneracional y gasto público en Argentina. *Revista de Análisis Económico*, 32(2), 65–108. <https://doi.org/10.4067/S0718-88702017000200065>
- Macías, A., & González, P. (2017). La transición hacia una economía del conocimiento en Ecuador. San Gregorio, 17–27. <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rsan/v1n17/2528-7907-rsan-1-17-00016.pdf>
- MEF - DGPMI. (2023a). Guía General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión 2019. Invierte. Pe, 200. [https://www.dnp.gov.co/Programas/Inversiones y finanzasp% Fablicas/6 Metodolog %E Das .aspx](https://www.dnp.gov.co/Programas/Inversiones%20y%20finanzas/Fabricas/6%20Metodolog%C3%ADa%20de%20Evaluaci%C3%B3n%20de%20Proyectos%20de%20Inversi%C3%B3n%202019.pdf)
- MEF - DGPMI. (2023b). Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). [https://www.mef.gob.pe/es/?opcion=com\\_contenido&language=es-ES&Itemid=100944&layout=es-ES &view= articl e&id= 504](https://www.mef.gob.pe/es/?opcion=com_contenido&language=es-ES&Itemid=100944&layout=es-ES&view=articulo&id=504)
- Mijangos Borja, M. de la L. (2000). Cuestiones Constitucionales La Naturaleza Jurídica del Presupuesto y la acción de Inconstitucionalidad 4 / 98. *Cuestiones Constitucionales*, 105–133. <https://www.redalyc.org/pdf/885/88500206.pdf>
- Morera Salas, M., & Aparicio Llanos, A. (2010). Determinants of health care utilization in Costa Rica. *Gaceta Sanitaria*, 24(5), 410–415. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2010.05.009>
- Palomino, M., Perez, P., Castillo, P., & Ortiz, P. (2015). El Costo Económico de la No Ejecución de los Proyectos Mineros. *Instituto Peruano de Economía*, 11. <http://www.ipe.org.pe/documentos/el-costo-economico-de-la-no-ejecucion-de-los-proyectos-mineros-por-conflictos-sociales-yo%5Cnhttp://ipe.org.pe/documentos/el-costo-economico-de-la-no-ejecucion-de-los-proyectos-mineros-por-conflictos-sociales-yo>
- Peruano, E. (2020). Decretos de urgencia. *Normas Legales*, 15, 358281–358282. [https://busquedas.elperuano.pe/download/](https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-de-urgencia-que-establece-medidas-excepcionales-y-te-decreto-de-urgencia-n-090-2020-1874820-3)
- url/decreto-de-urgencia-que-establece-medidas-excepcionales-y-te-decreto-de-urgencia-n-090-2020-1874820-3
- Pinilla, E., Jimenez, J., & Montero, R. (2013). Gasto público y crecimiento económico. un estudio empírico para América Latina. *Cuadernos de Economía (Colombia)*, 32(59), 179–208.
- Raffo Lecca, E. (2016). Valoración económica ambiental: el problema del costo social. *Industrial Data*, 18(1), 108. <https://doi.org/10.15381/idata.v18i1.12073>
- Reyes Blanco, O., & Oslund Rains, F. S. (2014). Teoría del Bienestar y el Óptimo de Pareto como Problemas Microeconómicos. *REICE: Revista Electrónica de Investigación En Ciencias Económicas*, 2(3), 217–234. <https://doi.org/10.5377/reice.v2i3.1457>
- Riomaña, O. (2011). Gasto público en educación: ¿efecto Crowding-in o efecto señalización sobre los niveles educativos y perfiles salariales de los individuos? análisis para Colombia: 2008. *Sociedad y Economía*, 20, 9–36. <http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n20/n20a01.pdf>
- Rizzo, N. (2012). Un análisis sobre la reproducción social como proceso significativo y como proceso desigual 1. *Sociológica*, 27(67), 281–297. <https://www.scielo.org.mx/pdf/soc/v27n77/v27n77a9.pdf>
- Rodríguez, A., & Venegas, F. (2012). Racionamiento de crédito: perspectiva de la Nueva Economía Keynesiana Credit Rationing: a Perspective from New Keynesian Economics. *Revista Problemas Del Desarrollo*, 171(43), 31–54. <https://www.scielo.org.mx/pdf/prode/v43n171/v43n171a3.pdf>
- Rodríguez Benavides, D., Venegas-Martínez, F., & Lima Santiago, V. (2013). La ley de Wagner versus la hipótesis keynesiana: el caso de México, 1950-2009. *Investigación Económica*, 72(283), 69–98. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0185-16672013000100004&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16672013000100004&lng=es&nrm=iso&tlng=es)
- Romero A., I. S. (2014). La distribución del ingreso y las teorías macroeconómicas del crecimiento. *Negotium*, 10(1856–1810), 56–78. <https://www.>

redalyc.org/pdf/782/78232555005.pdf

- Rosenbluth, A., Cruzat-Mandich, C., & Ugarte, M. L. (2016). Metodología para validar un instrumento de evaluación por competencias en estudiantes de psicología. *Universitas Psychologica*, 15(1), 303–314. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.upsy15-1.pppmp>
- Sanz-Valero, J., & Wanden-Berghe, C. (2009). El filtro geográfico español: «Spain NOT Trinidad & Tobago». *Gaceta Sanitaria*, 23(3), 253. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2008.09.002>
- Siso Quintero, G. J. (2010). ¿Qué es la Geografía? *Terra*, 26(39), 147–182. [http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1012-70892010000100008&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-70892010000100008&lng=es&nrm=iso&tlng=es)
- Valenzuela, L. I. (2022). Estado de Bienestar Habilitante, política social solidaria y “Vida Ética” en América Latina. *Polis (Santiago)*, 21(62), 91–110. <https://doi.org/10.32735/s0718-6568/2022-n62-1743>
- Vela Meléndez, L., Acevedo Sánchez, E. R., Yesquen Zapata, P., & Venturra Carrillo, G. (2018). Ciencia, tecnología e innovación en el Perú. Necesidad de una política pública descentralista, que institucionaliza las alianzas Academia-Empresa-Estado y Sociedad Civil. *GeoGraphos. Revista Digital Para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales*, 9, 138–157. <https://doi.org/10.14198/geogra2018.9.106>
- Ynoub, R. (2011). El proyecto y la metodología de la investigación. In C. L. A. 2011 (Ed.), *Cenage ILearning* (Primera, Issue 9). [https://drive.google.com/file/d/1glzl5G\\_Pvh3nYNHjIh9V6SmaNHhEotIK/view](https://drive.google.com/file/d/1glzl5G_Pvh3nYNHjIh9V6SmaNHhEotIK/view)