

UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL
ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA CIVIL



TESIS

**“MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y
ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO DEL CAMINO QUILQUICHACA
LLACSATAMBO EN EL DISTRITO DE SAN DAMIÁN, PROVINCIA DE
HUARACHIRÍ - DEPARTAMENTO DE LIMA”**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
INGENIERO CIVIL

AUTOR:

BACH. MICHEL JACK BALABARCA MEDINA

ASESOR:

Dr. SOSA PALOMINO ALCIBIADES FLAMENCIO

HUACHO – PERÚ

2021



MIEMBROS DEL JURADO Y JURADO

PRESIDENTE

Dr. DE LOS SANTOS GARCIA JUAN CARLOS
Registro CIP: 20326

SECRETARIO

Mg. GOÑY AMERI CARLOS FRANCISCO
Registro CIP: 241390

VOCAL

Mg. DIAZ VEGA ENRIQUE UBALDO **Dr. SOSA PALOMINO ALCIBIADES FLAMENCIO**
Registro CIP:

ASESOR

Registro CIP 22467

DEDICATORIA

A mis padres por guiar mi destino.

Michel Jack Balabarca Medina

AGRADECIMIENTO

*Agradezco a todos aquellos que contribuyeron
al desarrollo del estudio.*

Michel Jack Balabarca Medina

INDICE

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
1.1. Descripción de la realidad problemática	12
1.2. Formulación del problema	14
1.2.1. Problema general	14
1.2.2. Problema específico.....	14
1.3. Objetivos de la investigación.....	14
1.3.1. Objetivo general	14
1.3.2. Objetivo específico.....	14
1.4. Justificación de la investigación	15
1.5. Delimitación de la investigación	16
1.6. Viabilidad de la investigación	17
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	18
2.1. Antecedentes de la investigación	18
2.1.1. A nivel internacional	18
2.1.2. A nivel nacional.....	20
2.2. Bases teóricas	24
2.2. Bases filosóficas	40
2.4. Definiciones de términos básicos	43
2.5. Hipótesis de investigación	45
2.5.1. Hipótesis general	45
2.5.2. Hipótesis específicas	45
2.6. Operacionalización de variables	45
CAPÍTULO III: METODOLÓGÍA.....	46
3.1. Diseño metodológico.....	46
3.2. Población y muestra	46
3.2.1. Población	46
3.2.2. Muestra	46
3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	47
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información.....	47
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	48
4.1. Análisis de resultados	48
4.2. Resultados descriptivos	73

4.2. Contrastación de hipótesis	81
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN	85
5.1. Discusión de resultados	85
CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	86
6.1. Conclusiones.....	86
6.2. Recomendaciones	87
CAPÍTULO VII: REFERENCIAS	88
7.1. Fuentes bibliográficas.....	88
7.4. Fuentes electrónicas.....	90
ANEXOS.....	91
ANEXO 1: Matriz de consistencia	92
ANEXO 2: Cuestionario 01	93
ANEXO 3: Cuestionario 02.....	95
ANEXO 4: Base de datos	97
ANEXO 5: Trabajos de ejecución de la obra	98
ANEXO 6: Vista panorámica de la obra	100

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Operacionalización de variables</i>	45
Tabla 2. <i>Vías de Acceso a la localidad de san Damián</i>	56
Tabla 3. <i>Resumen de metas</i>	61
Tabla 4. <i>Presupuesto plan de mitigación de impacto ambiental</i>	72
Tabla 5. <i>Variable vía de transitabilidad peatonal</i>	73
Tabla 6. <i>Variable impacto ambiental</i>	74
Tabla 7. <i>Variable pavimentación</i>	75
Tabla 8. <i>Variable arquitectura</i>	76
Tabla 9. <i>Variable acondicionamiento turístico</i>	77
Tabla 10. <i>Variable gestión</i>	78
Tabla 11. <i>Variable impacto sociocultural</i>	79
Tabla 12. <i>Variable impacto económico</i>	80
Tabla 13. <i>Correlación entre vía de transitabilidad y acondicionamiento turístico</i>	81
Tabla 14. <i>Correlación entre vía impacto ambiental y acondicionamiento turístico</i>	82
Tabla 15. <i>Correlación entre pavimentación y acondicionamiento turístico</i>	83
Tabla 16. <i>Correlación entre arquitectura y acondicionamiento turístico</i>	84

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Mapa político de la Provincia de Huarochirí.....	12
<i>Figura 2.</i> Distrito de San Damián	17
<i>Figura 3.</i> Estructura típica de un pavimento asfáltico	28
<i>Figura 4.</i> Estructura típica de un pavimento rígido	29
<i>Figura 5.</i> Estructura de un pavimento articulado.....	30
<i>Figura 6.</i> Mapa político de la Región Lima	49
<i>Figura 7.</i> Mapa político de la Provincia de Huarochirí.....	50
<i>Figura 8.</i> Mapa político del Distrito de San Damián	51
<i>Figura 9.</i> Poblado de San Damián	52
<i>Figura 10.</i> Puesto de San Damián – Provincia de Huarochirí.....	54
<i>Figura 11.</i> Vivienda Tipo en el distrito de San Damián	55
<i>Figura 12.</i> Secuencia del Informe de Evaluación Socio ambiental	66
<i>Figura 13.</i> Secuencia de la evaluación de Impacto Ambiental	67
<i>Figura 14.</i> Variable vía de transitabilidad.....	73
<i>Figura 15.</i> Variable impacto	74
<i>Figura 16.</i> Variable pavimentación.....	75
<i>Figura 17.</i> Variable arquitectura	76
<i>Figura 18.</i> Variable acondicionamiento turístico.....	77
<i>Figura 19.</i> Variable gestión.....	78
<i>Figura 20.</i> Variable impacto sociocultural.....	79
<i>Figura 21.</i> Variable impacto económico.....	80

MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO DEL CAMINO QUILQUICHACA LLACSATAMBO EN EL DISTRITO DE SAN DAMIÁN, PROVINCIA DE HUAROCHIRÍ - DEPARTAMENTO DE LIMA

IMPROVEMENT OF THE PEDESTRIAN PATH AND TOURIST CONDITIONING OF THE QUILQUICHACA LLACSATAMBO ROAD IN THE DISTRICT OF SAN DAMIÁN, PROVINCE OF HUAROCHIRÍ - DEPARTMENT OF LIMA

Michel Jack Balabarca Medina

RESUMEN

El propósito de la investigación fue determinar la relación entre el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián , Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima. El estudio corresponde a una investigación de tipo aplicada, se considera un diseño no experimental, con enfoque cuantitativo y el nivel es correlacional. La población está formada por 1 220 habitantes del distrito y se utilizó una muestra de 90 habitantes en la aplicación del instrumento. Se utilizó la encuesta y dos cuestionarios. Aplicada la prueba de Rho Spearman se obtuvo un Sig. asintótica de 0,023; menor a $\alpha = 0,05$; lo cual muestra que existe suficientes evidencias para concluir que el el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián , Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

Palabras claves: Transitabilidad, pavimento, turismo.

ABSTRACT

The motivation behind the examination was to decide the connection between the improvement of the Quilquichaca Llacsatambo passerby walkway and the vacationer molding in the area of San Damián, Province of Huarochirí - Department of Lima. The investigation relates to an applied sort research, it is viewed as a non-trial plan, with a quantitative methodology and the level is correlational. The populace is comprised of 1 220 occupants of the region and an example of 90 occupants was utilized in the utilization of the instrument. The overview and two polls were utilized. Applying the Rho Spearman test, an asymptotic Sig. Of 0,023 was gotten; not exactly $= 0,05$; which shows that there is sufficient proof to infer that the improvement of the Quilquichaca Llacsatambo walker walkway is identified with the vacationer molding in the region of San Damián, Province of Huarochirí - Department of Lima.

Keywords: Walkability, pavement, tourism.

INTRODUCCIÓN

San Damián es un distrito ubicado en la serranía del departamento de Lima y carece de vías peatonales asfaltadas lo cual dificulta la transitabilidad de sus habitantes en la zona urbana; el estudio desarrollado pretende solucionar en parte dicha problemática. La investigación se elaboró en concordancia con el reglamento establecido por la UNJFSC; considerando lo siguiente:

Se inicia con la descripción del problema donde se considera la formulación y se trazan los objetivos del estudio, realizando la justificación y su alcance.

Se prosigue con el desarrollo del marco teórico, mostrándose las teorías y definiciones que sustentan la investigación en base a ello se formulan las hipótesis.

La metodología seguida considera el tipo así también el nivel, enfoque y diseño del estudio, la población está formada por la población del distrito de San Damián obteniéndose una muestra de 90 elementos se empleó el herramienta de comprobación que es el cuestionario.

Luego se presentan los efectos de la encuesta en manera descriptiva a través de tablas de frecuencia y gráficos, así como la prueba de hipótesis mostrándose el grado de relación entre las variables de estudio.

La discusión del estudio se realiza considerando los antecedentes en cuanto a coincidencias y diferencias con los resultados, a la vez se muestran las dificultades encontradas y la sugerencia a nuevas investigaciones.

Finalmente se muestran las conclusiones y recomendaciones y el sustento bibliográfico.

El estudio, mejora la transitabilidad en la camino Quilquichaca Llacsatambo en el distrito de san Damián, propiciando el turismo, mostrando un atractivo de los turistas a este lugar y presentar la el bienestar de los ciudadanos.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

El mejoramiento de caminos para el tránsito de peatones a nivel mundial ha sido una preocupación para las personas para salvaguardar su seguridad, e incrementar el turismo en las localidades; el Perú no es ajena a esta situación ya que la mayoría de los pueblos en zonas rurales carecen sus caminos y calles de asfalto perjudicando el bienestar de los ciudadanos y visitantes.

El problema generado el Covid-19 que afecta a la población mundial ha golpeado las economías de todos los países y personas a unos más que otros, en estas circunstancias la Municipalidad Distrital de San Damián en la Gestión 2019-2022 del Alcalde Sr. Pinaud Ochoa Eder da respuesta a una exigencia sentida por mucho tiempo por los habitantes del municipio distrital de San Damián, la que se relaciona con la dificultad de la transitabilidad y acceso peatonal al área turística y a los centros de servicios públicos, que se ve limitada por la precariedad de la infraestructura vial vigente en el CAMINO QUILQUICHACA – LLACSATAMBO del Distrito de San Damián ubicado en las coordenadas UTM: Longitud Oeste 76° 23' 30" y Latitud Sur: 12° 01' 03" y Altitud media a 3,235.00 m.s.n.m. y tiene un área aproximada de 343.22 Km²



Figura 1. Mapa político de la Provincia de Huarochirí

La región provincial (el medio del distrito capitalino San Damián), presenta calles y veredas en estados carentes de tránsito peatonal, siendo este tema más importante en los trámites veraneantes, por lo que caracterizamos el tema como: "Condiciones deficientes para la tráfico de transeúntes y moldura de viajero de la calle Quilquichanca Llacsatambo en la localidad de San Damián "; El objetivo del programa Trabaja Perú es producir negocios breves enfocados a residentes en edad laboral a partir de los 18 años, la región necesita aprovechar esta oportunidad y se ha enfocado en el desbroce y construcción de escalones de adoquines en la calle Quilquichaca - Llacsatambo en el Distrito de San Damián, con la asistencia de los habitantes y turistas, excluye adicionalmente cualquier tipo de efecto contrario, ya que se trata de una obra para trabajar en la mejora pública en el momento actual del avance económico de la localidad.

Para la fabricación de los planos topográficos se realizarán la labor de topografía en el área de afectación del proyecto, usando metodologías y equipos necesarios para el levantamiento topográfico tales como estación total, nivel, miras, winchas, jalones, De los análisis de toda la información mencionada se ha establecerá el planteamiento de estado actual y futuro del camino Quilquichaca - Llacsatambo.

En la actualidad en la zona donde se emplazará la obra, no se observa severos problemas de erosión, asentamiento y contaminación del medio ambiente;

El sistema ambiental no se modifica sustancialmente debido a que el área que ocupara la infraestructura a construirse, es relativamente pequeña, que no afectara la flora, fauna y población en general.

Considerando que el mejoramiento de caminos promueve la afluencia de turistas a la zona el presente estudio pretende lograr esta añoranza de este pueblo mejorando el camino Quilquichaca-Llacsatambo y determinar la relación con el servicio turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochiri - departamento de Lima.

1.2. Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

¿De qué manera el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal del camino Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?

1.2.2 Problemas Específicos

- a. ¿De qué manera el impacto ambiental en el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca-Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?
- b. ¿De qué manera la pavimentación mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca-Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?
- c. ¿De qué manera la arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca-Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

Determinar la relación entre el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián , Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

1.3.2 Objetivos Específicos

- a. Determinar la relación entre el impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

- b. Determinar la relación entre la pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.
- c. Determinar la relación entre la arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

1.4. Justificación de la Investigación

El proyecto se justifica porque va a satisfacer una necesidad exigida por muchos años por la población de la municipalidad distrital de San Damián, la misma que mejorara el status de vida de la población ya que se mejorara la vía peatonal debido a que mediante la pavimentación y construcción de escaleras de tipo empedrado genera el acondicionamiento turístico que permitirá ingresos económicos a la comunidad, también resolverá la precariedad de la transitabilidad y accesibilidad peatonal en el camino Quilquichaca – Llacsatambo mejorando el aspecto turístico y el acceso a los servicios públicos, que se ve establecida por la disminución de la particularidad de la infraestructura vial existente.

Actualmente, la localidad de San Damián, distrito de San Damián, está conformada aproximadamente por 65 predios, cuyos habitantes mayormente son niños y adultos que hacen un total estimado de 1,220 habitantes. Cabe indicar que la población juvenil emigra a la ciudad de Lima como consecuencia de la falta de empleo y a la falta de asistencia educativa y principalmente la escasa fuente de trabajo; teniendo en cuenta estas consideraciones, el proyecto se justifica por que mediante la ejecución de la obra se dará empleo prioritariamente a los habitantes de la comunidad lográndose mitigar necesidades de los pobladores

Así mismo, el proyecto ha generado un impacto favorable en las diversas instituciones, y organizaciones públicas del Centro poblado del distrito de San Damián, debido a que su identificación, selección y propuesta y ejecución del proyecto contribuirá al embellecimiento del distrito y a su vez la afluencia turística, habiendo la municipalidad ha priorizado pavimentar y construir escalera del tipo empedrado en el camino Quilquichaca – Llacsatambo del Distrito de San Damián, al

servicio de los pobladores y de los turistas de acorde al esfuerzo físico-económico del sector.

1.5. Delimitación del estudio

Delimitación geográfica: El ámbito del estudio comprende:

Localidad:	San Damián
Distrito:	San Damián
Provincia:	Huarocharí
Departamento/Región:	Lima
Coordenadas UTM:	Longitud Oeste: 76° 23' 30'' Latitud Sur: 12° 01' 03''
Altitud Media:	3,235.00 m.s.n.m.
Área aproximada:	343.22 Km ²
Población:	1220 habitantes

La localidad de San Damián, en el Distrito de San Damián se encuentra asentada en la parte alta del valle interandino con suelos medianamente ondulados, quebradas de gran profundidad.



Delimitación temporal

El estudio se desarrollara en el periodo diciembre del 2020 a mayo del 2021.

Delimitación económica

Se cuenta con los recursos suficientes para el desarrollo del estudio por parte del investigador.

1.6. Viabilidad del estudio

La viabilidad del plan está garantizada ya que se cuenta con los recursos económicos proporcionados por el programa Trabaja Perú y la Municipalidad Distrital de San Damián mediante la Administración Directa, además se cuenta con la aceptación unánime de la población para contribuir por el progreso de la comunidad.

Se cuenta con la autorizamos la ejecución del proyecto denominado: Mejora del asistencia del transporte de los individuos y acondicionamiento turístico del camino Quilquichaca-Llacsatambo, distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, con código de Inversiones N° 2453958, la misma que no afecta nuestra situación Financiera de la Municipalidad para el ejercicio 2019, que ya contamos con libre disponibilidad Presupuestal para cubrir el Cofinanciamiento para la ejecución del Proyecto con el Programa Trabaja Perú – Concurso de Proyectos de 2019

Se tiene el Plan de Seguridad y Salud Ocupacional que permitirá determinar las medidas que se deben de realizarse frente a los sucesos sorpresivos en la fase de construcción que pueden ser de representación técnico, humano y accidental, con el fin de salvaguardar la existencia de los individuos, la naturaleza y las tenencias en la zona del plan, así como no cometer cuellos de botella y extracostos en la ejecución de la obra.

También el investigador dispone del tiempo suficiente para el desarrollo del estudio contando con la colaboración de los catedráticos de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión y las autoridades del Distrito de San Damián.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

Jorquera (2018), desarrolla la tesis "*Análisis monetario especializado para la utilización de asfaltos esbeltos en trozos cortos en la vía del cobre de la división El Teniente de Codelco*", para titularse de Ingeniero Civil en la Universidad Técnica Federico Santa María de Valparaíso – Chile.

"Su objetivo es observar arreglos de mantenimiento más prudentes y sólidos. Los ejercicios de mantenimiento en la interestatal de cobre (CEC) comprenden el procesamiento y repintado de black top de 5 a 7 cm de espesor, que se desmoronan genuinamente después de unos 5 años. Un examen de los precios del período de existencia entre asfaltos nuevos y restaurados (superposición) de cemento con secciones cortas y black-top se realizó en una región de investigación dentro de la CCA, considerando los gastos iniciales de desarrollo y los costos de mantenimiento futuros para un período de examen de 40 años. Los planos se hicieron con la programación OptiPave2, mientras que los planos de tapa negra se hicieron con la Guía de diseño de pavimento empírico mecanista AASHTO 2008 (MEPDG), utilizando una cubierta de tapa negra PG 64 Performance Grade (PG). 28 en el plano del sobre. Los resultados muestran que, hipotéticamente, una chaqueta corta presenta un ahorro de costos en el ciclo de existencia diario del 57% en comparación con una superposición de tapa negra de 15 cm de grosor y del 10,7% con respecto a una reproducción de tapa negra. El costo de implantación introdujo un ahorro del 10,1% respecto a esta última otra opción.

Finalmente, se trabajó un tramo de 100 m con piezas cortas en el km 41 de la CEC. A la luz de la experiencia en el lugar, se infiere que el sustancial no era apropiado para el asfalto, debido al tamaño ostensible más bajo más extremo de los totales y la alta sustancia de hormigón de la combinación, lo que provocó algunas rupturas por contracción en el sustancial. frío".

Booth (2014), en su artículo “*Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón*” tiene como;

“Objetivo concentrar de manera exhaustiva la interacción del desarrollo de la calle principal de Chile, el curso frente al mar entre Viña del Mar y Concón. Surgido como un impulso de los principales impulsores relacionados en el área de Valparaíso, el desarrollo de esta obra requirió el interés de las cimas especializadas del Estado en el distrito y fue la principal obra que surgió a raíz del temprano discurso especializado panamericano establecido durante la década de 1920 en la calle. Su desbroce con cemento apoyado hacia fines de esa década lo planteó quizás la obra de calle más progresista en la masa continental y ubicó a los especialistas estructurales responsables de su desarrollo como ejemplos obvios de la naturaleza del trabajo experto creado en Chile. El artículo además considera el valor elegante que un trabajo de diseño estructural puede ganar como una escena de viajero ”

Arboleda (2018), desarrolla la investigación denominada “*La pavimentación de la red vial secundaria como forma de progreso en el departamento de Antioquia*”, Universidad de Antioquía de Medellín Colombia, facultad de Ingeniería Civil.

“El objetivo es desglosar el tema de la organización de calles auxiliares sin pavimentar del Departamento de Antioquia, descrito por ser creado en territorio serrano, con detalles de baja especialización, problemas de filtraciones, avalanchas, etc. Se separarán los tramos de calles despejadas y sin pavimentar en cada subregión, tanto para el año 2015 como para el año 2018. Por lo tanto, al tener estos datos solidificados, los datos ordenados se introducirán gráficamente, de manera que la forma por la cual el nivel de despeje y Se confirma fluctuaciones de no compensación en la división. Dado que esto sirve para establecer correlaciones sobre las distinciones observadas en las subregiones e investigar el estado general de la red de calles opcionales hasta 2015 y la compensación ejecutada en algún lugar en el rango de 2015 y 2018. También, / o las dificultades que son obvias en la actual organización opcional de la calle, y a partir de esto, muestran las intercesiones de limpieza requeridas concebibles y los beneficios que el La mejora de esta red de calles trae consigo. Luego de notar los resultados adquiridos del surtido de datos sobre tramos de calles despejadas y sin pavimentar, se infiere que en el Departamento de Antioquia existe un contraste extraordinario en cuanto al

marco de calles entre las subregiones, la forma en que La subregión Norte tiene un agregado del 75,51% de su organización auxiliar de calle despejada y la subregión del Magdalena Medio apenas el 20,12%, prueba del infame desequilibrio que se da, sugiriendo que no ha existido un arreglo y motivo razonable e imparcial para el plan de gasto reservado al Departamento ”.

Villarreal (2011), en la tesis “*Estudio para la construcción de un camino ecológico en la provincia de Pastaza*”, para titularse de Ingeniero Civil en la Pontificia Universidad católica del Ecuador, tiene como:

"Objetivo fabricar una vía biológica, que permita asegurar el clima, sus bienes bióticos, abióticos y centrados en el ser humano de la vía natural II - Jinti - Sharup; para lo cual, en todo caso, se dispuso de los datos meteorológicos, cartográficos y ecológicos accesibles reunidos, evaluados y examinados, que se completaron como la razón para garantizar la extensión de los arroyos y las mayores velocidades de desbordamiento de la superficie en los destinos de intersección investigados a lo largo de la empresa, la implantación de obras maestras menores también se diseccionó poderosamente dependiendo de las cualidades fundamentales de la superficie. desbordamiento en condiciones ordinarias y escandalosas, dimensionando los cruces imaginables y las diversas obras de menor artesanía proyectadas se incrustarán en los planos de las calles, reconociendo su área, atributos, tipo, medidas, percepciones y sugerencias, cuya distintiva ayuda estará en planos similares de. Como regla, era factible construir que las suciedades que componen la subrasante comparen t o Suelos MH y para un seguro satisfactorio contra especialistas en erosión y penetración de agua, se sugiere que las esencias de los taludes se aseguren con vegetación ”

2.1.2. Antecedentes nacionales

Wang & Méndez (2019), en su tesis “*Estudio y propuesta de mejoramiento de la transitabilidad vehicular y peatonal de la avenida los incas en la ciudad de Trujillo – la libertad*”, para titularse de Ingeniero Civil en la Universidad Privada Antenor Orrego-Trujillo:

"El objetivo es hacer un análisis de tránsito y proponer trabajo en el tema del tránsito vehicular y peatonal en los puntos de cruce de semáforos a lo largo de la Avenida Los Incas en la ciudad de Trujillo. Esta investigación se creó utilizando el procedimiento dado en la Carretera Capacidad Manual. En el cual

información como la fuerza vehicular y caminante más elevada en horas punta, el tipo de vehículos que transitan, anchos de calles, apropiación de señales de tránsito, niveles de administración y no realmente asentados. Los resultados muestran que hay demoras en la fabricación de vehículos. un viaje de 1 a 2 minutos para pasar cada convergencia de semáforos en la Avenida Los Incas. Creando problemas de bloqueo. Además, la ausencia de señalización vertical y uniforme, el desordenado negocio casual que ataca y restringe el entramado de la calle, hace que la Avenida Los Incas se una baja calidad de administración para la población Se presume que todos los puntos de cruce de semáforos a lo largo de la Avenida Los Incas cuentan con Servicio de Vehículos Lev el F, que se considera el de menor nivel, por la forma en que existe un desnivel increíble entre el mercado orgánico de transporte. . Además, el nivel de servicio para peatones oscila entre B y E, lo que se considera un nivel bajo habitual " .

Huamán & Yataco (2014) , en su tesis *“Perfil para el mejoramiento del camino vecinal integrador desde Malingas, Pueblo Libre, Monteverde bajo, Las Salinas hasta Convento del distrito de Tambogrande – Provincia de Piura”*, para titularse de Ingeniero Civil en la Universidad de Ricardo Palma- Lima:

“El objetivo es construir condiciones suficientes para el tránsito vehicular en la calle colonia Ruta 22 en la localidad Tambo Grande, Provincia de Piura, en el Departamento de Piura. La calle que será objeto de este proyecto de Tesis es la Carretera Vecinal tipo, que es a día de hoy uno de los tipos de calle que más mediatiza en el Perú, dado que la Red Vial Vecinal comprende un 62,9% idéntico a los 94.135,66 Km. del Sistema Nacional de Carreteras del Perú. Estas calles son las que nos interconectan con los espacios más lejanos y misteriosos del país. La ausencia de consideración en este tipo de calles implica que paso a paso vamos perdiendo nuestra personalidad, impulsando redes y tertulias humanas a perderse en la oscuridad por el descuido de nuestros especialistas; Esto es sin verificar los diversos activos que aumentarían y mejorarían nuestro marco monetario, sin embargo, que trágicamente se pierden o desconectan debido a la ausencia de un marco de calle satisfactorio. A la increíble falta de calles se suma el gasto desbordante que se produce, los contratiempos y los tiempos de movimiento más prolongados; llegando a la resolución de que la ejecución de las obras de mejoramiento de calles generará efectos positivos y nuevas opciones para la industria de viajes y el avance empresarial de la zona ”.

Zarate (2016) en la tesis *“Modelo de Gestión de Conservación Vial para Reducir Costos de Mantenimiento Vial y Operación Vehicular del Camino Vecinal Raypa-Huanchay-Molino, Distrito Culebras-Huarmey”*, y graduarse como Maestra en Transportes y Conservación Vial en la Universidad Privada Antenor Orrego, tiene como:

"Objetivo de investigar la Vía Vecinal Raypa-Huancha y Molino, Distrito Culebras-Huarmey de alrededor de 13 km, que se llenará como modelo, para aplicar un mantenimiento de calle suficiente a los ejecutivos, lo que permitirá disminuir los gastos de actividad vehicular y los costos de apoyo a las calles. Para ello, se recabaron datos de Instituciones Públicas y Privadas como el Gobierno Distrital de Culebras y la consultora IHACSAC-Antamina, donde se recabaron datos verificables sobre los exámenes concertados y las intercesiones completadas. Asimismo, se asesoró y exploró bibliográficamente en la calle el tablero, marcos, niveles de conservación de calles, modalidades de ejecución, costos de actividad vehicular, gastos de soporte de calles, recuperación y recreación y mejoramiento, utilizados de manera amplia y universal, los cuales son compromisos importantes en esta exploración. Para fomentar la exploración, contamos con siete secciones, las cuales son un pieza vital del cuerpo de la propuesta, donde creceremos cada situación examinada y lo que se suma a el punto.

Asimismo, se pone a disposición del cliente un modelo de estudio de tráfico y disposiciones para el registro de la información verificable de la calle, pertinente a cualquier calle inferior, obligación fundamentalmente de las Diputaciones o Provincias. Por fin, se hace la propuesta, divulgando al patrón el modelo de dificultad de la calle, que permite una disminución esencial en los gastos de desarrollo vehicular y soporte de la calle. Se cierra con la propuesta de un modelo de respaldo de calle al pionero, en el que se compone para que las redes de calles ofrezcan niveles ideales de ayuda, con rapidez, florecimiento y consuelo, permitiendo que los gastos de funcionamiento del vehículo disminuyan de manera idéntica a los gastos. . que son incitados. , mientras cruza una asociación callejera sin ayuda y en condición de desamparo, lo que está remunerando a los clientes de la calle; además, la expansión que muestra la prueba es de 9 a 1, es decir, devoraría un par de

veces más si se alcanzara la mancha de la ridícula decadencia, lo que contrasta con mantener las calles en condiciones ideales de trabajo ”.

Tocto (2020), en la tesis “ *Análisis de ciclo de vida comparativo del adoquín para pavimento peatonal reciclado versus el convencional*”, para obtener el Título Profesional de Ingeniero Civil en la Pontificia Universidad Católica del Perú:

"El objetivo es diferenciar los efectos naturales entre los materiales de desarrollo regulares y los elementos imaginativos que explotan la reutilización del despilfarro, el examen actual se completa con el objetivo de observar los efectos ecológicos entre la piedra de limpieza reutilizada y la limpieza a pie de una persona habitual, utilizando la estrategia para Análisis de Ciclo de Vida establecido en las normas ISO 14040 e ISO 14044; en el cual la valoración del efecto natural del ciclo de existencia se realizó en función de 3 clases de efecto natural elegidas y considerando como unidad utilitaria 1 m² de superficie despejada.

Aún en el aire que al realizar el examen entre el despeje de 1 m² de superficie con piedra de limpieza regular y con piedra de limpieza reutilizada, para las clases de cambio climático esperado, aprovechamiento de energía esencial y consumo de minerales, limpieza con limpieza tradicional. Stone aborda una contaminación de alrededor del 56%, 53% y 46% más, individualmente, que la piedra de limpieza reutilizada. Con lo que se demuestra que la piedra de limpieza reutilizada es el elemento que crea el efecto más antinatural, ya que explota el desarrollo reutilizado y el derroche de destrucción para su preparación ”.

Perez & Andagua (2015) , en la tesis “ *Evaluación de las técnicas de diseño de pavimentos básicos para la conservación vial del tramo v de la carretera Acobamba – puente Alcomachay en el departamento de Huancavelica*”, para titularse de Ingeniero Civil en la Universidad Ricardo Palma, tiene como:

"Objetivo utilizar estrategias distintivas del plan de asfalto para un impacto monetario y creativo para la preservación de la calle del área V del Puente Acobamba - Alcomachay en el Departamento de Huancavelica, lo que nos llevó a definir el objetivo de decidir el procedimiento del plan de asfalto más asequible: AASHTO 93 y NAASRA (una vez AUSTROADS), creando límites geotécnicos y transitables, adquiriendo en consecuencia que: la estrategia

NAASRA, para los estados actuales de la pieza, nos proporciona un asfalto conservador con un espesor no exactamente el obtenido por la técnica AASHTO 93 ".

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Vía de transitabilidad

Ministerio de transporte (2018), considera “la vía de transitabilidad como el camino, arteria o calle que comprende la plataforma y sus obras complementarias que aseguran un estado de flujo peatonal o vehicular regular durante un determinado periodo”.

Crespo (2004), considera que:

“Algunos en general aludirán a calles rústicas como calles, mientras que el nombre de interestatales se aplica a calles con calidades actuales planificadas para el desarrollo de innumerables vehículos; sin embargo, los dos términos demuestran exactamente lo mismo que indica la definición que sigue. La calle se puede caracterizar como la transformación de una franja en el suelo que cumple con los estados de anchura, disposición e inclinación para acceder al movimiento de los vehículos para los que ha sido moldeada”

2.2.1.1. Impacto ambiental

Ministerio de transportes (2014) considera que el estudio de impacto vial: “Es aquel que distingue las progresiones que se producen en el tránsito vehicular actual y persona a pie, como consecuencia de la ejecución de una tarea, y establece la respuesta para paliar los efectos que pudieran producirse por su actividad ”(p. 9).

Orozco, Brumér & Quirós (2006) sostiene que:

"A partir de la década de 1950, los empresarios forestales y los responsables de los bosques, los ejecutivos comenzaron a insistir en la expansión de los efectos provocados por la presentación de grandes equipos para la recolección. Los principales exámenes sobre los efectos potenciales de la recolección se realizaron durante la década de 1950 en África y Asia y durante la década de 1980 en América Latina; sin embargo, la gran mayoría de estas investigaciones se han dirigido en Asia. En general, la utilización de hardware causa impactos en la

vegetación y el suelo, aunque las últimas investigaciones discuten los efectos potenciales sobre la fauna, desde la persecución incrementos y la cantidad y variedad de plantas alimenticias se reduce. Hay pruebas de que los efectos sobre la vegetación y el suelo se incrementan con la fuerza de la recolección, y que la recolección controlada o el efecto disminuido de la cosecha permite un volumen más prominente por cada hectárea a ser embridado sin expandirse. No obstante, es evidente que toda recolección de madera conlleva cierto grado de efecto. En esta parte tratamos de representar de manera exhaustiva los efectos naturales del procedimiento de recolección distintivo sobre el agua, el suelo, el vuelo y la fauna; Además, proponemos medidas para atenuar estos efectos, aplicando un número significativo de las escritas en las secciones anteriores, con acentuación en América tropical. El objetivo de la sección es que los estudiantes tomen conciencia de los posibles efectos ecológicos que pueden causar las actividades de recolección y se den cuenta de los aparatos fundamentales para resaltarlos. En el ejemplo principal, sea como sea, caracterice qué es un efecto ecológico. En Argentina, la definición legal dice que el efecto ecológico es el cambio negativo o positivo que se causa en el clima como resultado inmediato o indirecto de actividades centradas en el ser humano que pueden generar ajustes que pueden influir en el bienestar y la satisfacción personal, el límite útil. de activos normales y ciclos biológicos ".

2.2.1.2. Pavimentación

Menéndez (2009), considera que:

“Cuando los caminos son muy transitados surge la pavimentación que es un grupo de capas de material elegido que directamente obtiene montones de tráfico y los envía a las capas inferiores en una estructura dispersa, una superficie móvil, que debería funcionar de manera efectiva. Las condiciones importantes para una actividad legítima son las que las acompañan: ancho, trazo uniforme y vertical, suficiente protección contra cargas para evitar decepciones y roturas, así como un agarre satisfactorio entre el vehículo y el asfalto incluso en condiciones de humedad. Debería introducir una protección satisfactoria contra las ruinosas cargas del tráfico, el clima y el agua. Debe tener una

perceptibilidad de la escena y tener una maravillosa para no causar agotamiento ”

Vivar (1995), define un pavimento como:

"Un componente primario monocapa o multifacético sostenido sobre toda su espacio, planeado y trabajado para resistir cargas estáticas y / o portátiles durante un determinado tiempo, durante el cual debe recibir algún método orientado a alargar su vida de administración.

Un asfalto se compone de la base hacia arriba, por las capas que lo acompañan:

Sub-base.- Tiene una capacidad esencial de aseguramiento (agotador y hostil a la contaminación) de la base en un asfalto adaptable o de las secciones en un asfalto inflexible; y una capacidad auxiliar segura principalmente por asfalto adaptable, pudiendo ser granular o equilibrado.

Base.- Es el principal componente subyacente en asfaltos adaptables y que en asfaltos inflexibles puede suplantar la subbase, teniendo la opción de ser aglomerados totales con black-top, aglomerados totales con concreto portland, o bases sustanciales; o suelos no aglomerados a causa de Bases de grava.

Capa de desgaste o superficie de rodadura.- Es la capa superficial, que estará en contacto con las gestiones y su capacidad fundamental es dar una superficie lisa al deslizamiento e impermeable al desgaste

Mocondino (2020) manifiesta que el pavimento como:

“Un asfalto es una construcción conformada por una progresión de capas superpuestas, las cuales se planifican y establecen considerando diversas estrategias, normas y detalles especializados para el ajuste de materiales, los cuales son expuestos a diversas medidas de desarrollo para adquirir una superficie adecuada que presente la inflexibilidad y solidez vital para el desplazamiento de vehículos..

Características y funciones de un pavimento:

- Oponerse a la actividad de los montones forzados por el tráfico.

- Enfrentate a los especialistas perdurables.
- Presentar una superficie razonable para la velocidad de desarrollo de los vehículos, ya que esto impacta la seguridad vial.
- Oponerse al deterioro producto del impacto brusco del neumático de los automoviles.
- Sea sólido y razonable.
- El clamor conmovedor, dentro de los vehículos que hacen al cliente, al igual que fuera, que impactan el clima, debe ser lo suficientemente moderado.
- Tenga el tono adecuado para mantenerse alejado de los reflejos y los deslumbramientos y trate de una seguridad de tráfico satisfactoria.

Tipos (clasificación) de pavimento

1. Pavimentos flexibles (convencional)

Son estructuras compuestas por tres capas (techo negro, base y subbase) que aumentan y disminuyen en la subrasante actual y, a lo largo de estas líneas, pueden tener subcapas.

La capa más superficial es black-top, está compuesta por una mezcla de material granular (roca y / o arena) y material bituminoso (top oscuro), esta combinación se puede dosificar y disponer utilizando diferentes procedimientos como el sistema Marshall y el Superpave. Su trabajo principal es ayudar a los montones, tanto uniformes como verticales, de tráfico. Si su espesor supera los 10 centímetros, en su mayor parte está aislado en una capa de vía y una capa central de la calle.

La siguiente capa es la base, un material granular que está formado por partículas de diferentes tamaños (aplastadas, arena y materiales finos) que deben permitir una granulometría específica y esparcirse como muestra el

detalle particular. Su objetivo fundamental es ingerir la mayor parte de las cargas de escalada.

Por fin, la capa más profunda es la subbase, que tiene cualidades comparativas con la base y sus partes son esencialmente algo muy similar (aplastado, arena y materiales finos), pero con diseminación y granulometría de varios tamaños de molécula.

Su capacidad, similar a la base, es asimilar el exceso de carga producido por las potencias ascendentes que supera a las capas pasadas, además de darles un asentamiento uniforme.

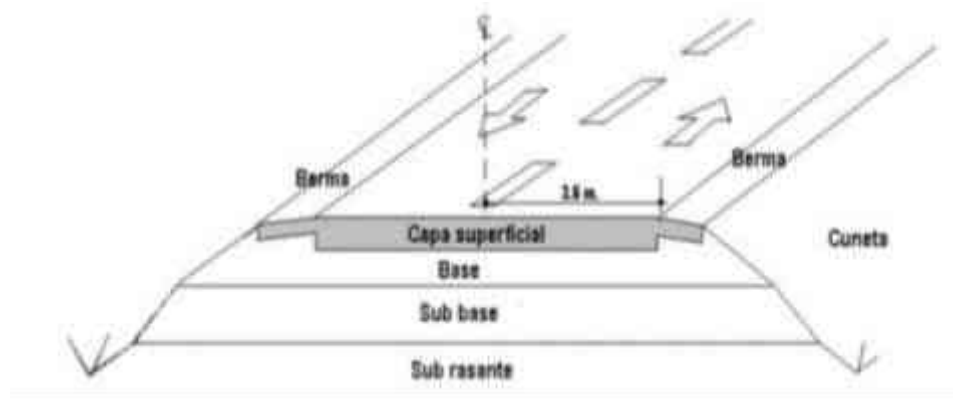


Figura 3. Estructura típica de un pavimento asfáltico (flexible)
Fuente: Mocondino (2020)

2. Pavimento semirrígido:

Fundamentalmente, mantiene un plan como el de una cubierta negra versátil, con la posición de que una de sus capas se endurece deshonestamente con la utilización de una sustancia adicional que puede ser: cubierta oscura, emulsión, cemento, cal y compuestos de ingeniería.

Esto intenta abordar o cambiar las propiedades mecánicas de los materiales contiguos que no cumplen con las sutilezas particulares o logran la calidad vital para el avance de las capas

black-top, teniendo en cuenta que las adecuadas están a distancias tanto que lo harían. extender generalmente. el costo de los costos de avance.

3. Pavimento rígido:

Las estructuras de asfalto que no se doblan normalmente se componen de dos capas, una capa sustancial superior y una capa base inferior, aunque en condiciones específicas y dependiendo del límite de ayuda de la subrasante actual, podría obtener una subbase como tercera capa

Presenta dos capas en la parte superior que esta compuesta por piezas sustanciales aisladas o una sección sustancial sostenida persistente.

El alto carácter inflexible del cemento impulsado por agua y su alto coeficiente de flexibilidad, hacen que el método de trabajo de los asfaltos inflexibles sea mediante la conducción de esfuerzos que se produce en esta primera capa, adquiriendo consecuentemente que los montones y poderes que llegan a la capa base son impresionantemente más modestos.

Las dos partes inferiores, como la base y la subbase, son las mismas que componen la construcción de un asfalto adaptable.

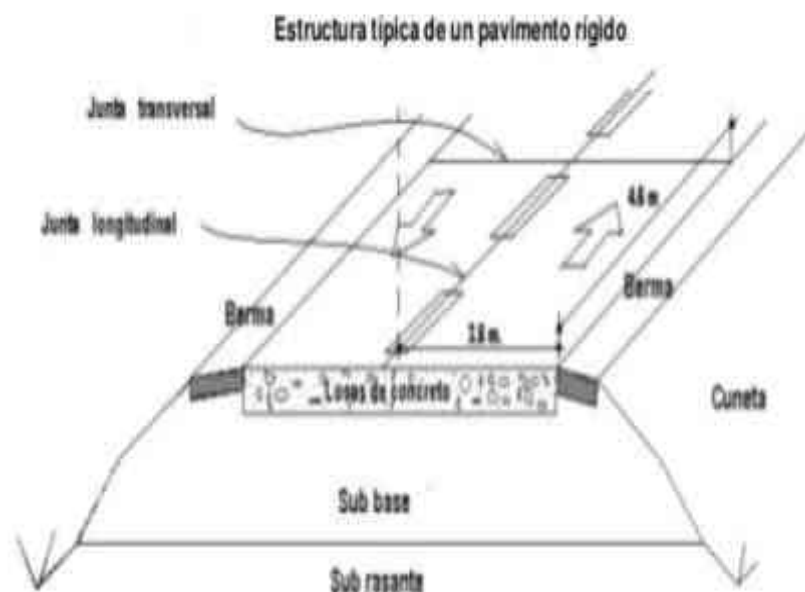


Figura 4. Estructura típica de un pavimento rígido
Fuente: Mocondino (2020)

4. Pavimento articulado

Se componen de una capa versátil que se trabaja con generosos cuadrados recogidos previamente, llamados adoquines, de espesor uniforme e indistinguibles entre sí.

Ésta puede pasar sobre una fina capa de arena que, por tanto, se coloca sobre la capa base granular o directamente sobre la subrasante, dependiendo de su calidad y la importancia y reiteración de los montones para dicha superficie oscura.



Figura 5. Estructura de un pavimento articulado
Fuente: Mocondino (2020)

2.2.1.3. Arquitectura

De la Rosa (2012), considera que:

Es un punto de vista en el que todos los ensayistas aquí concentrados coinciden, por lo que deberíamos considerarlo legítimo. Por otra parte, también vemos una sólida propensión a pensar en las partes de la ingeniería como un método de desarrollo, lo cual demuestra inequívocamente una inclinación especializada. Apenas ningún diseñador piensa en la parte lógica de la ingeniería, sin embargo, esta metodología no debe ser excluida por lo tanto. Con respecto a los campos de lo social y de alojamiento, aludieron a elementos de la ingeniería más que a formas de abordarla. Un significado reconocido de la ingeniería, y que en cierto modo envuelve cada uno de los ángulos que debemos considerar para saber qué es el diseño.

Como puede verse, en esta definición la ingeniería se considera bajo tres ángulos: lógico, especializado e imaginativo. De esta manera, es ventajoso llamar la atención sobre cuál es el significado de cada una de estas tres ideas, mientras se enfatiza por qué el diseño tiene un lugar con estos tres campos de información.

Arquitectura como ciencia

En el momento en que calculamos una construcción, un establecimiento o esencialmente el espacio de un espacio dado, utilizamos la ciencia. El cálculo es además numérico, factor fundamental para tener la opción de dar forma al proyecto de edificación. Dado que el diseño utiliza tanto la aritmética como la estrategia lógica, es evidente que la ingeniería debe considerarse una ciencia.

Arquitectura como técnica

En el momento en que finalizamos un proyecto de ingeniería estamos satisfaciendo el cumplimiento de una necesidad, con el fundamento de que como se mencionó, para que se realice una obra estructural debe existir la necesidad de cubrir, para esta situación la necesidad de contar con un espacio. A partir de ahora hemos visto que esta es una razón definitiva de la estrategia y, dado que el diseño satisface esta necesidad, debe verse como un procedimiento.

Aristóteles se refiere, en cuanto a la ingeniería, a que "el diseño es una artesanía y, además, es una propensión útil unida a la razón". Esto nos da la sensación de que el diseño sigue constantemente una razón específica. Esto muestra cómo la artesanía puede ser un fin en sí misma. El diseño, en contraste con estas expresiones, debe entregarse por una razón de sentido común. Una casa que no está poseída por nadie es ridícula. Esta es la razón por la que la ingeniería debe verse como un

procedimiento: satisface las necesidades, forma parte de un sistema y completa un cambio del material crudo.

Arquitectura como arte

Cabe mencionar que todo trabajo de ingeniería debe tener un buen gusto. Actualmente en sus libros sobre diseño, el erudito romano Vitruvio dio una gran parte de su trabajo para diseccionar el estilo de la ingeniería grecorromana. Podemos encontrar en su trabajo sobre él un examen profundo de la extensión, la escala, la forma y, en general, de cada uno de los componentes que conforman la sensación del diseño. A partir de ese momento, ningún estudioso de la ingeniería ha dejado de interesarse por la parte elegante y, sorprendentemente, en el siglo XX, modeladores inconfundibles, por ejemplo, Le Corbusière y Frank Lloyd Wright, han investigado meticulosamente la forma en que se encuentran disponibles las sensaciones. en diseño. De esta manera, podemos decir que, dado que el trabajo compositivo tiene un gusto, se ve como artesanía. Hay que decir que el estilo es una idea de la percepción mental: nuestro cerebro examina los componentes que componen una obra y, asumiendo que están unidos con precisión, consideramos que la artesanía es maravillosa. "

2.2.2. Acondicionamiento turístico

Morillo (2011) citado por Requena considera que:

“El turismo es uno de los pocos ejercicios humanos excepcionales que se han acercado desde diferentes disciplinas (aspectos financieros, medio ambiente, investigación del cerebro, geología, ciencias sociales, historia, conocimientos, derecho y ciencias políticas y regulatorias). , Cárdenas (2001) al aludir a la industria de viajes muestra que es la ordenación de las reubicaciones las que producen maravillas financieras, políticas, sociales y lícitas. Para diferentes profesionales capacitados, como Gurría (2004), Matute y Asanza (2006) y Ramírez, R. (2006), la industria de viajes es una idea vaga, resultado de su carácter interdisciplinario, sin embargo, admite numerosas definiciones y diferentes sutilezas, dependiendo de la extensión del trabajo y el momento en que se figura la idea. Lo anterior no muestra

la falta de definiciones, a pesar de lo que generalmente se espera, la compleja idea de la industria de viajes capta la consideración de algunas disciplinas, lo que exige que cada uno exprese su idea y, por lo tanto, que no se ha creado una definición solitaria. Por ejemplo, Matute y Asanza (2006) muestran que las distinciones en la conceptualización de la industria de viajes se originan en las razones o procesos de pensamiento de los viajeros (estrictos, financieros, mentales, sociales, ambientales y otros). Además, para Ramírez (1988), el significado de la industria de viajes es bastante desconcertante y cada individuo puede tener su propia traducción según sus encuentros, intereses y cultura, ya que es un movimiento creado en el campo individual cuyo héroe es el hombre. Según Acerenza (2001) y Gurría (2004), cada una de las definiciones son sustanciales, sin embargo, se demuestra fácilmente que están equivocadas, ya que son incompletas y no se concentran en todas las partes del movimiento. Posteriormente, a continuación se presentan algunas ideas de diversos puntos, dadas por analistas y organismos vinculados a la industria de viajes con sentido percibido. Desde una extensión excesivamente simplificada e individual, Orduño (1966) caracteriza a la industria de viajes como el hombre que se lanza a la posibilidad de ir al placer de viajar. En este sentido, Acerenza (2001) afirma que la industria de viajes es la oportunidad para que la persona aborde sus problemas cuando se dedica a su trabajo. Además, según el punto de vista legal, la industria de viajes es la actividad del derecho a la oportunidad de viajar. Desde el punto de vista geológico, Acerenza (2001) y Matute y Asanza (2006) muestran que la industria de viajes es el desarrollo de los individuos partiendo de un punto y luego hacia el siguiente. Etimológicamente, para estos creadores, la palabra industria de viajes se obtiene de la palabra latina de acción *tornare*, que así, se obtiene de la cosa *tornus* (regresar, girar, regresar, es decir, girar o desarrollo, explícitamente proceder a regresar) y en este sentido, la industria de viajes es una acción única que incluye desarrollo o mudanza. Para separar este desarrollo de otros, la industria de viajes es considerada, por Matute y Asanza (2006), como un itinerario breve en círculo completo, cualquiera que sea la explicación y la distancia recorrida. En esta última idea, la industria de viajes se separa de las excursiones que realizan los extranjeros, cuya razón de existir es construir una vivienda duradera en un lugar específico. Según Ramírez, R. (2006), existen algunas perspectivas excepcionales para examinar la industria de viajes según el punto de vista del viajero (el interés de la industria de viajes) y el área local anfitriona (la oferta de la industria de viajes). Según la principal opinión de la obtención de viajes es la inclinación normal de las personas a trasladarse a un lugar mejor al que generalmente viven, a beneficiarse de las ventajas

de los diferentes lugares, descansar, esparcirse, reproducirse y alejarse. la monotonía de su día a día. Según el punto de vista de grupos de personas, áreas o países, remitentes y destinatarios, la industria de viajes es una maravilla financiera que impacta el desarrollo social y la abundancia de grupos de personas, debido al intercambio de información, sociedades, declaraciones de fe, dialectos y otros. Diferentes ideas, a la luz de la oferta del viajero, son introducidas por Ramírez (2002), demostrando que la industria de viajes es una maravilla socio-humana que contiene ejercicios orientados a integrar al bienestar de los individuos adentro de la estructura de la recreación y el tiempo libre. Para la OIT (2003), la industria de viajes es el área identificada con el movimiento: servicios de viajes, administradores y direcciones de visitas y ejercicios relacionados. Además, de acuerdo a la opinión de las redes de acogida y la oferta de los vacacionistas, para el Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas (al que hace referencia De la Torre, 1989), la industria de viajes es un conjunto de conexiones, administraciones y oficinas que de manera útil avanzan, apoyan y mantenerse al día con la convergencia y la estadía transitoria de los huéspedes " .

2.2.2.1. Gestión

Rubio (2016) considera:

“Que la gestión se mantiene y trabaja a través de individuos, generalmente grupos de trabajo, para lograr resultados. Los trabajadores capaces a menudo se elevan en la organización para aceptar lugares de responsabilidad, pero en caso de que no se reutilicen, seguirán reemplazando, por supuesto. Entiendo que han continuado con una empresa alternativa y planean aplicar planes similares a los del pasado.

Probablemente, el mejor significado de los elementos de un Ejecutivo es el dado años antes por Luther Gulik, quien reconoció los seis elementos cruciales de toda administración ”:

- Organizar "Tener una visión mundial de la organización y su circunstancia actual, decidiéndose por elecciones explícitas sobre objetivos explícitos"
- Asociación " Lograr el máximo beneficio de los individuos para conseguir efectos positivos"

- Individual "La emoción necesaria para ordenar y estimular una reunión particular de personas"
- Los ejecutivos "Un grado significativo de correspondencia con su personal y capacidad para establecer un clima útil para lograr los destinos de competencia y beneficio de la organización"
- CONTROL "Medir el avance realizado por el personal en cuanto a las metas marcadas"
- REPRESENTATIVIDAD "El Gerente es el personaje que se dirige a la asociación ante otras asociaciones, gobiernos, proveedores, establecimientos monetarios comparables"

Moragues (2006) dice que:

“Gestionando la administración social y la industria de viajes los ejecutivos sugieren fundamentalmente percibir, en todo caso, el nivel distintivo, según numerosos puntos de vista, en el que se encuentra cada una de las regiones de administración. No esta distinción significaría tener la opción de llegar a resoluciones tan sencillas como la forma de vida, la comunicación de la industria de viajes simplemente pasaría por un intercambio mecánico y un esfuerzo coordinado entre varias reuniones de expertos. El hecho del asunto no es tan básico como este. Desde un punto de vista, crítico, ahora es percibido, y con un objetivo particular en mente se ha enfatizado a lo largo de esta distribución, que la industria de viajes puede ser considerada como un encuentro social y que, en consecuencia, existe ahora un primer nivel de confianza entre los ejecutivos sociales y la industria de viajes. tablero que nos obliga a ponerlos en varios niveles. Un punto de vista más a considerar es la base jerárquica sobre la que cada uno de los espacios se sienta. Mientras que la administración social se identifica en su mayor parte con la Administración Pública, la industria de viajes los ejecutivos se identifican con el área privada.

Los hechos realmente confirman que una gran parte de los cimientos de los vacacionistas, debido a la combinación de partes públicas y privadas en sus rubros, tienen un interés funcional de la

Administración Pública. Este sería el frente principal en el que verificamos las distinciones de nivel entre la administración social y la industria de viajes, el tablero, ya que en estos elementos combinados equivalentes del área de la industria de viajes existen las tensiones estándar entre una región y la otra, que se espera que mejoren. Ser resuelto, exactamente, a través de estos fundamentos combinados, sin los cuales los resultados se pueden tratar bien en todo el mundo. Gran parte de esta decepción se puede atribuir a la forma en que la mayoría de las sustancias mezcladas en el área de la industria de viajes solo están comprometidas con una empresa solitaria, el avance de la industria de viajes, pasando por alto cuestiones tan centrales como la organización, protección u organización de los artículos de la industria de viajes.

2.2.2.2. Impacto sociocultural

El impacto sociocultural del turismo es consecuencias de la interacción de dos colectivos humanos, el grupo anfitrión y el grupo huésped.

Moragues (2006), manifiesta que:

"De una manera excepcionalmente discreta de abordar la idea de cultura, es importante aludir a los puntos de vista alternativos con los que se ha investigado desde siempre y, para decirlo claramente, a la molestia de tener un claro y solitario y definición contundente que permite restringir el sistema de conexión entre cultura, industria de viajes y mejora. Sin entrar en disquisiciones eruditas - que la información del escritor no permitiría -, existe a todas luces un rasgo mayor de amplitud y transversalidad en el significado. de cultura: "La cultura [...] en un sentido etnográfico amplio, es ese intrincado todo que incorpora información, convicciones, destreza, ética, derecho, costumbres y algunas otras propensiones y procurada por el hombre como ciudadano. Entonces, los significados escolásticos de cultura más antiguos son tan amplios que resulta problemático, independientemente, determinar, en nuestra circunstancia actual, lo que no es importante para nuestro carácter social. En 1982, la Conferencia Mundial sobre Políticas

Culturales (MUNDIACULT) adoptó la definición adjunta: «La cultura [...] puede considerarse [...] como la disposición de atributos inconfundibles, de otro mundo y materiales, eruditos y llenos de sentimientos que describen un público o una reunión de personas. Incluye, sin perjuicio de expresiones de la experiencia y letras humanas, estilos de vida, libertades básicas cruciales, marcos de estima, costumbres y convicciones. Una visión precisa y actual de los significados de la cultura (Munilla, Ros, Creus y Miralles, 2000) nos acerca, en un primer nivel, a las ideas peregrinas, en las que la cultura se percibe como un racimo de artículos solitarios (obras por hechura). ese valor seguro por su persona emblemática. Según el punto de vista de la industria de viajes, se podría decir que una gran parte de las conexiones culturales actuales de la industria de viajes ocurren dentro del sistema de este punto de vista cultural

2.2.2.3. Impacto económico

Moragues (2006) considera que:

"La creciente importancia financiera de la industria de los viajes en todo el planeta y, en particular, en muchas naciones no industriales. El firme compromiso de la industria de los viajes con el logro de algunos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, tal como se percibió en ese momento en la Cumbre de Johannesburgo y el Programa de Acción de Bruselas, específicamente aquellos identificados con disminución de la necesidad, protección natural y establecimiento de puertas abiertas de negocios para mujeres, redes nativas y jóvenes, El trabajo de la industria de viajes en la mayoría de las naciones no industriales, naciones menos creadas (LDC) y estados creadores de islas (PEID)), donde es el método principal, y en ocasiones el único, para el giro financiero y social manejable de los eventos, y se mantiene al día con asociaciones significativas con otras áreas útiles, como la horticultura o las obras artesanales, y la necesidad de conseguir el éxito principal de hacer más puestos y deshacerse de la indigencia a través de la industria de viajes, a pesar del hecho esa versatilidad se ha visto restringida últimamente por variables como la ausencia de seguridad y el ascenso en el costo del

combustible, lo que influye en el transporte aéreo. Además, tomando nota de eso: el turismo aún no es percibido adecuadamente por numerosas legislaturas y organizaciones de ayuda para la mejora en todo el mundo, especialmente dado su gigantesco potencial para transmitir ventajas monetarias, naturales y sociales. El área de la industria de viajes puede posteriormente hacer un compromiso significativamente más prominente con la disminución de la necesidad, el desarrollo monetario, el giro manejable de los eventos, la seguridad natural, la comprensión intercultural y la armonía entre los países. Mejora ayuda a oficinas, organizaciones monetarias, empresas privadas, ONG y diferentes socios para:

1. Percibir la importancia de la industria de viajes, dado que se crea y supervisa de manera sustentable, como un instrumento exitoso para lograr los Objetivos de Desarrollo del Milenio, y en particular el de la disminución de la indigencia.
2. Coordinar la industria de viajes en proyectos de avance y sistemas de disminución de la necesidad pública para conseguir el éxito del Milenio.
3. Avanzar en una gran administración, garantizando que todos los socios, particularmente los del nivel cercano, sean debidamente asesorados y obviamente se caractericen las obligaciones.
4. Activar nuevos activos públicos en participación con fundaciones monetarias, elementos de microcrédito y cooperativas de empresas especializadas y empoderar aún más el área privada cercana para trabajar con la asociación de área local supervisó los proyectos de la industria de viajes y los viajes de pequeña y mediana escala. programas de la industria. medio las organizaciones de la industria de viajes.
5. Empoderar a las enormes organizaciones públicas y globales que trabajan en la creación y las naciones menos creadas para que actúen con una base de apoyo más extrema con respecto al área de la industria de viajes, adoptando proporciones sólidas de obligación social hacia las redes cercanas y tomando medidas

explícitas para construir el grado. del trabajo de los pobres y su ordenación del trabajo y los productos.

6. Enfóquese más en los componentes sociales y sociales de la industria de viajes, transmite la ética através del código Integral de los viajes y continúe luchando contra el abuso de los infantes en el área de la industria de viajes.

7. Fomentar la participación entre las personas en el ámbito general y privado para sentar las bases fundamentales para trabajar con el avance de la industria de viajes y asegurar que los estados vitales de seguridad política, armonía y gran gestión de los emprendimientos públicos trabajen con el mejoramiento de la Industria de viajes. turismo.

8. Dar una mayor necesidad a la industria de viajes que se están desarrollando programas de ayuda, incluidos los de verdadera ayuda para la mejora, y en particular los que se centran en la organización, el avance del marco, la preparación, el movimiento de innovación y la admisión a los sectores comerciales, al igual que la seguridad y la asistencia en viajes "

Tipos de impacto económico

pwc, (2012), revista dedicada ala investigación económica considera tres tipos de impacto económico:

1. Efecto directo Se refiere a la creación (plusvalía bruta) y negocio producido en aquellas áreas que son beneficiarios inmediatos de los emprendimientos. Asimismo alude al costo que supone la asociación de la ocasión o la organización del nuevo marco, así como aquellos que se ven influenciados por el cambio estandarizador o administrativo.

2. Efecto aberrante Se compara con la creación y los negocios producidos en las áreas que por implicación se benefician de la especulación y el gasto, es decir, aquellas que abastecen directamente a las áreas directamente influenciadas con la mano de obra y los productos vitales para su movimiento.

3. Dominio instigado Se compara con la creación y negocio producido por la utilización de mano de obra y productos por representantes de las áreas que se favorecen, de forma indirecta o directa . Para conocer el efecto en su totalidad, es importante cuantificar los efectos monetarios, sociales, financieros y naturales del impulso investigado, así como considerar diferentes medidas y factores que pueden influir ”.

2.3. Bases filosóficas

Cruz & Centeno (2019):

“Al pensar en la asignación de un examen epistemológico, debe ser evidente que la verdad de las diversas prácticas lógicas radica en su diferenciación, cada una tiene su propio ítem, su hipótesis, sus estrategias y su desequilibrado giro de los acontecimientos”.

(Lecourt, 1985, citado por Vasilachis, 1992, p.14):

La actualidad, se da seguimiento al perfeccionamiento de la Ingeniería Civil en la Universidad de Costa Rica, ya que coinciden en las disciplinas de algunos locales, y cada uno de ellos tiene su propio objeto de estudio. Si bien estos destinos están entrelazados, los estándares de los especialistas en ciencias y exámenes que administran la exploración en cada espacio pueden ser excepcionales o comparativos, al mismo tiempo, si todo lo demás falla, emergen de las obligaciones metodológicas teóricas primarias en el campo y de la esenciales. que la sociedad va completando a medida que avanza. desafíos en la instrucción.

Discutir la epistemología es vital para la actualización curricular de una vocación, ya que ayuda a los responsables de la misma a aclarar cuál es su objeto de estudio y cómo los individuos interactúan a través de él.

La reflexión sobre la diferencia curricular en el Programa de Formación de Ingenieros de Caminos comienza por calibrar el objeto de estudio al que responde y cómo ha creado en el largo plazo. El desarrollo de la disciplina de

trazado fundacional se considera, fundamentalmente, de la valoración que se realiza en las escuelas, donde se aportan así más recursos; Sin embargo, en el caso particular del modelo subyacente, los cambios también se producen desde empresas públicas y privadas.

Existe un entendimiento entre los diversos creadores que se inspiraron en el plan, es un campo de datos difícil de retratar. La configuración une varias materias, como las ciencias fundamentales, las sapiencias aplicadas, plan y las aplicadas del desarrollo, y las utiliza para aplicarlas en el razonamiento básico.

En este momento, reflexione sobre este punto para ayudar a aclarar el alcance del plan.

Días (2013) señala:

“Que una distinción inconfundible entre información absolutamente lógica y diseñadora es que la anterior se utiliza para aclaraciones causales que permiten una comprensión superior del mundo, en esta línea creando datos etiológicos, mientras que la otra produce datos teleológicos. En el momento en que un arquitecto contempla el significado de diseñar, uno de los pensamientos primordiales que surge es el objetivo útil de las cuestiones, para ello aplica una progresión de información sobre las ciencias fundamentales y aplicadas, sustentada en los aparatos que el mejoramiento mecánico pone a disposición de él. , lo que le permite decidir opciones sobre una respuesta sensata al problema. La acentuación se pone en tiene que tener en cuenta las diferentes disciplinas, el especialista normalmente comienza por la razón de que el arreglo que busca no es grande o notable, pero es factible con los activos que busca. tiene, y que la presentación de dicha disposición es correcta dentro de los límites de seguridad y robustez elegidos para el caso ”(p.23).

Galland (2011) manifiesta:

“Que el analista de las ciencias fundamentales o innatas se domina de los contenidos psicológicos, mientras que el especialista y el diseñador estudian temas de interés social concebible, donde necesitan encontrar una respuesta a

cuestiones distintas y contextualizadas. Es decir, diseñar el trabajo reacciona a una realidad, es por una necesidad del público en general donde se trabaja, de esta manera diseñar debe reflejar una parte social sólida que está aquí y allá realmente no se nota en los emprendimientos particulares que aborda " (pág.5).

De manera análoga Prince y Llach (2006) aporta que:

Los dogmatismos fundamentales y el diseño tienen diversas técnicas y buscan diversos destinos. La ciencia pura busca un hecho bien conocido, mientras que el diseño busca un fin utilitario. En el caso de que alguien que sea un experto en diseño piense que su trabajo no es útil, no le dedica tiempo, está preparado para ser eficaz en la utilización de los activos, incluido el tiempo. Para las personas que sí exploran en el diseño, todo su trabajo está relacionado con abordar una necesidad específica o dar otra respuesta al tema que está investigando; subraya en mejorar sin que ello provoque la perfección "(p. 4).

Bulleit (2012) manifiesta:

"Que el director utiliza el segundo, la explicación, como lo indicó ese creador, es el escenario de posibilidad y vulnerabilidad donde los individuos que trabajan en el diseño deben decidir. El experto en diseño debe ser evidente que el perfeccionamiento de la ciencia aplicada o el diseño de modelos científicos utilizar puede excluir datos que deben ser considerados durante compromisos reales.

Indiscutiblemente, estas ciencias son fundamentales para el acto de diseñar, ya que permiten la formación de un modelo numérico o actual que hace concebible rastrear una ordenación cuantificable.

Sin embargo, son inadecuados para aclarar el método de continuar diseñando. Pensando en la distinción entre diseño e innovación aplicada "(p.1145).

2.4. Definiciones de términos básicos

Vía

Ministerio de transporte (2018), “A través es la calle, vía de abastecimiento o vía, que incorpora el escenario y sus obras integrales.”

Transitabilidad

Ministerio de transporte (2018), “es el grado de administración de la cimentación de la calle que garantiza tal condición de la misma que permite una corriente vehicular”.

Impacto

Real Academia Española (2020) “Impacto creado en la evaluación general por una ocasión, una conducta del puesto, una noticia, una calamidad.”

Impacto ambiental

Real Academia Española (2020) “Incorporación de efectos esperados en el medio ambiente de un cambio de entorno natural típico, debido al trabajo”.

Camino

Ministerio de transporte (2018), “Recorrido terrestre para el desplazamiento de vehículos mecanizados y no mecanizados, excepto ferrocarriles.”.

Pavimentación

Ministerio de transporte (2018), “Construcción basada en la subrasante de la calle, para contrarrestar el trabajo provocadas por los automóviles y desarrollar aún más los medios de seguridad.”.

Arquitectura

Real Academia Española (2020), “Diseño de una construcción”

Gestión

Real Academia Española (2020), “Acción y efecto de administrar”.

Sociedad

Real Academia Española (2020)

“Grupos de personas o países que existen juntos bajo pautas normales”.

Cultura

Real Academia Española (2020). “es vinculado a un estilos de vida, costumbres y nivel de giro imaginativo.

Sociocultural

Real Academia Española (2020)

“Tener un lugar o identificarse con el estatus social de un público en general o una reunión de personas”.

Economía

Real Academia Española (2020).

"Ciencia que audita las mejores estrategias para cumplir con los prerequisites de material humano, utilizando escaso producto " .

Impacto económico

Desarrollo de emprendedores (2012)

"El impacto relacionado con el dinero evalúa el impacto y los beneficios de los intereses en el borde, la relación de los eventos, al igual que alguna otra actividad que tiende a tener un impacto monetario, incluidos los cambios tiranos y autoritarios.".

Turismo

Real Academia Española (2020)

“Actividad o hecho de viajar por placer”.

2.5. Hipótesis de investigación

2.4.1. Hipótesis general

El mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

2.4.2. Hipótesis específicas

- a.** El impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima
- b.** La pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

c. La arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

2.6. Operacionalización de variables e indicadores

Tabla 1.

Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS
Vía de transitabilidad peatonal	"Es el camino, arteria o calle, que con una infraestructura vial asegura el flujo peatonal regular durante un determinado periodo", (Ministerio de transporte, 2018).	Impacto Ambiental	-Erosión de terrenos. -Medio atmosférico. -Zonas agrícolas.	1-3
		Pavimentación	-Calidad de vida. -Limpieza. -Transitabilidad	4-6
		Arquitectura	-Estética. -Comodidad. -Turismo	7-9
Acondicionamiento turístico	"Adquirir cierta condición o calidad para realizar un viaje de placer", (Real Academia española, 2020).	Gestión	-Obras. -Necesidades básicas. -Capacitación.	10-12
		Impacto Sociocultural	-Oferta de turismo. -Satisfacción. -Participación.	13-15
		Impacto Económica	-Ingresos económicos. -Inversión económica. -Puestos de trabajo.	16-18

Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO III. METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

Tamayo (1999) considera que:

“El diseño metodológico es una estructura que se tiene que seguir para una indagación, para encontrar evidencias confiables y determinar las interrogantes manifestadas por la hipótesis y el problema que se realiza en la indagación, y así poder dar una apropiada solución al problema que se manifiesta en cada indagación.

Además, se piensa en ello como una progresión de ejercicios progresivos y coordinados que deben ajustarse a las particularidades de cada examen y que muestran los medios y pruebas a realizar y los métodos a utilizar para recopilar e investigar la información” (p.71).

La tesis es de diseño no experimental, debido a que las variables de estudio no van a ser manipuladas, es de nivel correlacional debido a que se establecerá la relación que existen con las variables a estudiar, es de enfoque cuantitativo por se cuantificaran las medidas y es de tipo de aplicada por que el objetivo es resolver la problemática de transitabilidad en el Distrito de San Damián.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

La población está representada por los 1220 habitantes del distrito de san Damián, según registros de la Municipalidad.

3.2.2. Muestra

Se obtuvo la muestra utilizando el siguiente procedimiento:

$$n = \frac{N \left(Z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2 \right) p(1-p)}{e^2(N-1) + \left(Z_{1-\frac{\alpha}{2}}^2 \right) p(1-p)}$$

Considerando: N=1220; $\alpha=1\%$; Z=2.07; p= 0.5 y e = 0.1; se obtiene el tamaño de muestra.

$$n = (1220(4,3) (0,5) (0,5)) / ((0,01) (1220-1)+ (3,84) (0,5) (0,5))$$

$$n = 100$$

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.3.1. Técnicas

En la realización del trabajo de campo para la recopilación de datos en la investigación se utilizó la técnica de observación para realizar las mediciones topográficas y la encuesta para obtener el sentir de la población ante este proyecto.

3.3.2. Instrumentos

3.3.2.1. Ficha de registros

Baena (2017) “Son proyectos con casillas compuestos por líneas y columnas que se procesan en el campo y ahí se concluyen la indagación con sus datos correspondiente” (p.73).

La elaboración de los esquemas es acorde a la recolección de datos. Estos esquemas deben ser presentados de tal manera que sean entendibles.

En este estudio en las fichas se registrara las medidas de las mediciones de campo y controles de ejecución de la obra.

3.3.2.2. Cuestionario

Bernal (2010) define a un cuestionario como “conjunto de preguntas respecto a una o mas variables que van a medirse”, (p.250). Teniendo en cuenta lo que dice el autor la variable vía de transitabilidad , considerando las dimensiones y sus indicadores se formulan nueve preguntas para medirlas; de igual manera para ñla variable acondicionamiento turístico se consideran nueve preguntas.

La confiabilidad del instrumento se determinará mediante el procedimiento de alfa de Krombach y la validéz con el juicio de expertos.

3.4. Técnicas para el procesamiento de datos

Para el proceso de los datos se utilizaran técnicas estadísticas, descriptivas para procesar nuestras encuestas e inferenciales para probar nuestras hipótesis planteadas y mediante el programa SPSS se obtendrán los resultados mediante tablas de frecuencias , gráficos e indicadores los cuales se analizaran para obtener nuestras conclusiones.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis de resultados

4.1.1. Descripción del estudio

a. Antecedentes

El presente proyecto, se elaboró por encargo de la Municipalidad Distrital de San Damián, Gestión 2019-2022 Alcalde Sr. Pinaud Ochoa Eder.

Sintetiza el esfuerzo y dedicación en la labor que viene desarrollando la gestión municipal, con la finalidad de satisfacer las necesidades del poblador de toda la localidad de San Damián, jurisdicción del Distrito de San Damián.

El proyecto ha surgido como respuesta a una exigencia presentada por mucho tiempo por los ciudadanos de la municipalidad distrital de San Damián, esto tiene que ver con la problemática de la transitabilidad y accesibilidad peatonal al área turística y a los centros de servicios públicos, que se ve restringida por la falta de la infraestructura vial en la actualidad.

Así mismo, el proyecto ha despertado una reacción favorable y acogedora de las diversas instituciones, y organizaciones públicas del Centro poblado del distrito de San Damián, debido a que su reconocimiento, selección y proposición del proyecto cuenta con la convocatoria animada de la población receptora, a través de la elaboración de un Taller Participativo, para el desarrollo del Plan de Acondicionamiento Urbano de la comunidad de San Damián.

Por esta razón la municipalidad ha priorizado pavimentar y construir escalera del tipo empedrado en el camino Quilquichaca – Llacsatambo del Distrito de San Damián, al servicio de los pobladores y de los turistas de acorde al esfuerzo físico-económico del sector.

Ante la preocupación expresada por los individuos de la ciudad de San Damián, la municipalidad, ha creído por conveniente elaborar el proyecto para ejecutar la obra.

b. Objetivos generales y específicos

Son crear las adecuadas condiciones de transitabilidad del camino Quilquichaca – Llacsatambo en del Distrito de San Damián.

Para lo cual se requiere el mejoramiento del camino en mención de la localidad de San Damián, con el cual se dará solución a los problemas de transitabilidad peatonal en el sector, el proyecto contribuirá a incrementar el bienestar de los individuos.

La recomendación es ejecutar el Proyecto: “Mejoramiento del servicio de transitabilidad peatonal y acondicionamiento turístico del camino Quilquichaca – Llacsatambo, Distrito de San Damian – Provincia de Huarochiri – Departamento de Lima”.

c.Características generales

Nombre del Proyecto: “Mejoramiento del servicio de transitabilidad peatonal y acondicionamiento turístico del camino Quilquichaca – Llacsatambo, Distrito de San Damian – Provincia de Huarochiri – Departamento de Lima”.

CODIGO DE INVERSIÓN: 2453958

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Localidad: San Damián
Distrito: San Damián
Provincia: Huarochirí
Departamento/Región: Lima
Coordenadas UTM: Longitud Oeste: 76° 23' 3
Latitud Sur: 12° 01' 03
Altitud Media: 3,235.00 m.s.n.m.



Figura 6. Mapa político de la Región Lima
Fuente: INEI

El mapa político de la Provincia de Huarochiri, y del distrito de San damián según el INEI se muestra a continuación

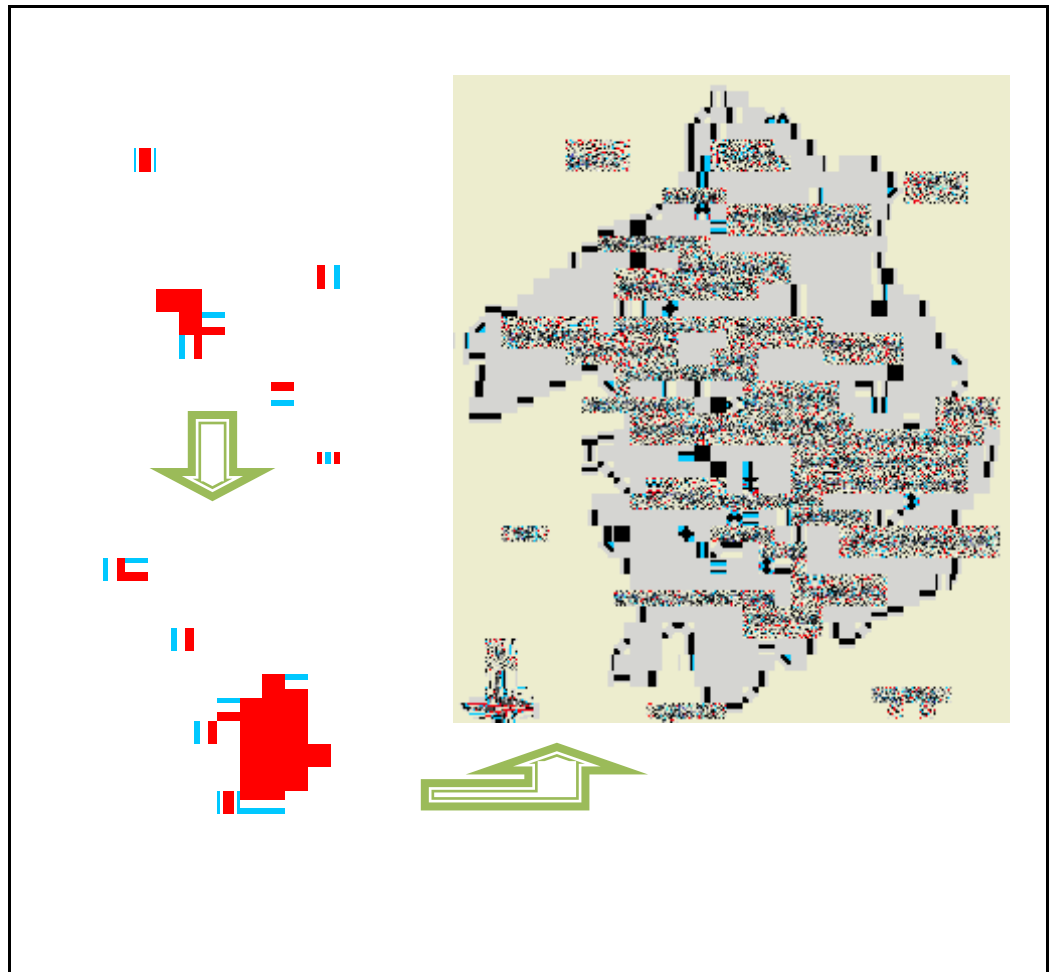


Figura 7. Mapa político de la Provincia de Huarochiri
Fuente: INEI



Figura 8. Mapa político del Distrito de San Damián
Fuente: INEI

Topografía, geología e hidrología

Topografía.-

La localidad de San Damián, se encuentra asentada en la parte alta del valle interandino con suelos medianamente ondulados, quebradas de gran profundidad y medianamente pobladas de andenería agrícola y pecuaria esto debido a la escasa cantidad de agua de las fuentes cercanas (manantiales) en la zona.

Geología.-

El estudio de la geología geológico de de San Damián presenta un área aproximada de 343.22 Km². Este estudio dio ha conocer la geomorfología, estratigrafía, petrografía y zonas convenientes de la capital del distrito.

Geomorfológicamente comprende parte del flanco occidental de la Cordillera Andina, habiéndose encontrado superficialmente por suelos arenosos limoso algo de arcilla de color beige, con gravillas muy pequeñas en buen porcentaje, con presencia de afloramiento de roca andesita muy intemperizada.

Hidrología.-

Hidrológicamente, la zona tiene escasa cantidad de agua, en todo el valle está conformado por micro cuencas con abundante recurso hídrico, producto de filtraciones provenientes de las segmentos altos de la localidad.

En el transcurso de Diciembre hasta Marzo, se registran presipitaciones lo que aumenta por infiltración y escorrentía tanto el manto acuífero como el caudal de riachuelos tributarios y por ende la principal cuenca de la zona.

Población.-

Actualmente, la localidad de San Damián, distrito de San Damián, está conformada aproximadamente por 65 predios, cuyos habitantes mayormente son niños y adultos que hacen un total estimado de 1,220 habitantes. Cabe indicar que la población juvenil emigra a la ciudad de Lima como consecuencia de la falta de empleo y a la falta de asistencia educativa y principalmente la escasa fuente de trabajo.

Actividad principal de la población y el nivel de vida

La ciudadanía se brinda prioritariamente a la agricultura, complementariamente la ganadería, tiene una cedula de cultivos orientada básicamente a productos de pan llevar y frutales como también la crianza de animales menores.

El status de vida de la población es pobre; los ingresos por sus cosechas no alcanzan la rentabilidad esperada debido a que la comercialización de los mismos es a través de intermediarios, con poco margen de ganancia del agricultor, beneficiándose en mayor proporción los comercializadores o intermediarios.



Figura 9. Poblado de San Damián

La población participa en actividades Agrícolas. Se observa zonas aledañas al distrito con andenería para el cultivo y ganadería.

Infraestructura productiva

El regadío se lleva a cabo por gravedad mediante canales, y almacenamiento en y pozos, así como también el riego a goteo en el jurisdicción de San Damián.

Comercialización y Mercados:

La modalidad de comercialización es por venta directa en un 80% y por intermediarios en un 20%.

En la agricultura se emplea tecnología tradicional. Los productos ganaderos como ovino, vacuno, cuy y aves de corral se comercializan preferentemente en ferias semanales.

Turismo y otros

1. Se ha implementado un local de atención al turista debidamente adecuado para una atención eficiente.
2. Se ha promocionado el Turismo logrando que el Operador Sierra Verde y el diario El Comercio publiciten en su página Web este circuito como alternativa de fin de semana.
3. La gente en este distrito está preparada para atender eficientemente al turista debido a que han recibido talleres de capacitación y asistencia técnica en Guiado, Hospedaje y Restaurante.

En los otros dos proyectos se han logrado aumentar la crianza de cuyes en los pobladores y mejorar la raza de sus cuyes.

También se ha incrementado la cantidad de terreno para el cultivo de Hierbas aromáticas y medicinales los cuales incrementarán el nivel comercial de la zona.

Población económicamente activa

La localidad administradamente impulsa, según los datos proporcionados por los comuneros, considerando a la población masculina y femenina en edad y capacidad de trabajar en la agricultura, ganadería y otras actividades menores es del 70 % de la población de San Damián – Jurisdicción de San Damián.

Infraestructura de servicios básicos de la población

Educación:

El distrito de San Damián cuenta con sólo 01 centro Inicial en la localidad de san Damián, 3 Centros educativos de nivel primaria en los pueblos de No cuenta con institutos superiores o tecnológicos.

La Infraestructura es mala, el equipo y material didáctico es insuficiente.

Solo el 60% de la población ha asistido a una escuela secundaria. Los que cuentan con Superior o técnica son el 1%.

Salud:

Existe un Puesto de Salud de San Damián que está a cargo de un médico. Para atenderse en casos de mayor gravedad, recurren a hospitales de Chosica o Lima.

El servicio de atención médica en San Damián se desarrolla en un establecimiento de Salud, el cual tiene la categoría de Puesto de Salud, se localiza en la población de San Damián perteneciente a la Red N° de Lima - Huarochirí.

La atención del puesto de salud es limitado y de baja calidad, debido al insuficiente número de profesionales.



Figura 10. Puesto de San Damián – Provincia de Huarochirí

Vivienda:

Los pobladores del distrito de San Damián, habitan en viviendas de tipo semis - rústicas construidas de albañilería de adobe y techos mayormente de calamina.



Figura 11. Vivienda Tipo en el distrito de San Damián

Fuentes de Energía:

La localidad de San damian, tiene el servicio de electricidad en forma permanente sin interrupciones.

Para preparar los alimentos utilizan como combustible la leña, que les permite economizar en energia.

Saneamiento Público:

San Damián cuenta con redes de agua potable pero con limitado abastecimiento. El volumen de agua para consumo es en un 60% en las localidades de san Damián, en su mayoría con piletas públicas.

Recientemente se han concluido el tendido de redes de alcantarillado en la ciudad de san Damián.

Servicio Telefónico:

Cuenta con servicio telefónico público (VALTRON) y señal móvil. Así mismo cuenta con estación de radio comunicación y recientemente señal móvil Claro.

Ubicación y acceso

La ubicación política de la zona del proyecto es:

Localidad: San Damián

Distrito: San Damián
Provincia: Huarochirí
Departamento/ Región: Lima

La comunicación al distrito de San Damián se realiza por la localidad de Cocachacra (1,500 m.s.n.m) enclavada en el Km. 51 de la Carretera Central y a través de 60 Km. de vía afirmada al lugar de Santiago de Tuna (2,921 m.s.n.m.), distante 22 Km. a la localidad de San Andrés de Tupicocha (3,306 m.s.n.m), y continua a la localidad de San Damián (3,235.0 m.s.n.m). 60 km

Tabla 2.
Vías de Acceso a la localidad de san Damián.

Descripción de Tramos	Tipo de Superficie de Rodadura	Longitud (Km)	Tiempo promedio de recorrido
Lima - Cocachacra	Asfaltada	51	3 Horas
Cocachacra-San Damián	Trocha afirmada	60	3 Horas

Fuente: Elaboración propia

Nota: MTC

d.Descripción de la situación actual

El Casco urbano rural (las escalinatas de la capital Distrito San Damián), presenta caminos y trochas en condiciones inadecuadas de transitabilidad peatonal, siendo más relevante este problema en las escalinatas turísticas, por lo que el problema lo definimos como:

“Inadecuadas condiciones para el tránsito de individuos y acondicionamiento turístico del camino Quilquichanca Llacsatambo en la localidad de San Damián”

e.Consideraciones en el diseño del proyecto

Ubicación y extensión

El proyecto comprende una adecuada transitabilidad peatonal de los pobladores y turistas en el CAMINO QUILQUICHANCA LLACSATAMBO EN LA LOCALIDAD DE SAN DAMIAN, mediante la construcción del empedrado del camino, ya que se encuentra en mal estado, poniendo en peligro y riesgo a los peatones en especial al tránsito peatonal de los pobladores.

Zonificación

Se construirá el empedrado entre límites del camino de Quilquichaca – Llacsatambo conformando una pendiente del mismo al centro de cada calle para la descarga pluvial también conformación de sardinel para la estabilidad de camino empedrado.

Realizar la construcción de acuerdo a las consideraciones técnicas citadas en el expediente y en concordancia al Reglamento Nacional de Edificaciones, garantizando su estabilidad y funcionabilidad durante su vida útil.

Realizar el proceso constructivo en condiciones óptimas previendo el periodo de lluvias, para que este no afecte las labores a ejecutar.

Descartar todo tipo de impacto negativo, ya que esta es una obra de mejora del ornato público a corto plazo del desarrollo sostenible de la localidad de San Damián

Accesibilidad

El ingreso a la localidad de San Damián se realiza por la localidad de Cocachacra (1,500 m.s.n.m) ubicada en el Km. 51 de la Carretera Central y a través de 60 Km. de vía afirmada a la localidad de Santiago de Tuna (2,921 m.s.n.m.), distante 22 Km. a la localidad de San Andrés de Tupicocha (3,306 m.s.n.m), y continua a la localidad de San Damián (3,235.0 m.s.n.m). 60 km.

f. Descripción técnica del proyecto

Trabajos Provisionales

Se considera el local, el aviso de la obra de 3,60 x2,40 m. , y la señalización temporal de seguridad.

Trabajos Preliminares

Se considera el limpiado del área y el trazado y nivelación (estación).

Movimiento de Tierras

Se considera el corte del terreno a 0,20 cm. de profundidad, la nivelación y el relleno y compactación.

Transporte de Materiales y Agregados

Se considera el acreo, de agregado, cemento, madera, agua, y material excedente.

Eliminación de material excedente carguio manual c/volquete de 6 m³ D<=5km

Obtención de piedra grande en cantera

Corte y habilitación de piedra según diseño

Acarreo manual de P.G (prom. 10") D>100M

Carguio y transporte de piedra habilitada desde cantera hasta la obra D<18KM volquete 15 m³

Pavimentación

Encofrado y desencofrado

Pavimentación de via con piedra escogida y en condiciones de mezcla C:A 1:6 + 40 % PM E=15CM

Cunetas – concreto $f'c= 175\text{kg/cm}^3$ manual

Cunetas – encofrado y desencofrado, 1M X 0.50M, E=0.10M

Junta de construcción de tecnopor E=1”

Junta con asfalto E=1”

Escaleras

Baranda de madera rolliza de diam 3” (Eucalipto) H: Expuesta 0.90 m

Bancas urbanas según diseño adjunto.

Depósito de basura.

Muro de Contención Simple

Asentado de Muro de Piedra

Cimiento de Piedra

Emboquillado

Junta de dilatación

Drenaje de Tubería 2”

Otros

Suministro e instalación de placa recordatoria de metal y vidrio

Kit de herramientas

Kit de implementos de seguridad

Ensayo densidad de campo

Prueba de diseño de mezclas de concreto

Prueba de resistencia a la compresión del concreto

Flete terrestre.

Levantamiento topográfico

Los planos topográficos se han realizado trabajos de topografía en el sitio de predominio del plan, usando metodologías y equipos necesarios para el levantamiento topográfico tales como estación total, nivel, miras, winchas, jalones, De los análisis de toda la información mencionada se ha establecido el planteamiento de estado actual y futuro del camino Quilquichaca - Llacsatambo.

Posterior al trabajo de campo se ha realizado el procesado de toda la información recogida, la cual se plasma en planos y hojas de cálculo que se adjuntan en este Expediente Técnico.

Para la elaboración de los planos se ha tenido en cuenta las recomendaciones y Parámetros de Diseño con Infraestructura de planeamiento urbano rural, saneamiento existente en las calles expuestas en el Reglamento Nacional de Construcción.

Área de influencia del plan

Beneficios esperados

Directo.-

Los beneficiarios con el proyecto serán en total 1220 pobladores que conforman la localidad de San Damián, distrito de San Damián.

Indirecto.-

Los beneficiarios indirectos del proyecto será el total de población del distrito, 1220 pobladores y turistas a la capital del distrito (censo 2007).

Validez de especificaciones, planos y metrados básicos

En caso de disconformidad de interpretación, el orden de prioridad secuencial es los planos el presupuesto las especificaciones y los metrados.

Viabilidad técnica y social del proyecto

Aspectos técnicos

Características del Suelo de Fundación.-

La obra proyectada se emplazara sobre suelo compuesto de material de origen fluvio aluvial, compuesto principalmente por grava, arena, limo y arcillas. También se ha verificado la presencia en algunos tramos de roca fracturada suelta superficialmente.

De las observaciones realizadas en el campo y de lo obtenido del recinto de Funcionamiento de Superficie se puede inferir de acuerdo a la clasificación SUCS de los materiales que conforman el suelo de fundación; que se clasifica como arcilla mezclado con material granular firme y cuya capacidad portante en promedio es de 12.80 kg/cm². con un CBR de 42.10.

Para fines de diseño estructural se ha tomado el valor de la capacidad portante teniendo en cuenta que la muestra de suelo fue extraída a una profundidad de 1.00.

Cabe indicar que en ninguno de los casos se ha detectado turbas, fangos u otro material que ponga en riesgo las estructuras que comprenden el proyecto.

Canteras y Materiales de Construcción.

Para las obras de concreto simple, los agregados serán adquiridos de las canteras aledañas u otras canteras de calidad certificada.

Aspectos sociales

Aceptación del Proyecto.-

El proyecto nace a iniciativa de la Municipalidad de San Damián por mejorar la Infraestructura Vial que permita satisfacer la demanda poblacional que cada año se ve incrementada y en especial los niños y ancianos.

La elaboración del estudio por encargo de la Municipalidad, ha motivado que tanto las autoridades y población en general se encuentren muy identificados con el proyecto.

Evaluación del impacto ambiental

Diagnóstico del sistema ambiental en el ámbito del proyecto

Situación sin proyecto.-

En la actualidad en la zona donde se emplazara la obra, no se observa severos problemas de erosión, asentamiento y contaminación del medio ambiente; sin embargo, en zonas agrícolas aledañas al proyecto, el sobre pastoreo y falta de cobertura vegetal, aunada a las precipitaciones abundantes, originan métodos de desgaste y rebajamiento de las superficies. No existe uso indiscriminado de productos químicos en la agricultura. La fuente de agua es proveniente de lagunas y manantiales y es de buena calidad.

Situación con proyecto.-

El sistema ambiental no se modifica sustancialmente debido a que el área que ocupara la infraestructura a construirse, es relativamente pequeña, que no afectara la flora, fauna y población en general.

Recomendaciones.-

Capacitación a los trabajadores para evitar la contaminación por desechos sólidos y residuos líquidos del área de trabajo, mediante el uso de los servicios higiénicos existentes en la localidad.

Limpieza y desinfección periódica del área de trabajo Evitar la quema de desperdicios (plásticos, papeles, llantas, malezas).

Para evitar accidentes fatales, el Ingeniero Residente se encargara de dictar charlas de seguridad en el trabajo como también sensibilización sobre medio ambiente y salud; asimismo, se deberá señalar los puntos críticos de alto riesgo antes de las edificaciones .

g. Cuadro resumen de metas

Tabla 3.

Resumen de metas

Componente	Unidad	Cantidad
PAVIMENTACIÓN		
ENCOFRADO Y DEENCOFRADO		
PAVIMENTACIÓN DE VIAS CON PIEDRA SELECCIONADA Y HABILITADA MEZ	m2	1,710.0000
TRABAJOS PROVISIONALES		
CUNETAS - CONCRETO F' C= 175 KG/CM3, MANUAL	m3	19.0000
ALQUILER DE LOCAL PARA LA OBRA	mes	76.0000
CHANTAL DE ENCOFRADO Y DESENCOFRADO. 1MX0.50M. E=0.10M	md	340.0000
JARRALES DE OBRA IMPRESIÓN DE BANNER DE 3.60 M X 2.40 M (SOPORTE	md	340.0000
SEÑALIZACIÓN TEMPORAL DE SEGURIDAD	md	340.0000
ESCALERAS		
LETRINA DOMICILIARIA DE MADERA Y CALAMINA DE (1.20 X1.20) INTERIO	und	2.0000
BARANDA DE MADERA ROLLIZA DE DIAM 3" (EUCALIPTO) H- EXPUESTA 0.9	m	950.0000
TRABAJOS PRELIMINARES		
BANCOS PIRIBANAS SEGUN DISEÑO ADJUNTO	und	9.0000
DEPOSITO MANUAL DE TERRENO NORMAL	md	1,900.0000
MURO DE CONEXIÓN Y REPLANTEO CON EQUIPO (ESTACION)	m2	1,900.0000
ASMIENNO DE TIERRA PIEDRA HABILITADA MEZCLA C:A 1:6 + 75% P.G.	m3	122.0000
ENCORTE Y RENDIDO SEMIROSO MANUAL	m3	1,000.5000
CORTE EN PEDRERA NORMAL	m3	1,782.0000
JUNTA DE CONSTRUCCIÓN DE TECNOPOR E=1"	m3	11.4000
EXCAVACION DE ZANJAS PARA CIMENTOS HASTA 1.40M EN TERRENO SEM	m3	48.0000
JUNTA CON ASFALTO E=1"	m	11.4000
NIVELACION Y COMPACTACION DE SUBRASANTE CON EQUIPO LIVIANO	m2	1,900.0000
DRENAJE EN MURO TUBERIA Ø 2"	m	24.0000
RELLENO CON MATERIAL PROPIO SIN COMPACTAR	m3	65.0000
EMBOSQUILLO DECORATIVO EN MURO DE PIEDRA. MEZCLA C:A 1:4	m2	95.0000
OTROS		
TRANSPORTE DE MATERIALES Y AGREGADOS		
SACARREO DE AGREGADOS DE MLC 30M	um3	3050.0000
RECORDATORIA DE METAL Y VIDR	um3	3050.0000
KATAPHEGRAMAS 50 < D < 100M	glad	1,464.0000
KATAPHEGRAMAS DE SEGURIDAD	glad	1,464.0000
KATAPHEGRAMAS PARA ENCOFRADO EN PENDIENTE PRONUNCIADA	glad	934.8224
ENSAYO DENSIDAD DE CAMPO	und	1.0000
ANALISIS DE AGUA PARA LA OBRA DMÁX<50M	m3	45.4504
DISEÑO DE MEZCLAS DE CONCRETO	und	1.0000
ACARREO DE MATERIAL EXCELENTE PARA SER UTILIZADO EN RELLENOS	m3	65.0000
RESISTENCIA A LA COMPRESION DEL CONCRETO	und	3.0000
ELIMINACION DE MAT. EXCED. CARGUIO MANUAL C/VOLQUETE DE 6 M3 D	m3	2,299.2470
ELIETE TERRETE	glad	1.0000
EXTRACCION DE PIEDRA GRANDE EN CANTERA	m3	329.0454
MITIGACION POR IMPACTO NEGATIVO EN EL AIRE (RUIDO, POLVOS, OLORE	glad	1.0000
CORTE Y HABILITACION DE PIEDRA PARA ESCALERAS SEGUN DISEÑO	m3	153.9000
CORTE Y HABILITACION DE PIEDRA PARA MURO SEGUN DISEÑO	m3	175.1454
ACARREO MANUAL DE P.G. (PROM. 10") D>100M	m3	329.0454
CARGUIO Y TRANSP. DE PIEDRA HABILITADA DESDE CANTERA HASTA LA C	m3	329.0454

PAVIMENTACIÓN		
ENCOFRADO Y DEENCOFRADO	m2	120.7200
PAVIMENTACIÓN DE VÍAS CON PIEDRA SELECCIONADA Y HABILITADA MEZ	m2	1,710.0000
CUNETAS - CONCRETO F' C= 175 KG/CM3, MANUAL	m3	19.0000
CUNETAS - ENCOFRADO Y DEENCOFRADO, 1MX0.50M, E=0.10M	m2	76.0000
JUNTA DE CONSTRUCCIÓN DE TECNOPOR E=1"	m	340.0000
JUNTA CON ASFALTO E= 1"	m	340.0000
ESCALERAS		
BARANDA DE MADERA ROLLIZA DE DIAM 3" (EUCALIPTO) H= EXPUESTA 0.9	m	950.0000
BANCAS URBANAS SEGUN DISEÑO ADJUNTO	und	9.0000
DEPOSITO DE BASURA	und	6.0000
MURO DE CONTENCION SIMPLE		
ASENTADO DE MURO DE PIEDRA HABILITADA MEZCLA C:A 1:6 + 75% P.G.	m3	122.0000
ENCOFRADO Y DEENCOFRADO	m2	30.5000
CIMIENTO DE PIEDRA ASENTADO CON MORTERO C/A 1:5	m3	48.0000
JUNTA DE CONSTRUCCIÓN DE TECNOPOR E=1"	m	11.4000
JUNTA CON ASFALTO E= 1"	m	11.4000
DRENAJE EN MURO TUBERÍA Ø 2"	m	24.0000
EMBOQUILLADO DECORATIVO EN MURO DE PIEDRA, MEZCLA C:A 1:4	m2	90.0000
OTROS		
SUMINISTRO E INSTACION DE PLACA RERCORDATORIA DE METAL Y VIDR	und	1.0000
KIT DE HERRAMIENTAS	glb	1.0000
KIT DE IMPLEMENTOS DE SEGURIDAD	glb	1.0000
ENSAYO DENSIDAD DE CAMPO	und	1.0000
DISEÑO DE MEZCLAS DE CONCRETO	und	1.0000
RESISTENCIA A LA COMPRESIÓN DEL CONCRETO	und	3.0000
FLETE TERRETRE	glb	1.0000
MITIGACION POR IMPACTO NEGATIVO EN EL AIRE (RUIDO, POLVOS, OLORE	glb	1.0000

Fuente: Elaboración propia

h. Cuadro resumen de presupuesto - monto de inversion.

TOTAL COSTO DE LA OBRA : S/. 498,618.95

COSTO DIRECTO : S/. 404,865.83

COSTO INDIRECTO: S/. 93,753.12

APORTE DEL PROGRAMA : S/. 286,808.85

MONC : S/. 186,425.97

OTROS : S/. 100,382.88

COFINANCIAMIENTO : S/. 211,810.10

El presupuesto total es de S/. 498,618.95 (SON CUATROCIENTOS NOVENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS DIECIOCHO CON 95/100 NUEVOS SOLES).

i. Modalidad de ejecución de obra

Ejecución por Administración Directa con el Cofinanciamiento entre la Municipalidad Distrital de San Damián y el Programa Trabaja Perú.

j. Plazo de ejecución.

El plazo de ejecución es de 04 meses (84 días) útiles.

4.1. 2. Estudio del impacto ambiental

a. Antecedentes

La Municipalidad distrital de San Damián, a través de la Gerencia de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial, en su condición de OPI de la municipalidad distrital de Antioquía, otorgó la VIABILIDAD, del estudio de Pre inversión a nivel de Factibilidad así también con la elaboración de Expediente Definitivo denominado “MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y ACONDICIONAMIENTO TURISTICO DEL CAMINO QUILQUICHACA-LLACSATAMBO, DISTRITO DE SAN DAMIAN - PROVINCIA DE HUAROCHIRI - DEPARTAMENTO DE LIMA”, la misma que se encuentra ubicado en la Provincia de Huarochirí, Distrito de San Damián.

Para la elaboración del estudio en mención, es la Gerencia planificación de Infraestructura, quien se hace cargo, designando a los profesionales responsables para la elaboración del mencionado estudio. En este caso específico el Estudio de Impacto Ambiental.

b. Objetivos

El Informe de Impacto Ambiental del emprendimiento autoritario de "Avance de la administración de tránsito de caminantes y moldura de veraneantes de la calle Quilquichaca - Llacsatambo, Distrito San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima", tiene la intención de:

- Investigar el sistema legal e institucional actual de tipo general, que se identifica con el Proyecto.

- Describe y desglosa extensamente los componentes físicos, bióticos y socioculturales aplicables, presentes en el espacio de impacto inmediato y indirecto del Proyecto.
- Distinga las áreas de la calle que abordan el peligro o la inestabilidad de la calle.
- Analizar los pasivos naturales a lo largo de las calles.
- Distinguir, evaluar y medir los potenciales efectos socio-naturales del Proyecto, para las etapas de desarrollo y actividad.
- Valorar de acuerdo con la perspectiva socioecológica, las distintas opciones propuestas por el emprendimiento, y legitimar las electivas elegidas en función de la investigación de los posibles efectos socio-naturales de las distintas alternativas evaluadas.
- Presentar el Plan de Manejo Socioambiental (PMA), que comprenderá la localización, planificación y dimensionamiento espacial de la contrarrestación, ajuste, pago y alivio de las consecuencias adversas esperadas para garantizar la correcta administración ecológica del emprendimiento; Incorporará los proyectos: medidas preventivas, moderación, remediación y / o sueldo, despilfarro de los ejecutivos, preparación e instrucción natural, administración arqueológica, anticipación de peligros y control de contratiempos, verificación ecológica, tablero de cuencos hidrográficos básicos, conclusión, observación de PMA. y especulaciones..

c. Metodología

Se sustenta en una secuencia predictiva el cual se elaboró conforme a las siguientes etapas:

- Etapa Preliminar de Gabinete
- Etapa de Campo
- Procesamiento de la Etapa de Campo

c.1. Etapa preliminar de gabinete

Compuso la fase subyacente del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del emprendimiento e incorporó el surtido y examen de la información (cartográfica y

alfanumérica), así como la variación de los dispositivos especializados (hojas especializadas) para adquirir los datos adecuados en la fase de campo abierto. Se elaboró la guía subyacente del espacio influenciado por el emprendimiento.

Los datos cartográficos utilizados para esta EIA han sido los acompañantes:

- Cartas Nacionales, confeccionadas por el Instituto Geográfico Nacional (IGN), a escala 1/100 000 (Hojas:
- Cartas Geológicas elaboradas por el Instituto Geológico, Minero Metalúrgico (INGEMMET).
- Mapa Ecológico del Perú con guía explicativa a escala 1: 1 000 000
- Mapa de Capacidad de Uso Mayor de las Tierras a escala 1 : 1 000 000
- Mapa Político SIG del Gobierno Regional de lima

c.2. Etapa de campo –

Comprende la segunda fase del EIA y comprende el área (fotografías), georreferenciación (instalaciones U.T.M.), de las partes físicas, naturales y sociales, in situ, en el espacio directamente influenciado por la tarea. Las regiones auxiliares que se utilizarán durante la mejora de las carreteras (almacenamiento de materiales sobrantes, campamento, etc.) aún están en el aire.

Adicionalmente, se adquirieron datos sobre los distintos temas recordados para el EIA de la región influenciada de la tarea, por lo que se notaron las organizaciones vecinales.

c.3. Procesamiento de la etapa de campo

En el tercer período del EIA se abordó la información obtenida en la etapa de campo. Se prepararon tablas cuantificables, esquemas y marcadores de ajuste para la evaluación ambiental.

Asimismo, se evaluaron los impactos normales de las prácticas de esfuerzo a través del examen de la red, utilizando una estructura entremezclada sujeta a las características del encargo.

Asimismo, se mencionaron los lugares: normal, planificación, estudio hidrológico, memoria descriptiva, señalización (Informe de Saneamiento Físico-Legal).

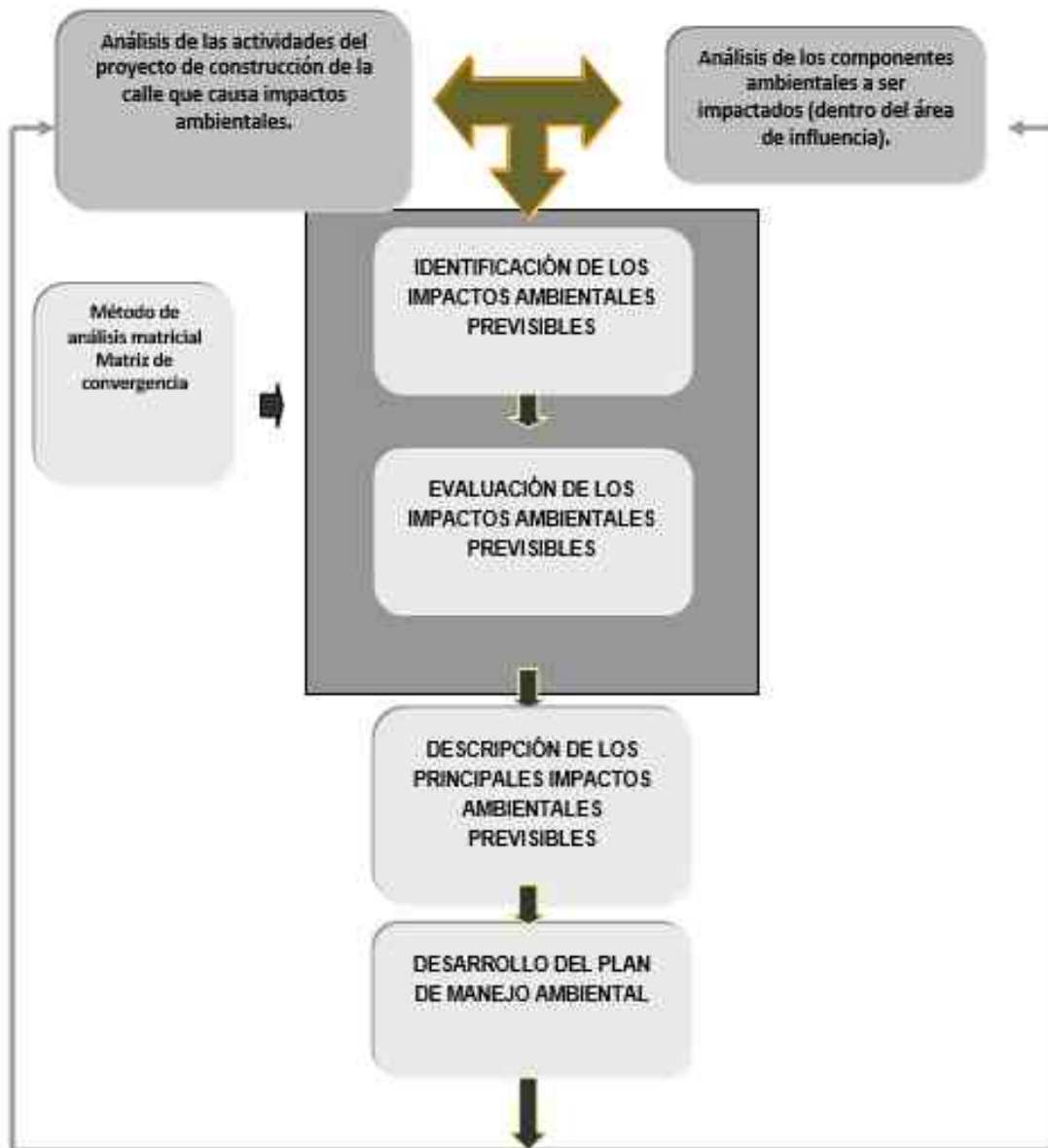


Figura 12. Secuencia del Informe de Evaluación Socio ambiental

4.1.2.1. Identificación y evaluación de impactos ambientales

a. Generalidades

Es el segmento se localiza y examina de los marcas climática potenciales en las calles de la localidad de San Damián.

b. Metodología

Se considera lo siguiente:

Análisis del Proyecto.

- Análisis del impacto ambiental
- Consecuencias del impacto ambiental
- Evaluación de los resultados del impacto ambiental

b.1. Método de Análisis

El trabajo de los impactos climático potenciales del propósito empleo el procedimiento matricial, el análisis multicriterio que genera la valoración de los impactos , seleccionando los criterios mas pertinentes.

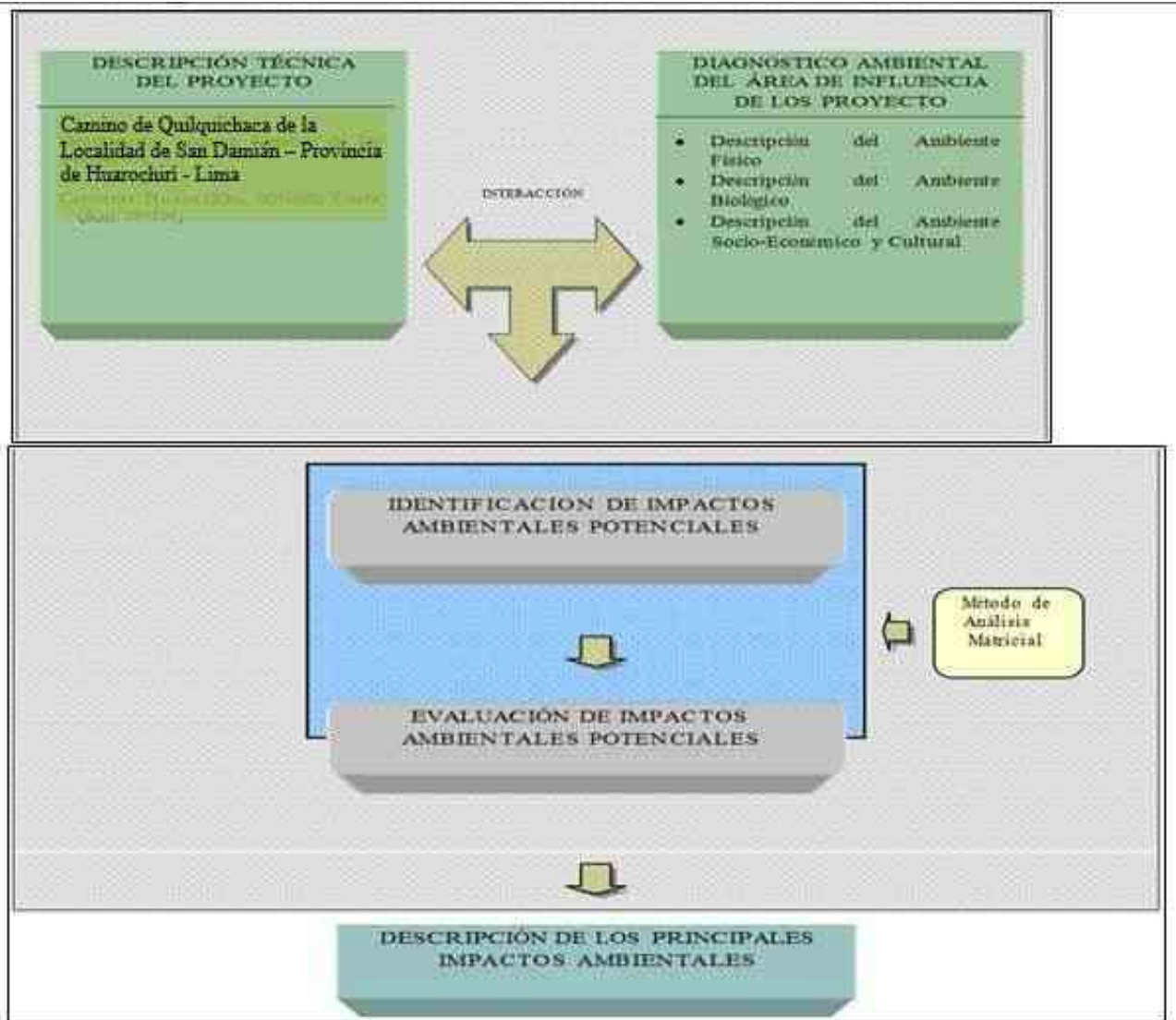


Figura 13. Secuencia de la evaluación de Impacto Ambiental

b.2. Actividades del Proyecto con potencial de causar Impacto.

Listado de las acciones del proyecto.

Etapa de Construcción

- Construcción de campamento y patio de maquinas
- Acondicionamiento de terreno
- Trabajo de máquina bruta y liviana
- Trabajo de la planta de asfalto
- Edificación de trabajos de arte
- Disposición de materiales excedente.

Etapa de Operación.

Operación de las calles (tránsito de vehículos)

b.3. Componentes del Ambiente Potencialmente Afectables.

Medio Físico.

- Agua
- Aire
- Suelo
- Relieve
- Paisaje

Medio Socioeconómico y Cultural

- Actores Afectados
 - Conflictos por afectación de Predios
- Aspectos Económicos
 - Empleo
 - Economía
- Aspectos Sociales
 - Tránsito local y actividades diarias
 - Seguridad y Salud

b.4. Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales Potenciales

Se muestra en la Matriz de Resumen.

b.5. Descripción de Impactos Ambientales Potenciales

Se describe las fundamentales marcas climático del propósito en el proceso de edificación y operación.

c. Plan de manejo ambiental

c.1. Generalidades

Considerando los análisis de impacto se construyo el Plan de Manejo ambiental (PMA), el cual contiene procedimientos para la conservación del ambiente.

c.1.1. objetivos del plan de manejo ambiental

Estos objetivos son:

- Aplacar los marcas circunstancial perjudiciasles y fortalecer los beneficiosos.
- Diseñar procedimientos provisorios y/o correctores.
- Estructurar el PMA.
- Cronogramar las actividades de los Programas Ambientales durante el proceso del proyecto.
- Anexar al cálculo de la construcción, los costos para la realización del PMA.

c.1.2. estrategia

Se consideran los siguientes programas de:

- Medidas Precautorias, Correctivas y de mitigación
- Monitoreado y Seguimiento
- Educación para lograr la Capacitación Ambiental
- Manejo de las Canteras
- Manejo de los almacenes de material sobrante.
- Manejo Ambiental del área de trabajo y Patio de equipos.
- Manejo de sobrantes y residuos.
- Señalizaciones de conservación del medio Ambiental
- Plantaciones de árboles.

- Inspección Ambiental
- Plan de Manejo Social
- Evento de Abandono de Servicios de Apoyo
- Programa de Inversiones

El Residente de implementara el PMA.

c.1.3. Implementación del plan de manejo ambiental

Las fundamentales acciones del Supervisor son:

- Custodiar la ejecución del PMA.
- Supervisar las obras de manejo, y aplicación de las medidas del cuidado del medio ambiente.
- Ejecutar las capacitaciones en coordinación con el Residente de Obra, sobre el cumplimiento del PMA.
- Exigir la aceptación de las reglas de mantenimiento climático y régimen climático vigente.
- Ubicar los impactos ambientales no contemplados en el PMA, y corregirlas si es necesario.

c.2. Programa de medidas preventivas, de mitigación y/o correctivas

Estan contempladas en el PMA para el proceso de “Mejora del asistencia de transitabilidad peatonal y acondicionamiento turistico del camino Quilquichaca – Llacsatambo, Distrito de San Damian – Provincia de Huarochiri – Departamento de Lima”.

Plan de manejo de residuos de las actividades de construcción

Los residuos de desarrollo se compone de materia prima de tratamiento excedentes, que no se han manejado en el escenario de la calle; así como por los materiales

directos, provenientes de la destrucción de diseños y mal uso de materia prima de desarrollo como alambres, concreto, madera, adobe, etc.

a. Consideraciones constructivas y/u operativas

Para las áreas de los botaderos para la exclusión de los materia prima de construcción, proveniente de las algunas construcciones que se ejecutarán en la remodelación de las calles, se asumirán consiguientes medidas:

- El material residual, deberán trasladarse y almacenar adecuadamente en los lugares previamente seleccionados (botaderos).
- Utilizar caminos autorizados, de no existir aperturar vías considerando que no perjudiquen el medio ambiente de los alrededores; a la vez realizar las señalizaciones.
- Antes de utilizar los botaderos, se eliminará la capa orgánica del suelo.
- El material orgánico aislado se pondrán en lugares pertinentes, de tal manera que sea viable su uso en el futuro en la reparación de estas áreas.
- El material depositado en los botaderos se compactaran como mínimo con cuatro pasadas de maquinaria pertinente.
- Para materiales rocosos, las fracciones más grandes corresponden ubicarse en la segmento exterior del almacén , para que utilicen de defensa de los taludes.
- Para evitar infiltraciones de agua, deben densificarse las dos últimas capas, mediante diez pasadas de tractor.
- Si el caso lo requiere deberá sumergir la materia prima trasladado y guardado, a fin de minimizar dichos efectos.

- Cuando el depósito se encuentra totalmente conformado, los espacios expuestos a la erosión pluvial serán reemplazadas, con plantas naturales de la zona, siempre que el caso lo requiera.

b. Responsable de Ejecución

Corresponde al Residente de obra con el visto bueno del Supervisión de Obra.

c. Presupuesto plan de mitigación de impacto ambiental

Tabla 4.
Presupuesto plan de mitigación de impacto ambiental

Descripción	Unidad	Metrado	Precio (S/.)	Parcial(S/.)
LETRINA DOMICILIARIA DE MADERA Y CALAMINA DE (1.20 X1.20) INTERIOR	und	2.0000	974.4000	1,948.8000
ELIMINACIÓN DE MAT. EXCED. CARGUIO MANUAL C/VOLQUETE DE 6 M3 D	m3	2,299.2470	17.0400	39,179.1689
MITIGACION POR IMPACTO NEGATIVO EN EL AIRE (RUIDO, POLVOS, OLORES)	glb	1.0000	2,000.0000	2,000.0000

Fuente: Elaboración propia

El presupuesto total a usarse en la mitigación de impactos ambientales será de S/. 43,127.97 (Cuarenta y tres mil ciento veintisiete con 97/100 nuevos soles).

4.2 Resultados descriptivos

4.2.1. Variable Vía de transitabilidad peatonal

Tabla 5.
Variable vía de transitabilidad peatonal

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	1	1,0	1,0	1,0
En desacuerdo	1	1,0	1,0	2,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	40	40,0	40,0	42,0
De acuerdo	44	44,0	44,0	86,0
Muy de acuerdo	14	14,0	14,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

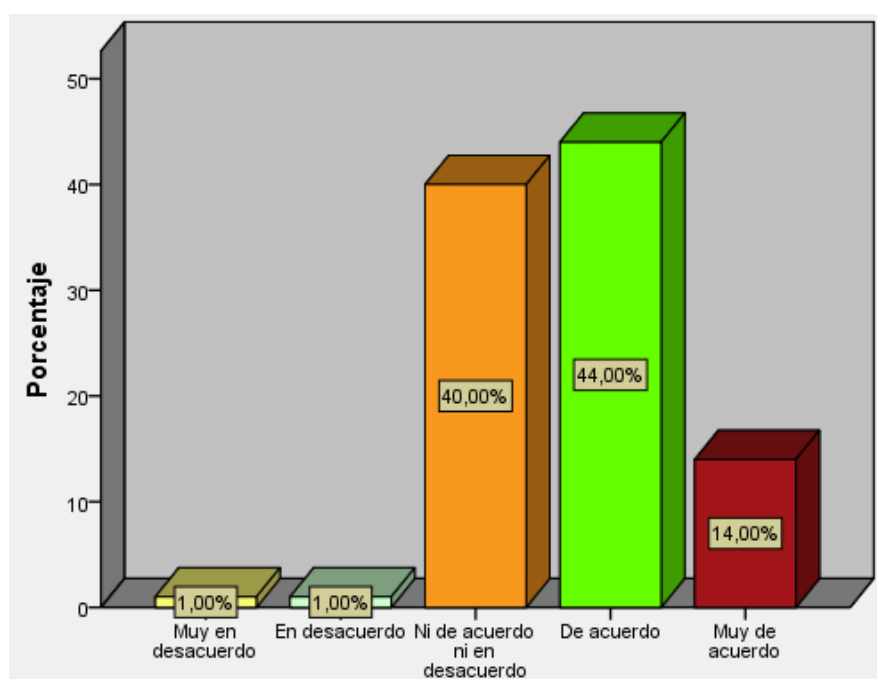


Figura 14. Variable vía de transitabilidad

Fuente: Encuesta aplicada a los pobladores.

En la tabla 5 y en la figura 14, se describe el nivel de aceptación de la variable transitabilidad. Se evidencia que 44% de pobladores están de acuerdo y un escaso 1% en desacuerdo; lo cual significa que la mayoría de pobladores considera necesario el mejoramiento de la vía de transitabilidad

4.2.1.1. Variable impacto ambiental

Tabla 6.
Variable impacto ambiental

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	25	25,0	25,0	25,0
En desacuerdo	52	52,0	52,0	77,0
Válidos Ni de acuerdo ni en desacuerdo	23	23,0	23,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

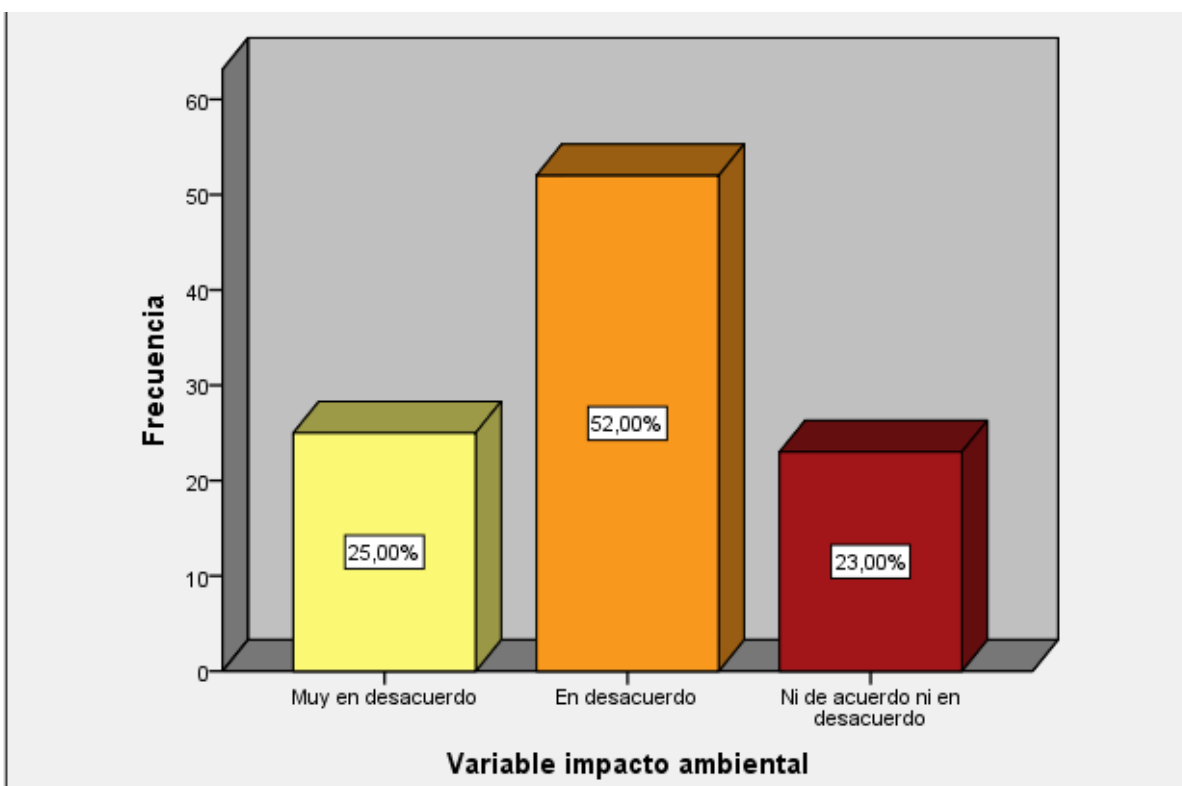


Figura 15. Variable impacto

En la tabla 6 y en la figura 15, se describe la variable impacto ambiental. Se evidencia que del 52% está en desacuerdo con el impacto ambiental; demostrándose que la mayoría de los pobladores consideran que afecta el medio ambiente la ejecución de la obra.

4.2.1.2. Variable pavimentación

Tabla 7.

Variable pavimentación

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	3	3,0	3,0	3,0
En desacuerdo	49	49,0	49,0	52,0
Válidos Ni de acuerdo ni en desacuerdo	48	48,0	48,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

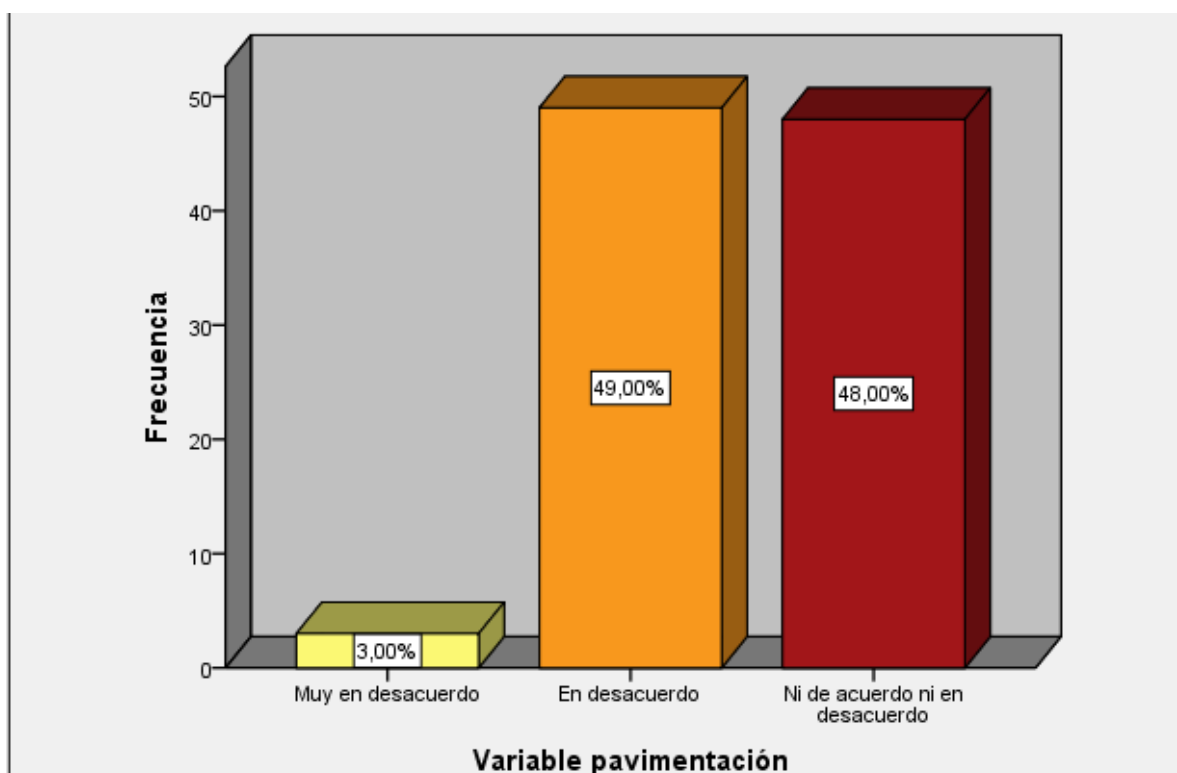


Figura 16. Variable pavimentación.

En la tabla 7 y en la figura 16, se describe la variable pavimentación. Se evidencia que del 49% de pobladores esta en desacuerdo con la pavimentación, esto debido a la modificación de áreas verdes y el impacto ambiental.

4.2.1.3. Variable arquitectura

Tabla 8.

Variable arquitectura

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	2	2,0	2,0	2,0
En desacuerdo	35	35,0	35,0	37,0
Válidos Ni de acuerdo ni en desacuerdo	63	63,0	63,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

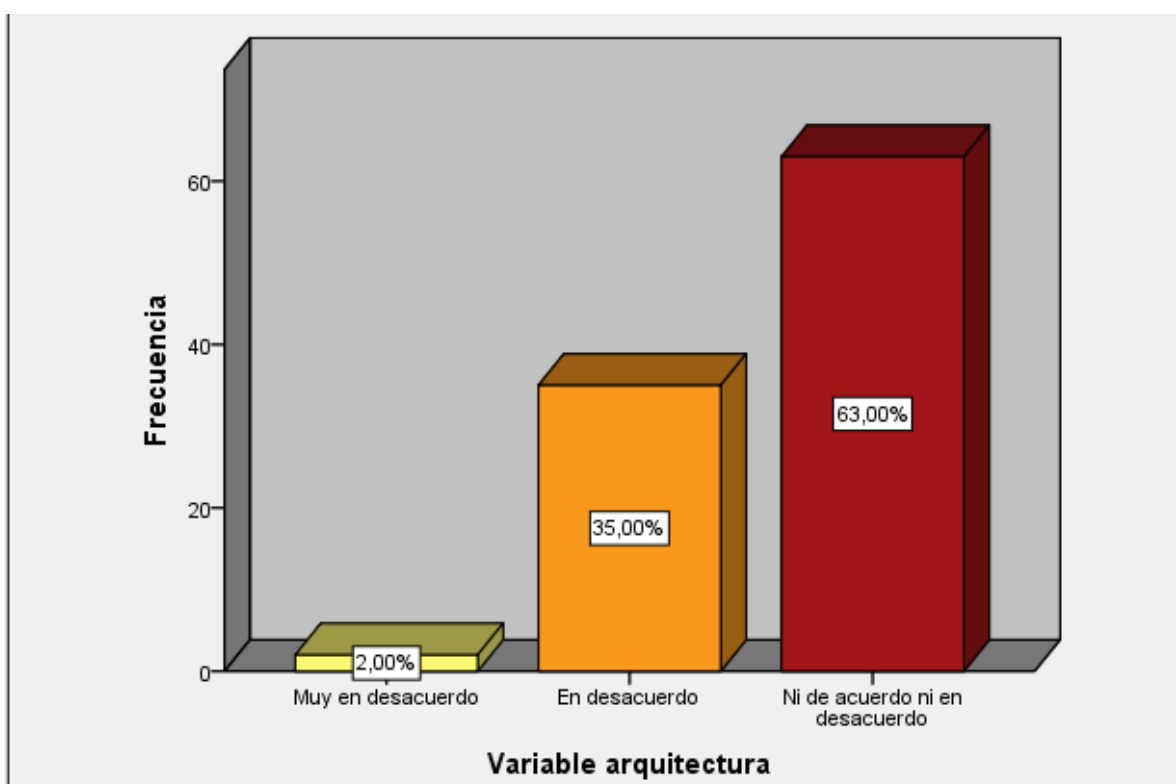


Figura 17. Variable arquitectura

En la tabla 8 y en la figura 17, se describe la variable arquitectura. Se evidencia que del 63% de pobladores no está de acuerdo ni en desacuerdo, lo cual demuestra que los pobladores tienen escasa apreciación con el diseño arquitectónico que puede ser por ser zona rural.

4.2.2. Variable Acondicionamiento turístico

Tabla 9.
Variable acondicionamiento turístico

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
En desacuerdo	13	13,0	13,0	13,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	39	39,0	39,0	52,0
De acuerdo	33	33,0	33,0	85,0
Muy de acuerdo	15	15,0	15,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

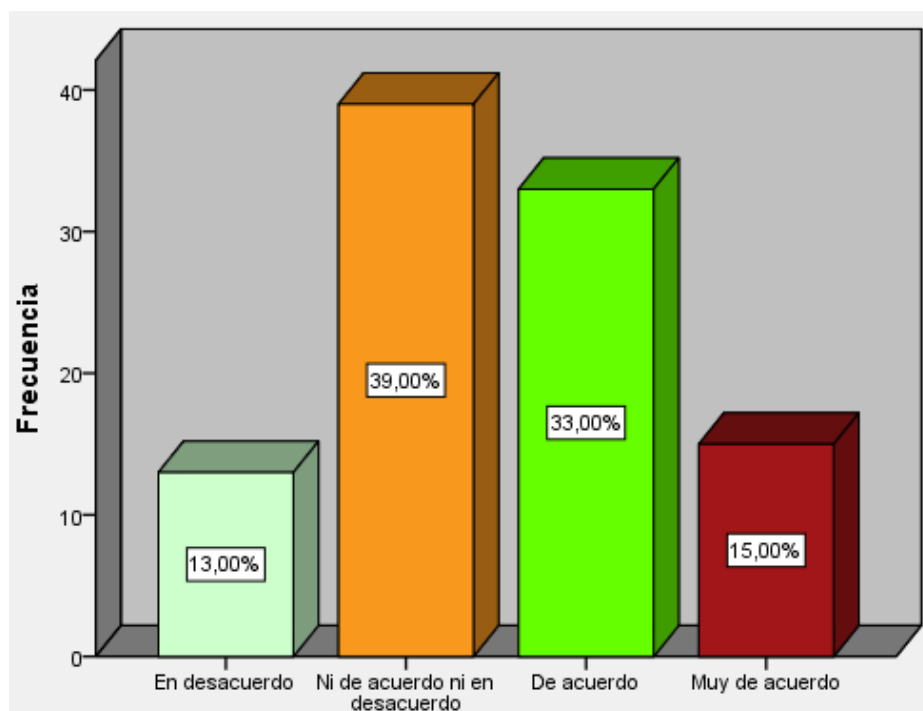


Figura 18. Variable acondicionamiento turístico

En la tabla 9 y en la figura 18, se describe la variable acondicionamiento turístico. Se evidencia que del 33% de pobladores están de acuerdo, el 15% de pobladores muy de acuerdo, demostrando que a la mayoría les interesa el acondicionamiento turístico del distrito.

4.2.2.1. Variable gestión

Tabla 10.
Variable gestión

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	14	14,0	14,0	14,0
En desacuerdo	25	25,0	25,0	39,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	31	31,0	31,0	70,0
De acuerdo	22	22,0	22,0	92,0
Muy de acuerdo	7	7,0	7,0	99,0
Total	100	100,0	100,0	100,0

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

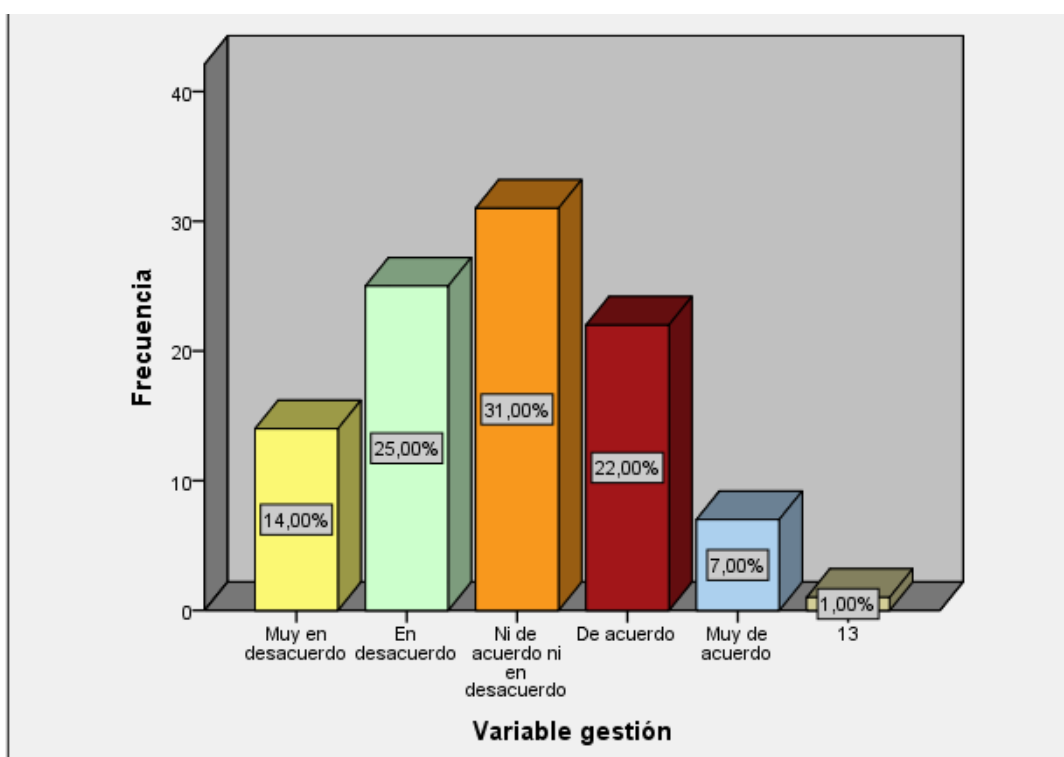


Figura 19. Variable gestión.

En la tabla 10 y en la figura 19, se describe la variable gestión. Se evidencia que el 22% de pobladores están de acuerdo con la gestión de las autoridades, el 7% muy de acuerdo, demostrando la buena gestión de las autoridades.

4.2.2.2. Variable Impacto sociocultural

Tabla 11.

Variable impacto sociocultural

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	2	2,0	2,0	2,0
En desacuerdo	4	4,0	4,0	6,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	46	46,0	46,0	52,0
Válidos De acuerdo	35	35,0	35,0	87,0
Muy de acuerdo	13	13,0	13,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los pobladores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

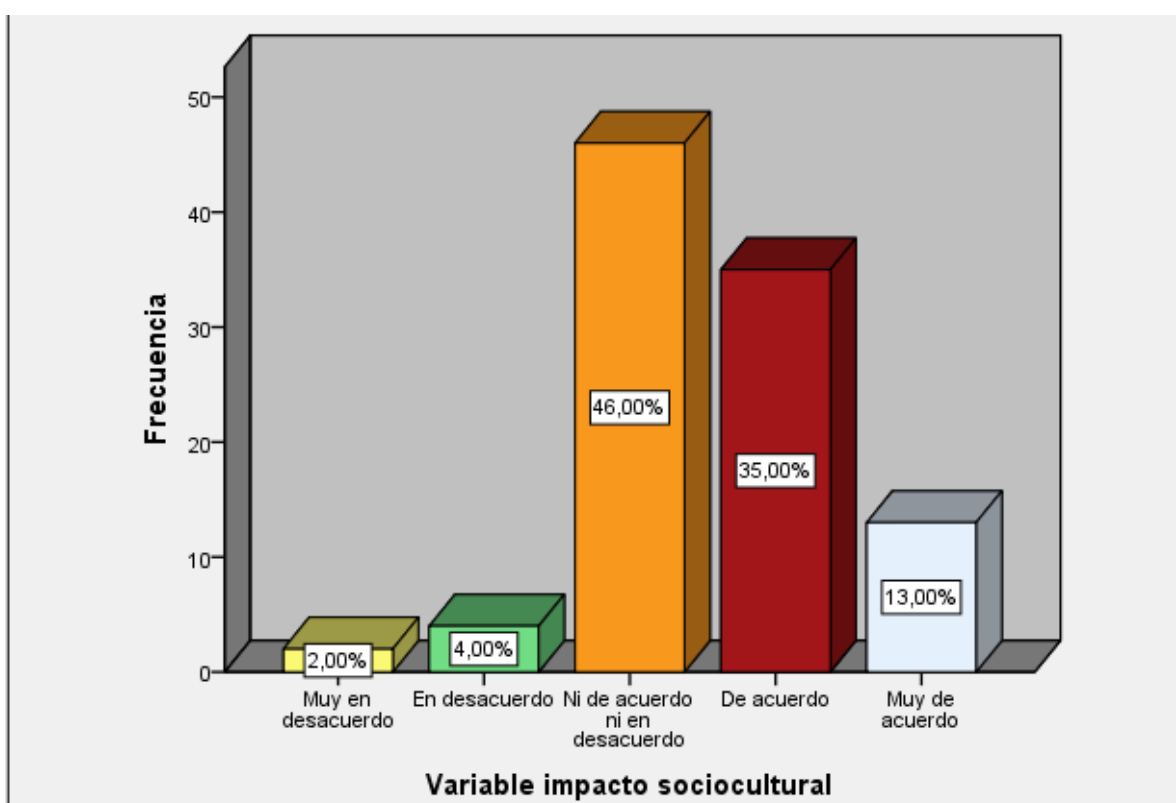


Figura 20. Variable impacto sociocultural

En la tabla 11 y en la figura 20, se describe la variable impacto sociocultural. Se evidencia que del 35% de pobladores están de acuerdo el 13% están muy de acuerdo con el beneficio en la comunidad de la obra.

4.2.2.3. Variable Impacto económico.

Tabla 12.

Variable impacto económico

Variable impacto económico				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Muy en desacuerdo	2	2,0	2,0	2,0
En desacuerdo	4	4,0	4,0	6,0
Ni de acuerdo ni en Válidos desacuerdo	26	26,0	26,0	32,0
De acuerdo	32	32,0	32,0	64,0
Muy de acuerdo	36	36,0	36,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Fuente: Encuesta aplicada a los trabajadores.

Nota: Visor de resultados del programa SPSS

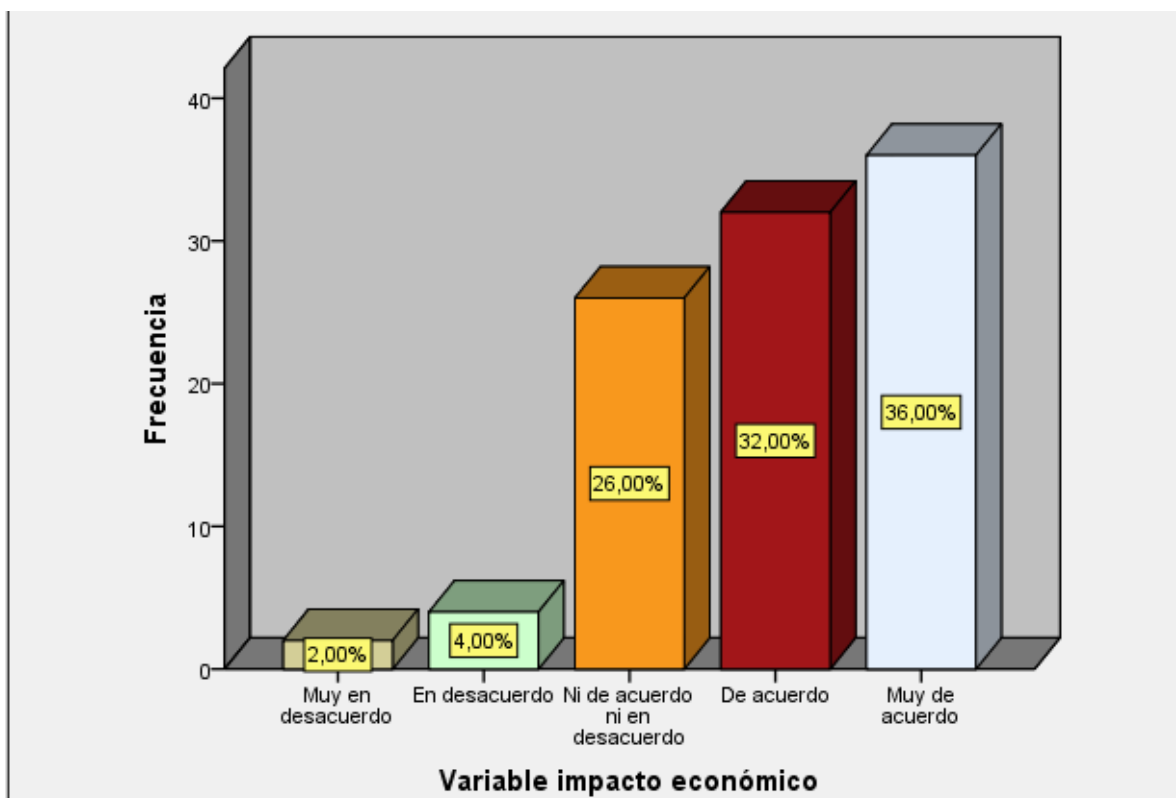


Figura 21. Variable impacto económico.

En la tabla 12 y en la figura 21, se describe la variable impacto económico. Se evidencia que del 32% están de acuerdo, el 36% de pobladores muy de acuerdo; lo cual demuestra el beneficio económico de la obra en la comunidad.

4.3 Contrastación de hipótesis

4.3.1. Hipótesis general.

H0: El mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo no se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima

H1: El mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

Tabla 13.

Correlación entre vía de transitabilidad y acondicionamiento turístico

			VARIABLE TRANSITABILIDAD	VATC
Rho de Spearman	VARIABLE TRANSITABILIDAD	Coeficiente de correlación	1,000	,226*
		Sig. (bilateral)	.	,023
		N	100	100
	VARIABLE ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO	Coeficiente de correlación	,226*	1,000
		Sig. (bilateral)	,023	.
		N	100	100

Fuente: Visor de resultados del programa SPSS

Interpretación

En la tabla 13, se observa que de la prueba de Rho Spearman nos da un Sig. asintótica de 0,023, que es menor que $\alpha = 0,05$; lo que permite deducir que El mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

4.3.2. Hipótesis específicas 01

H0: El impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo no se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima

H1: El impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima

Tabla 14.

Correlación entre vía impacto ambiental y acondicionamiento turístico

		VARIABLE IMPACTO AMBIENTAL	VARIABLE TRANSITABI LIDAD
Rho de Spearman	VARIABLE IMPACTO	Coeficiente de correlación	1,000
	AMBIENTAL	Sig. (bilateral)	,445**
		N	,000
			100
	VARIABLE	Coeficiente de correlación	100
	TRANSITABILIDAD	Sig. (bilateral)	,445**
		,000	
		100	

Fuente: Visor de resultados del programa SPSS

Interpretación

En la tabla 14, se observa que de la prueba de Rho Spearman nos da un Sig. asintótica de 0,000; que es inferior a $\alpha = 0,05$; esto nos induce deducir que el impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

4.2.3. Hipótesis específicas 02

H0: La pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo no se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

H1: La pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

Tabla 15.

Correlación entre pavimentación y acondicionamiento turístico

			Variable pavimentación	VATC
Rho de Spearman	Variable pavimentación	Coeficiente de correlación	1,000	,232*
		Sig. (bilateral)	.	,020
		N	100	100
VATC		Coeficiente de correlación	,232*	1,000
		Sig. (bilateral)	,020	.
		N	100	100

Fuente: Visor de resultados del programa SPSS

Interpretación

En la tabla 15, se observa que de la prueba de Rho Spearman se obtiene un Sig. asintótica de 0,020, lo cual es inferior a $\alpha = 0,05$; lo que induce deducir que la pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

4.2.4. Hipótesis específicas 03

H0: La arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo no se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

H1: La pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

Tabla 16.

Correlación entre arquitectura y acondicionamiento turístico

		Variable arquitectura	VATC
Rho de Spearman	Coeficiente de correlación	1,000	,294**
	Variable arquitectura Sig. (bilateral)	.	,003
	N	100	100
VATC	Coeficiente de correlación	,294**	1,000
	Sig. (bilateral)	,003	.
	N	100	100

Fuente: Visor de resultados del programa SPSS

Interpretación

En la tabla 16, se observa que de la prueba de Rho Spearman se obtiene un Sig. Asintótica de 0,003, lo cual es inferior a $\alpha = 0,05$; que permite deducir que la pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.

CAPITULO V: DISCUSION

5.1. Discusión de resultados

El resultado principal que se encontró fue que el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián , Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, sustentándose la aseveración dado que la prueba Rho Spearman genera un Sig. Asintótica de 0,023 que está por debajo del nivel de significancia 0,05.

Estos resultados se asemejan con lo encontrado por Jorquera (2018), quien encontró en su estudio que *"Análisis técnico Económico para la aplicación de pavimentos delgados en losas cortas en la carretera el cobre de la división el teniente de Codelco"* el valor arquitectónico que puede presentar una obra de ingeniería civil como paisaje turístico; lo cual quiere decir que la aplicación de pavimentos se relacionan con el mejoramiento del paisaje turístico.

Así también Arboleda (2018) en su investigación *"La pavimentación de la red vial secundaria como forma de progreso en el departamento de Antioquia"* determinó que las intervenciones de pavimentación traen ventajas en el el mejoramiento de esta red vial; evidenciándose que la pavimentación se relaciona con el mejoramiento de la red vial.

A esta conclusión llegó también Huamán & Yartaco (2014) en su investigación *"Perfil para el mejoramiento del camino vecinal integrador desde Malingas, Pueblo Libre, Monteverde bajo, Las Salinas hasta Convento del distrito de Tambogrande – Provincia de Piura"* donde llega a la conclusión que la culminación del proyecto de mejoramiento de la carretera generan impactos positivos y generan nuevas opciones de incremento turístico y comercial para la zona; estableciendo de esta manera la relación de mejoramiento de carreteras con el desarrollo turístico y comercial.

Al igual que Tocto (2020) en el estudio *" Análisis de ciclo de vida comparativo del adoquín para pavimento peatonal reciclado versus el convencional"* demuestra que la ejecución de la construcción considerando una economía circular, permite cumplir con el objetivo de una estructura sostenible e incrementar la calidad de vida.

También se evidencia que el mejoramiento de las carreteras, vías peatonales y caminos de las poblaciones mejoran la calidad de vida y situación económica lo cual obliga a las autoridades el permanente actuar sobre estas variables.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

Considerando que en toda investigación las conclusiones se derivan de los objetivos trazados en el estudio se ha obtenido como:

Primera conclusión que el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, esto se inferencia de la prueba de Rho Spearman con un Sig. asintótica de 0,023 que es inferior $= 0,05$; evidenciándose la relación entre las variables.

En tanto, a la segunda conclusión que se obtuvo es que el impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, diferenciándose de la prueba de Rho Spearman con un Sig. asintótica de 0,000 que es inferior $= 0,05$; evidenciándose la relación entre las variables.

En cuanto a la tercera conclusión se derivó, es que la pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, diferenciándose de la prueba de Rho Spearman con un Sig. asintótica de 0,020 que es inferior $= 0,05$; evidenciándose la relación entre las variables.

Por último, la cuarta conclusión a la que se derivó, es que la arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, diferenciándose de la prueba de Rho Spearman con un Sig. asintótica de 0.003 que es inferior $= 0,05$; evidenciándose la relación entre las variables.

6.2. Recomendaciones

Considerando que el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, se recomienda continuar con el mejoramiento de otras vías peatonales.

Teniendo en cuenta que el impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, se recomienda la arborización de la vía de transitabilidad.

En cuanto a la tercera conclusión se derivó, es que la pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, se recomienda mantenimiento permanente de las obras ejecutas para su sostenibilidad en el tiempo

Considerando que la arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima, se recomienda publicitar dicha obra para atraer el turismo en la zona.

Se recomienda gestionar la ejecución de otras vías de transitabilidad pendientes en la localidad.

Debe tenerse en cuenta también la capacitación de guías turísticos para mostrar las zonas turísticas de la zona.

Se debe propiciar puestos de trabajo a través de las obras de pavimentación de las vías peatonales pendientes, considerándose de preferencia a los pobladores del distrito.

CAPITULO VII. REFERENCIAS

7.1. Fuentes bibliográficas

- Arboleda Suárez, S. (2018). *“La pavimentación de la red vial secundaria como forma de progreso en el departamento de Antioquia”*. Antioquia: Universidad de Antioquia.
- Baena Paz, G. (2017). *“Metodología de la investigación”*. México: Patria.
- Bernal, C. (2010). *“Metodología de la investigación”*. Colombia: pearson.
- Booth, R. (2014). *“Turismo, panamericanismo e ingeniería civil. La construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón”*. Historia (Santiago), Vol.47 n°2.
- Crespo, C. (2004). *“Vías de comunicación”*. México: Limusa.
- Cruz Zuñiga, N., & Centeno Mora, E. (2019). *“La construcción epistemológica en Ingeniería Civil”*. pp. 1-30.
- De la Rosa Erosa, E. (2012). *“Introducción de la teoría de la arquitectura”*. México: Tercer milenio.
- Huamán Peláez, S. R., & Yataco Saravia, F. D. (2014). *“Perfil para el mejoramiento del camino vecinal integrador desde malingas, Pueblo Libre, Monteverde Bajo, Las Salinas hasta Convento del distrito de Tambogrande– Provincia de Piura”*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Jorquera Rojas, C. F. (2018). *“Análisis técnico Económico para la aplicación de pavimentos delgados en losas cortas en la carretera el cobre de la división el teniente de Codelco”*. Valparaiso-Chile: Universidad Federico Santa María.
- Méndez Cruz, J. P., & Wang Oropeza, M. C. (s.f.).
- Menéndez Acurio, J. R. (2009). *“Ingeniería de pavimentos”*. Lima: ICG.
- Ministerio de transporte. (2018). *“Glosario de términos”*. Lima: MTC.
- Ministerio de transportes y comunicaciones. (2014). *“Manual de carreteras”*. Lima-Perú: MTC.
- Moragues Cortada, D. (2006). *“Turismo, cultura y desarrollo”*. Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional.

- Morillo Moreno, M. (2011). *“Turismo y producto turístico”*. Mérida-Venezuela: Universidad.
- Orozco, L., Brumér, C., & Quirós, d. (2006). *“Aprovechamiento de impacto reducido en bosques latifoliados húmedos tropicales”*. Turrialba -Costa Rica: CATIE.
- Perez Rosales, G. R., & Andagua Mendoza, K. E. (2015). *“Evaluación de las técnicas de diseño de pavimentos básicos para la conservación vial del tramo V de la carretera Acobamba -puente Alcomachay en el departamento de Huancavelica”*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Real Academia española. (2020). *“Diccionario de la Lengua Española”*. Madrid: Fundación la "caixa".
- Rubio Domínguez, P. (2016). *“Introducción a la gestión Empresarial”*. Madrid: IEGE.
- Tamayo Tamayo, M. (1999). *“La investigación”*. Bogota: Arfo Editores Ltda.
- Tocto Guerra, N. G. (2020). *“Análisis de ciclo de vida comparativo del adoquín para pavimento peatonal reciclado versus el convencional”*. Lima: Pontificia Universidad católica del Perú.
- Villarreal Jaramillo, R. (2011). *“Estudio para la construcción de un camino ecológico en la provincia de Pastaza”*. Quito: Universidad católica del ecuador.
- Vivar Romero, G. (1995). *“Diseño y construcción de pavimentos”*. Lima-Perú: Colección del ingeniero civil.
- Wang Oropeza, M. C., & Méndez Cruz, J. P. (2019). *“Estudio y propuesta de mejoramiento de la transitabilidad vehicular y peatonal de la avenida los incas en la ciudad de Trujillo – la Libertad”*. Trujillo: Universidad Antenor Orrego.
- Zarate Alegre, G. M. (2016). *“Modelo de Gestión de Mantenimiento Vial para Reducir Costos de Mantenimiento Vial y Operación de Vehículos de la Vía Vecinal Raypa-Huanchay-Molino, Distrito Culebras-Huarmey”*. Trujillo: Universidad Pivada Antenor Orrego.

7.2. Electrónicas

Desarrollo de emprendedores. (1 de Enero de 2012). “*Marco teórico.com. Obtenido de <https://www.marcoteorico.com/curso/115/desarrollo-de-emprendedores/949/impacto-economico>”.*

Mocondino, Jhonn Jairo;. (11 de Julio de 2020). “*Ingeniería&Construcción. Obtenido de <https://www.ingenieriaconstruccioncolombia.com/>”.*

pwc. (1 de Enero de 2012). “*Estudio de impactos económicos. Obtenido de <https://www.pwc.es/es/sector-publico/assets/brochure-estudios-impacto-economico.pdf>”.*

Robles, F. (s.f.). “*lider.com. Obtenido de <https://www.lifeder.com/disenometodologico-investigacion/>”.*

ANEXOS

Anexo 01

TITULO: " MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE TRANSITABILIDAD PEATONAL Y ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO DEL CAMINO QUILQUICHACA LLACSATAMBO EN EL DISTRITO DE SAN DAMIÁN, PROVINCIA DE HUAROCHIRÍ - DEPARTAMENTO DE LIMA "

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Métodos
<p>Problema general</p> <p>¿De qué manera el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal del camino Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar la relación entre el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián , Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.</p>	<p><u>Hipótesis general</u></p> <p>El mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima</p>	<p>Variable 1</p> <p>Vía de transitabilidad</p> <p><u>Dimensiones</u></p> <p>Impacto ambiental</p> <p>pavimentación</p> <p>Arquitectura</p>		<p>Tipo de Investigación:</p> <p>Aplicada</p> <p>Nivel de la investigación:</p> <p>Correlacional</p> <p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Diseño : No experimental</p> <p>Población =1220</p>
<p>Problemas específicos</p> <p>¿De qué manera el impacto ambiental en el mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca-Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?</p> <p>¿De qué manera la pavimentación mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca-Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?</p> <p>¿De qué manera la arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca-Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián - Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima?</p>	<p>Objetivos específicos</p> <p>Determinar la relación entre el impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.</p> <p>Determinar la relación entre la pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.</p> <p>Determinar la relación entre la arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo y el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.</p>	<p>Hipótesis específica</p> <p>El impacto ambiental del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima</p> <p>La pavimentación del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.</p> <p>La arquitectura del mejoramiento de la vía de transitabilidad peatonal Quilquichaca Llacsatambo se relaciona con el acondicionamiento turístico en el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima.</p>	<p>Variable 2</p> <p>Acondicionamiento turístico.</p> <p><u>Dimensiones</u></p> <p>Gestión</p> <p>Impacto Sociocultural</p> <p>Impacto Económico</p>		<p>Muestra =90</p> <p>Técnicas para la recolección de datos:</p> <p>Observación</p> <p>Encuesta</p> <p>Instrumentos de recolección de datos:</p> <p>Ficha de cotejos</p> <p>Cuestionario</p> <p>Técnicas para el procesamiento de la información</p> <p>Paquete estadístico SPSS 21.0</p> <p>Estadística descriptiva e inferencial para la prueba de hipótesis</p> <p>Para presentación de datos</p> <p>Cuadros, Tablas estadísticas y Gráficos, indicadores</p> <p>Para el informe final:</p> <p>Esquema propuesto por el RGT-UNJFSC.</p>

Anexo 02

Cuestionario 01

CUESTIONARIO DE ENCUESTA PARA MEDIR LA VARIABLE VÍA DE TRANSITABILIDAD

A.-Presentación:

Las siguientes preguntas buscan obtener información sobre el comportamiento de la variable **vía de transitabilidad** inmerso en proyecto camino Quilquichaca Llacsatambo el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima; para lo cual se respetara la confidencialidad y anonimato.

B.- Datos generales:

1. Sexo : Femenino () Masculino ()
2. Edad :
3. Labor que desempeña:

C.- Indicaciones:

Este cuestionario es anónimo. Por favor responde con sinceridad.

Lee detenidamente cada ítem. Cada uno tiene cinco posibles respuestas.

Contesta a las preguntas marcando con una "X" en un solo recuadro

La escala de calificación es la siguiente:

1	=	Muy en desacuerdo
2	=	En desacuerdo
3	=	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4	=	De acuerdo
5	=	Muy de acuerdo

DIMENSIONES DE LA VARIABLE VÍA DE TRANSITABILIDAD						
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
Impacto ambiental						
1	Considera que la erosión causada por el mejoramiento del camino Quilquichaca Llacsatambo genera perdida de la flora y fauna de su localidad.					
2	Considera que el mejoramiento del camino Quilquichaca Llacsatambo afecta el medio atmosférico de su localidad.					
3	Considera que el área afectada por el mejoramiento del camino Quilquichaca Llacsatambo destruye zonas agrícolas de su localidad.					
Pavimentación						
4	Considera que la pavimentación del camino Quilquichaca Llacsatambo mejorara su calidad de vida.					
5	Considera que la pavimentación del camino Quilquichaca Llacsatambo mejorara la limpieza en su localidad.					
6	Considera que la pavimentación del camino Quilquichaca Llacsatambo mejorara la transitabilidad en su localidad.					
Arquitectura						
7	Considera que la arquitectura diseñada del camino Quilquichaca Llacsatambo genera la estética de su localidad.					
8	Considera que la arquitectura diseñada del camino Quilquichaca Llacsatambo genera comodidad en la transitabilidad de su localidad.					
9	Considera que la arquitectura diseñada del camino Quilquichaca Llacsatambo incremente el turismo de su localidad.					

Anexo 03

Cuestionario 02

CUESTIONARIO DE ENCUESTA PARA MEDIR LA VARIABLE ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO

A.-Presentación:

Las siguientes preguntas buscan obtener información sobre el comportamiento de la variable **acondicionamiento turístico** inmerso en proyecto camino Quilquichaca Llacsatambo el distrito de San Damián, Provincia de Huarochirí - Departamento de Lima; para lo cual se respetara la confidencialidad y anonimato.

B.- Datos generales:

2. Sexo : Femenino () Masculino ()
4. Edad :
5. Labor que desempeña:

C.- Indicaciones:

Este cuestionario es anónimo. Por favor responde con sinceridad.

Lee detenidamente cada ítem. Cada uno tiene cinco posibles respuestas.

Contesta a las preguntas marcando con una "X" en un solo recuadro

La escala de calificación es la siguiente:

1	=	Muy en desacuerdo
2	=	En desacuerdo
3	=	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4	=	De acuerdo
5	=	Muy de acuerdo

DIMENSIONES DE LA VARIABLE ACONDICIONAMIENTO TURÍSTICO						
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
Gestión						
10	Existe coordinación de la Municipalidad con la prioridad de obras en su localidad.					
11	La Municipalidad está comprometida con la solución de problemas de necesidades básicas de su localidad					
12	Se desarrollan políticas de capacitación desde el Municipio sobre turismo					
Impacto Sociocultural						
13	Las autoridades del Municipio fomentan la oferta turística que ofrece su localidad.					
14	Las obras de infraestructura desarrolladas por la Municipalidad satisfacen sus expectativas culturales					
15	Considera que la comunidad se involucra y participa en las actividades culturales de su localidad.					
Impacto Económico						
16	Considera que el mejoramiento del camino Quilquichaca Llacsatambo le generara ingresos económicos.					
17	Justifica la inversión en el mejoramiento del camino Quilquichaca Llacsatambo.					
18	El mejoramiento del camino Quilquichaca Llacsatambo generara puestos de trabajo en su localidad.					

Vista de variables

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	P1	Númérico	1	0	PREGUNTA 1	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
2	P2	Númérico	1	0	PREGUNTA 2	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
3	P3	Númérico	1	0	PREGUNTA 3	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
4	P4	Númérico	1	0	PREGUNTA 4	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
5	P5	Númérico	1	0	PREGUNTA 5	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
6	P6	Númérico	1	0	PREGUNTA 6	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
7	P7	Númérico	1	0	PREGUNTA 7	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
8	P8	Númérico	1	0	PREGUNTA 8	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
9	P9	Númérico	1	0	PREGUNTA 9	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
10	P10	Númérico	1	0	PREGUNTA 10	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
11	P11	Númérico	1	0	PREGUNTA 11	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
12	P12	Númérico	1	0	PREGUNTA 12	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
13	P13	Númérico	1	0	PREGUNTA 13	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
14	P14	Númérico	1	0	PREGUNTA 14	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
15	P15	Númérico	1	0	PREGUNTA 15	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
16	P16	Númérico	1	0	PREGUNTA 16	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
17	P17	Númérico	1	0	PREGUNTA 17	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
18	P18	Númérico	1	0	PREGUNTA 18	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
19	VTS	Númérico	2	0	VT SUMA	Ninguna	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
20	VTC	Númérico	1	0	VARIABLE TR	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
21	VATS	Númérico	2	0	VAT SUMA	Ninguna	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
22	VATSC	Númérico	1	0	VATC	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
23	VIAS	Númérico	2	0	VARIABLE IMP	Ninguna	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
24	VIASC	Númérico	1	0	Variable Impact	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
25	VP	Númérico	2	0	VARIABLE PA	Ninguna	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
26	VPC	Númérico	1	0	Variable pavim.	(1, Nunca)	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada
27	VA	Númérico	2	0	VARIABLE AR	Ninguna	Ninguna	8	Centrado	Ordinal	Entrada

Vista de datos

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15
1	1	2	2	3	5	5	5	4	5	5	3	3	1	5	4
2	3	4	2	3	2	4	5	4	3	3	2	4	5	2	3
3	2	1	1	3	5	5	5	5	5	5	5	1	4	5	3
4	1	1	1	5	4	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5
5	3	2	2	4	3	3	4	4	3	2	1	2	3	4	3
6	1	1	2	4	4	3	4	5	4	3	4	2	4	3	3
7	1	2	1	4	3	3	3	4	4	2	3	2	4	2	2
8	2	3	2	1	4	4	4	4	2	5	2	2	4	4	2
9	3	1	3	4	3	5	4	4	6	4	4	3	3	5	5
10	1	1	1	5	3	4	5	5	4	5	3	4	5	3	3
11	2	1	3	5	5	5	5	5	6	1	2	2	1	3	5
12	1	3	1	5	1	3	5	5	1	1	4	1	1	3	1
13	2	2	4	2	2	4	5	3	1	1	2	2	2	1	5
14	3	5	2	2	5	3	2	5	3	4	2	4	2	4	2
15	2	4	2	3	4	2	3	3	2	4	2	4	3	3	4
16	4	3	3	4	3	4	3	4	2	1	3	2	3	4	2
17	1	3	2	2	4	2	2	3	5	1	2	4	4	3	5
18	2	3	2	2	4	2	2	4	3	1	2	2	2	4	2
19	2	4	3	5	4	3	3	3	3	4	3	4	4	2	3
20	2	4	2	2	4	2	3	2	5	1	3	1	1	3	2
21	3	3	3	3	2	4	3	2	4	2	2	4	4	2	3
22	2	3	2	3	3	2	3	5	4	4	3	5	4	3	4
23	1	2	3	4	2	3	3	4	2	1	1	1	3	3	3
24	2	2	3	3	5	5	2	2	5	1	1	4	3	3	3
25	3	2	3	2	5	5	3	3	6	3	3	2	2	3	3
26	1	1	1	2	1	3	3	4	2	3	1	1	3	3	3

ANEXO 4: Trabajos de ejecución de la obra



Trabajos de ejecución de la obra



ANEXO 5: Vista panorámica de la obra

