

Infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa comercial Carabayllo, 2025.

Consuelo Sevillano Ponte, BA y Victor Demetrio Davila Arenaza, Dr.

Escuela de Administración de Empresas, Universidad César Vallejo, Perú

Autor para correspondencia: vdavilaa@ucv.edu.pe

Resumen: *El informe de tesis tiene como objetivos:*

El desarrollo sostenible aporta al trabajo decente y crecimiento económico y busca el empleo pleno y productivo. En lo que respecta a la investigación ha sido determinar la influencia de la infraestructura vial en desarrollo sostenible. El tipo de investigación fue aplicada, enfoque cuantitativo, diseño no experimental, nivel explicativo causal y método hipotético deductivo. La población estuvo conformada por 60 trabajadores y la muestra de 60. De acuerdo a los resultados y análisis descriptivos, inferenciales y coeficiente de determinación la variable independiente infraestructura vial influye en la variable dependiente desarrollo sostenible en un 37%. Por lo tanto, se concluye que existe influencia de infraestructura vial en desarrollo sostenido de la organización.

Palabras clave: *Infraestructura, transporte, desarrollo, sostenible.*

I. Introduction (Heading 1)

A. context

En la humanidad presente es importante la administración de infraestructura vial porque todas las empresas tanto como estatales, comerciales, industriales y de servicios tienen la necesidad de las vías de comunicación de tal manera que el movimiento de bienes y servicios para su comercialización se realizan considerando los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Dichas organizaciones antes mencionadas permitirán el desarrollo directo con la economía cumpliendo así con el objetivo fundamental de responsabilidad social impulsando el movimiento mercantil.

En este contexto de estudio en la actualidad la calidad de la infraestructura vial en nuestro país es deficiente las actuales autoridades del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) no están interesadas en mejorar las vías de comunicación, la gestión de infraestructura vial está causando muchos problemas a los transportistas y pasajeros debido a que poseen características deficientes tales como falta de mantenimiento, baches, desniveles, etc.

B. Problema de investigación

De acuerdo a lo mencionado se formuló los problemas general y específico: ¿Cuál es la influencia de la Infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa comercial Carabayllo, 2025? 1. ¿Como influye el desplazamiento en el desarrollo sostenible de una empresa comercial, Carabayllo, 2025? 2. ¿Como influye la seguridad en el desarrollo sostenible de una empresa comercial, Carabayllo, 2025? 3. ¿Como influye la señalización en el desarrollo sostenible de una empresa comercial, Carabayllo, 2025?

C. Justificación

La investigación tuvo como justificación teórica dar a conocer con el mayor detalle las variables infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa y la influencia que existe entre las variables, asimismo se sugiere profundizar la investigación teniendo en cuenta las mencionadas variables, lo cual se sugiere a futuros investigadores profundizar la investigación teniendo en cuenta las mencionadas variables. Como argumentación metodológica se construirá un implemento de recolección de información los mismos que pueden ser utilizados por futuros investigadores. Como justificación práctica se propuso soluciones del contesto de investigación.

D. Objetivo

El objetivo general de estudio fue: Determinar la influencia de la infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa comercial Carabayllo, 2025.

E. Marco teórico

A continuación, mencionamos los antecedentes relacionados al tema en investigación: Manrique, et al (2019). Finalizan que ha medida de planificación estratégica de infraestructura vial más incrementa la necesidad de realizar desplazamientos significativos en el impacto directo del progreso económico y social. Camarda (2022). Concluye que las obras públicas tienen una influencia significativa con el desarrollo económico y sostenible. Gibbons, et al (2019). Concluyen que las entidades no invierten lo suficiente en comunicaciones de transporte, por otro lado, el desplazamiento de transporte vial tiene una influencia significativa para la reducción de tráfico. Hernán de Solminihac, et al (2019). Concluyen que los medios del desplazamiento tienen una influencia significativa con el constante avance de la economía nacional.

También Calva (2023). Finaliza que la gestión vial rural (GVR) posee una influencia significativa con un proceso socioeconómico. Barajas & Gutiérrez (2012). Concluyen que la disponibilidad de la infraestructura vial tiene una influencia social con el crecimiento de las ciudades. Asimismo, Kapelista, et al (2024). Concluyen que la estabilidad es el contorno ahorrador lo cual genera posibilidades equitativas para cada individuo, disminuyendo los niveles de pobreza y gastos relacionados con la contaminación ambiental en un período extendido. Madroñero & Guzmán (2018). Concluyen que mientras más cuidemos nuestros bienes naturales más factibles será el crecimiento económico. Torres & Iregui (2019). Concluyen con una visión transformadora en un futuro diferente con más avances tecnológicos.

Tellería (2015). Concluye que los recursos naturales son las principales fuentes a lograr un ambiente más natural sin ninguna contaminación ni enfermedad, asimismo el ecosistema ayuda a las ciudades en generar más abundancia. Gutiérrez & Gómez (2024). Concluyen que la cultura natural es una perspectiva crítica hacia los principales problemas ecológicos de nuestro entorno social. Álvarez, et. al (2023). Concluyen las compañías deberán comprender el posible desarrollo económico vinculado al ambiente natural y sostenible. Gallardo (2006). Concluye que la gente demuestra que no daña sus propios intereses ni los de otros, afirma que se

comporta de manera socialmente responsable. Allen, et al (2018). Concluyen el crecimiento económico todavía existen áreas con pobreza extrema, donde prevalecen indicadores de analfabetismo, desnutrición y mortalidad; no se puede hablar sobre la protección del medio ambiente si continuamos destruyendo la naturaleza; y finalmente no se puede hablar de democracia si no existe una gestión adecuada en todos los ámbitos tanto del gobierno público como privado.

Así mismo, Murillo, et al (2023). Concluyen que el crecimiento económico sostenible se caracteriza por la interacción de las acciones que generan ingresos, las posturas de las personas y la cantidad de habitantes para preservar un estándar de calidad de vida aceptable para cada individuo y asegurar la existencia de recursos naturales. Bórquez & Lopicish (2017). Concluye que lugares donde hay riqueza social y ambiental son lugares donde la bioética tiene una perspectiva social y la humanidad tiene mucho que contribuir comenzando por la responsabilidad socioambiental lo cual desde hace años atrás es la preocupación por la sociedad.

Así mismo se menciona la teoría científica referida a la investigación: Islas & Lelis, (2007). Nos menciona que la teoría científica es un grupo coherente de principios e ideas que justifica un suceso natural mediante la observación, comprobación y evaluación. En su teoría de la movilidad nos indica que la comunicación vial de transporte es la solución a las necesidades de las empresas y personas que movilizan bienes como parte de la economía.

German, et al (2023). Nos menciona teoría de la economía es un aspecto relevante para el desarrollo sostenible conlleva a que la conectividad y posibilita los múltiples propósitos en la actividad económica. Facilita y sostiene la producción a través de la interacción social se enfocan en el desarrollo económico en los elementos que impulsan la comunicación entre individuos.

También se hace referencia a los enfoques conceptuales siguientes: Chuquihuanga, et al. (2024). Concluye el transporte vial también se considera como una infraestructura social debido a su importancia en las necesidades de la sociedad. Asimismo, se reconoce al transporte como una necesidad esencial. Por lo tanto, la infraestructura vial se vuelve trascendental para la producción económica. De igual manera los autores Fernández & Gutiérrez (22 de enero 2023). Concluye que la apariencia general, las riquezas ecológicas en el presente y el futuro el desarrollo sostenible se trata de proteger el medio ambiente ya que la pobreza es una meta importante al igual que desigualdad en los aspectos económicos,

sociales y ambientales. Asimismo, la sostenibilidad mejora la calidad de vida humana.

F. Hipótesis de investigación

La presenta investigación tuvo como hipótesis general: Existe influencia de la infraestructura vial en desarrollo sostenible de una Empresa comercial Carabayllo, 2025.

II. Metodología

A. Diseño de estudio

La investigación fue de carácter aplicada, con la finalidad de descubrir soluciones a los inconvenientes del entorno. Se empleará un enfoque cuantitativo el cual se basó, en la recolección, análisis e interpretación estadística: se fundamentó en la base del valor numérico para probar hipótesis a través de procedimientos estadísticos. Esto ayudará a reconocer patrones de conducta y confirmar hipótesis. El diseño fue transversal no experimental, lo que significa que se observarán las variables tal como se presentan en su entorno natural, sin manipular y se recolecta datos en un solo momento. El método de investigación fue hipotético deductivo. El nivel de investigación fue explicativo causal.

B. Población y tamaño de la muestra

La población objeto de estudio será 60 trabajadores en su totalidad de una empresa comercial. Criterio: Inclusión personal administrativo. Exclusión Gerente general, trabajadores, seguridad y limpieza. La muestra estará constituida por 60 colaboradores.

C. Instrumento

La técnica que se empleó para recoger los datos fue encuestas y el instrumento de un cuestionario, el mismo que será validado mediante el juicio de expertos, utilizando una ficha de validación que será revisada y firmada por docentes con maestrías y/o doctorados. La evaluación de la fiabilidad del instrumento se llevará a cabo a través de una encuesta piloto que se aplicará a un grupo pequeño de individuos seleccionados de la población objeto de investigación. Los resultados obtenidos en la encuesta piloto serán analizados por medio del SPSS, empleando el coeficiente de confiabilidad Alfa de Cronbach. Logrando como resultado para la variable infraestructura vial 0.916; y para la variable desarrollo sostenible 0.967. (ver anexo 8)

D. Recopilación de datos

El análisis de los resultados obtenidos ha sido descriptivo los mismos que permitirán obtener tablas y gráficos utilizando estadísticas de frecuencias con lo que se proyectó la distribución de datos, también fueron inferenciales ya que se realizó la prueba de hipótesis general y específicas mediante el estadístico no paramétrico Rho Spearman.

Los principios de integridad científica que fueron utilizados en la investigación son: Honestidad, Integridad, honestidad, veracidad, transparencia, autonomía, respeto a la propiedad intelectual; asimismo se desarrollarán los procedimientos de Consentimiento y asentimiento informado de acuerdo al código de ética.

III. Resultados

a. Descriptivos

Tabla 1: Frecuencia agrupada de la variable Infraestructura Vial

		INFRAESTRUCTURA. VIAL (AGRUPADA)		Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	CASI SIEMPRE	Frecuencia	Porcentaje		
	AVECES	36	60,0	60,0	96,7
	CASI NUNCA	1	1,7	1,7	98,3
	NUNCA	1	1,7	1,7	100,0
	Total	60	100,0	100,0	

Interpretación: Los resultados de la encuesta a los colaboradores referente a la variable infraestructura vial que incluye las dimensiones desplazamiento, seguridad, señalización es el siguiente: A veces 60%, casi siempre 36.7%, casi nunca 1.7% y nunca 1.7%.

Tabla 2: Frecuencia agrupada de la variable Desarrollo Sostenible

DESARROLLO. SOSTENIBLE (AGRUPADA)				
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válido	CASI SIEMPRE			Porcentaje acumulado
	AVECES	29	48,3	48,3
	CASI NUNCA	23	38,3	86,7
	NUNCA	6	10,0	96,7
	Total	60	100,0	100,0

Interpretación: Los resultados de la encuesta a los colaboradores referente a la variable desarrollo sostenible que incluye las dimensiones economía, progreso es el siguiente: Casi siempre 48.3%, a veces 38.3%, casi nunca, 10% y nunca 3.3%.

Tabla 3: Prueba de hipótesis general

Existe influencia de la infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa comercial, Carabayllo, 2025.

Ho: No existe influencia de la infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa comercial, Carabayllo, 2025.

Ha: Existe influencia de la infraestructura vial en desarrollo sostenible de una empresa comercial, Carabayllo, 2025.

Correlaciones

	INFRAESTRUC TURA.VIAL	DESARR.SOS TENIBLE
	(Agrupada)	(Agrupada)

Rho de INFRAEST	Coeficiente de	1,000	,680**
Spearman RUCTURA.	correlación		
VIAL	Sig. (bilateral)	.	,000
(Agrupada)	N	60	60
DESARR.S	Coeficiente de	,680**	1,000
OSTENIBL	correlación		
E	Sig. (bilateral)	,000	.
(Agrupada)	N	60	60

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Interpretación: En la tabla 3 el coeficiente de correlación es 0.680, Sig. bilateral es 0.000 dichos resultados de acuerdo a la tabla de coeficiente de correlación y regla de decisión del anexo 9 existe correlación positiva y el pv es <0.005 por lo tanto se acepta la hipótesis alterna Ha y se rechaza la hipótesis nula Ho por lo que existe influencia de infraestructura vial en desarrollo sostenible.

Resumen del modelo

Modelo	R	Resumen del modelo		Error estándar de la estimación
		R cuadrado cuadrado	R cuadrado ajustado	
1	,608 ^a	,370	,359	3,60621

a. Predictores: (Constante), INF.VIAL Y DESARRO.SOSTENIBLE

Coefficiente de determinación:

Variable independiente: Infraestructura vial y variable dependiente desarrollo sostenible: De acuerdo a los resultados de regresión lineal ($R^2 = 0.370$)

Interpretación: La variable independiente infraestructura vial influye en la variable dependiente desarrollo sostenible en un 37%.

IV. Conclusiones y reconvenencias

A. Conclusión

Referente al objetivo general se ha determinado que existe influencia de infraestructura vial con desarrollo sostenible en una empresa comercial, teniendo como evidencia el análisis de los resultados descriptivos e inferenciales, así como el coeficiente de determinación.

B. Recomendación

Teniendo en cuenta que existe influencia de infraestructura vial con desarrollo sostenible de una empresa comercial se recomienda al gerente de la empresa comercial desarrolle acciones que permitan la fluides del transporte coordinando con las autoridades locales y la comunidad para mejorar las pistas de la zona, con el propósito del desplazamiento diario de personas u objetos, asimismo lograr y optimizar bienes y servicios para la organización impulsando el bienestar social.

Referencias

- [1] Allen, C. Metternicht, G. Wiedmann, T. (2018). Avances iniciales en la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS): Una revisión de la evidencia de los países. *Ciencia de la sostenibilidad*, 13, 1453 – 1467. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11625-018-0572-3>
- [2] Álvarez – Duque, M. Monsalve – Franco, L. y Correa Mejía, D. (2023). Caracterización de los objetivos de desarrollo sostenible priorizados por las compañías Latinoamericanas. *Revista Universidad y Empresa*, 24(43). http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-46392022000200110&lng=en&nrm=iso
- [3] Álvarez – Rivera, D. Almonte – Leobardo de Jesús, L. y Sánchez – Juárez, I. (2025). Infraestructura de transporte y crecimiento económico de México. *Ánalisis económico*, 40(103), 9-25. <https://www.scielo.org.mx/pdf/ane/v40n103/2448-6655-ane-40-103-9.pdf>
- [4] Alonso – Tapia, R. Cano – More., J. Quispe – Basualdo, R. y Cruz – Vargas, K. (2024). El desarrollo sostenible y su implicancia en la amazonía peruana. Una revisión sistemática. *Aula virtual*, 5(12). <https://ve.scielo.org/pdf/auvir/v5n12/2665-0398-auvir-5-12-e298.pdf>
- [5] Barajas- Bustillos, H. y Gutiérrez – Flores, L. (2012). La importancia de la infraestructura física en el crecimiento económico de los municipios de la frontera norte. *Estudios fronterizos*, 13(25), 57 – 88. <https://www.scielo.org.mx/pdf/estfro/v13n25/v13n25a3.pdf>
- [6] Boscán – Carroz, M. Melean – Romero, R. Chávez- Vera, K. y Calenchez – Urribarri, A. (2024). Emprendimiento peruano en el marco del desarrollo sostenible. *Revista de ciencias de la administración y economía*, 13(26), 223 – 236. <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/retos/v13n26/1390-8618-retos-13-26-00223.pdf>
- [7] Bórquez – Polloni, B. y Lopicich – Catalán, B. (2017). La dimensión biótica de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). *Revista de Biótica y Derecho*, (41), 121 – 139. <https://scielo.isciii.es/pdf/bioetica/n41/1886-5887-bioetica-41-00121.pdf>
- [8] Calva, L. (2023). Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio, Perú. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 13(2), 259 – 270. <http://www.scielo.org.co/pdf/ridi/v13n2/2389-9417-ridi-13-02-259.pdf>
- [9] Camarda, M. (2022). Infraestructura vial, puentes y caminos en Entre Ríos (Argentina), 1893-1922. *Revista de historia regional y local*, 15 (33), 182 – 211. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/historelo/article/view/102064/87932>
- [10] Chuquihuanga, M. (2024). La Infraestructura vial en las teorías y enfoque del desarrollo: Una síntesis desde la literatura. *Revista Epistemia*, 8(11). <https://revistas.uss.edu.pe/index.php/EPT/article/view/2703/3055>
- [11] Cortez – Villafradez, R. y Peña – Cárdenas, N. (2019). Análisis del desarrollo de la infraestructura de transporte y de la competitividad en los países miembros de la alianza del pacífico (2007-2016). *Revista Finanzas y Política Económica*, 11(2), 277 – 279. <https://revfinpolecon.ucatolica.edu.co/article/view/2209>
- [12] Cuenca – López, A. y Torres – Eduardo, Daniel. (2019). Impacto de la inversión en infraestructura sobre la pobreza en Latinoamérica en el período 1996 – 2016. *Población y desarrollo*, 26(50), 5 – 18. http://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2076-054X202000500005&lng=es&nrm=iso&tlang=es
- [13] Fernández – L. y Gutiérrez, M. (2023). Bienestar social, económico y ambiental para las presentes y futuras generaciones. *Información Tecnológica*, 24(2), 121 – 130. <https://scielo.conicyt.cl/pdf/infotec/v24n2/art13.pdf>
- [14] Gallardo – D. (2006). El compromiso con el desarrollo sostenible: *Principios de ecuador*. *Cuadernos de Economía*, 205 – 222. <http://www.scielo.org.co/pdf/ceco/v25n45/v25n45a09.pdf>
- [15] German - Soto, V. y Peña, A. García, K. (2023). Desarrollo económico, inversión en transporte y urbanización en México: Causalidad y efectos. *Revista de ciencias sociales*, 32(63), 67-88. <https://www.scielo.org.mx/pdf/noesis/v32n63/2395-8669- noesis-32-63-67.pdf>
- [16] Gibbons – S. Lyytikainen, T. Overman, H. y Sanchis, R. (2019). Nuevas infraestructuras viales: efectos sobre las empresas. *Revista de Economía Urbana*, 110, 35 – 50. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0094119019300105?via%3Dihub>
- [17] Guajardo, G. (2023). ¿Qué es la Infraestructura? Origines, giros y continuidades del concepto. *Revista AQR Santiago*, (114). https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-69962023000200004
- [18] Gutiérrez – Ajamil, E. y Gómez – Miranda A. (2024). La ecología en el arte contemporáneo: Hacia una educación artística para el desarrollo

sostenible. AusAart, 12(2), 249 - 259. <https://ojs.ehu.eus/index.php/ausart/article/view/26208/24591>

[19] Gutiérrez – Ajamil, E. y Gómez – Miranda A. (2024). La economía en el arte contemporáneo: Hacia una educación artística para el desarrollo sostenible. AusAart, 12(2), 249 – 259. <https://ojs.ehu.eus/index.php/ausart/article/view/26208/24591>

[20] Hernán de Solminihac, T. y Tomas Echaveguren, N. y Alondra Chamorro G. (2019) Gestión de infraestructura vial: *Tercera edición*. Ediciones Universidad Católica de Chile. https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9789587785081_A43740055/preview-9789587785081_A43740055.pdf

[21] Hernández – Sampieri, R. y Fernández – Collado, C. y Baptista – Lucio, P. (2014). Selección de la muestra. *En Metodología de la Investigación 6^a ed*, 170-191. México: McGraw- Hill. http://metabase.uaem.mx/xmlui/bitstream/handle/123456789/2776/506_6.pdf

[22] Islas Rivera – V. y Lelis Zaragoza, M. (2007). Análisis de los sistemas de transporte. <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>

[23] Kapelista – I. Shymkova, I. Marushchak. O, Hlukhaniuk, V. y Krasylnykova, I. (2024). El papel de la educación en el desarrollo sostenible: formación para una gestión pública eficaz y el desarrollo de la seguridad ambiental y alimentaria. *Salud, ciencia y Tecnología – Serie de Conferencias*, 3. <https://conferencias.ageditor.ar/index.php/sctconf/article/view/1057>

[24] Madroñero – Placios, S. y Guzmán – Hernández, T. (2018). Desarrollo sostenible. aplicabilidad y sus tendencias. *Tecnología en marcha*. 31(3), 122 – 130. <https://www.scielo.sa.cr/pdf/tem/v31n3/0379-3982-tem-31-03-122.pdf>

[25] Manrique – Bautista, J. Jiménez – Serpa, J. y Salas – Rondón, M. (2019). Accesibilidad: elemento fundamental para la ejecución de la infraestructura de transporte. *Revista infraestructura vial*, 21(17). https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2215-37052019000100001

[26] Moreira, L. (2022). Infraestructura y dotación de servicio del transporte público urbano de la ciudad de Portoviejo. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 24(2), 10 – 16. <http://www.scielo.org.co/pdf/rarq/v24n2/2357-626X-rarq-24-02-10.pdf>

[27] Murillo – delgado, C., Icaza – Valencia, H., Calderón – Muñoz, A. y Sánchez – Bezantes, L. (2023). El desarrollo urbano sostenible en América Latina. *Universidad, Ciencia y Tecnología*. 27(119), 116 – 126. <https://ve.scielo.org/pdf/uct/v27n119/2542-3401-uct-27-119-116.pdf>

[28] Orozco, I. (2020). De la ética empresarial a la sostenibilidad, ¿Por qué debe interesar a las Empresas? *The Anáhuac Journal*, 20(1), 76 – 105. <https://www.scielo.org.mx/pdf/taj/v20n1/1405-8448-taj-20-01-76.pdf>

[29] Oviedo, O. Truevole, V. Watson, B. y Hitón, J. (2019). El impacto de la señalización vial en el comportamiento del conductor y sus implicaciones para la seguridad vial: Una revisión sistemática crítica. *Investigación sobre el transporte Parte A: Política y práctica*, 122, 85 – 98. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856418310632?via%3Dhub>

[30] Palacios, C. (2018). Efecto de la inversión pública en la infraestructura vial sobre el crecimiento de la economía peruana entre los años 2000 – 2016. *Ingeniería industrial*, (36), 197 – 210. https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Ingenieria_industrial/article/view/2454/2784

[31] Rojas – López, M y Ramírez – Muriel, A. (2018). Inversión en infraestructura vial y su impacto en el crecimiento económico: Aproximación de análisis al caso infraestructura en Colombia (1993-2014). *Revista Ingeniería Universidad de Medellín*, 32). http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1692-33242018000100109&lang=es

[32] Roberto – Hernández, S., Fernández – Collado, C. y Bautista – Lucio, M. (2014). Metodología de la investigación. https://apiperiodico.jalisco.gob.mx/api/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/metodologia_de_la_investigacion_-roberto_hernandez_sampieri.pdf

[33] Saldaña, M. (2016). Pruebas de bondad de ajuste a una distribución normal. *Revista enfermería del trabajo*, 6(3), 105 – 114.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5633043>

[34] Tellería, J. (2015). ¿Seguimos hablando de desarrollo? <http://www.scielo.org.co/pdf/noma/n43/n43a15.pdf>

[35] Torres – Villarreal, M. y Iregui – Parra, P. (2019) Colombia frente a los objetivos de desarrollo sostenible: Retos desde los derechos humanos. *Editorial Universidad del Rosario*. <https://books.scielo.org/id/mxmfw/pdf/torres-9789587843507.pdf>

[36] Velázquez – José, L. y Mayra de Armas. (2013). Indicadores de desarrollo sostenible para la planificación y toma de decisiones en el Municipio Caroní. *Universidad, ciencia y tecnología*, 17(66), 19 – 27. <https://ve.scielo.org/pdf/uct/v17n66/art03.pdf>

