



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

TESIS

**Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico
sostenible del distrito de San Pedro de Cachora –
Abancay - Apurímac, 2018**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
DOCTOR EN GESTION PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD**

AUTOR:

Mg. Saúl Ancco Prada

ASESOR:

Dr. Elvis Joe Terrones Rodríguez

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Gestión ambiental y del territorio.

Trujillo 2018

Dr. Luis Alberto Santos Álvarez

PRESIDENTE

Dr. Raúl Ochoa Cruz

SECRETARIO

Dr. Elvis Joe Terrones Rodríguez

VOCAL

DEDICATORIA

Con inmensa gratitud a Dios, a mis padres Víctor que desde el cielo me ilumina y Guillermina que en vida es el bastión fundamental de todos mis objetivos.

A mis hermanos Fredy, Gladys, Carmen y Raneé por su apoyo incondicional.

A mi esposa Isabel por su colaboración incesante en este objetivo académico.

A mis adorados hijos Saúl, Rodrigo y Diego motivación de toda mi vida, los amo mucho.

Saúl

AGRADECIMIENTO

Agradecimiento Eterno a los Directivos de la Universidad “César Vallejo” en la persona del Dr. César Acuña Peralta y a la voluntad de descentralizar la educación y brindar una oportunidad de superación académica en nuestros lugares de residencia, actitud que permite motivar y renovar nuevos pensamientos en cada profesional.

Al personal de la Oficina de Coordinación de la Ciudad de Abancay de la Escuela de Pos Grado, por brindar su apoyo incondicional en cada una de las secciones realizadas.

Al Dr. Elvis Joe Terrones Rodríguez, por el asesoramiento metodológico en la formulación de la presente tesis. A todos los docentes y compañeros participantes en el Doctorado de Gestión Pública y Gobernabilidad, de quienes se ha recogido un aprendizaje constructivo y solvente.

Saúl.

DECLARACIÓN JURADA

Yo, Saúl Ancco Prada, estudiante del Programa Doctoral Gestión Pública y Gobernabilidad de la Escuela de Posgrado de la Universidad Cesar Vallejo, identificada con DNI: con la tesis titulada:

“Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018”

Sobre la investigación realizada, declaro que la producción es de mi completa autoría, y responde al cumplimiento de las normas establecidas por la universidad, respecto a las condiciones exigentes para la presentación del informe de investigación.

Los datos que se presentan, son producto de la recopilación real de las unidades de análisis, su procesamiento estadístico se realizó respetando los objetivos redactados en el estudio.

En cumplimiento a las normas, debo manifestar que, si se encontrara algún inconveniente, me someto al cumplimiento de los dispositivos respecto a la presentación de un trabajo de investigación.

Abancay, julio de 2019.



Saúl Ancco Prada

DNI: 31037918

PRESENTACIÓN

Señores integrantes del jurado, a Uds. Presento la tesis titulada “Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018”.

El trabajo de investigación, está redactado en cuatro capítulos:

El primero contempla la realidad problemática.

El segundo corresponde al marco teórico.

El tercero corresponde al marco metodológico y,

El cuarto capítulo, comprende los resultados y sugerencias

El informe de investigación está redactado en cumplimiento a la estructura de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo.

Esperamos que los contenidos presentados respondan a las expectativas e intereses de los usuarios, quienes se informarán sobre el contenido del presente trabajo de investigación.

Saúl.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
PRESENTACIÓN.....	vi
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vii
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE FIGURAS	xi
RESUMEN	xii
ABSTRACT.....	xiii
I. INTRODUCCIÓN.....	14
1.1. Realidad problemática	14
1.2. Trabajos Previos	18
1.2.1. Trabajos a nivel internacional	18
1.2.2. Trabajos a nivel nacional	22
1.2.3. Trabajos a nivel local	25
1.3. Teorías relacionadas al tema	26
1.4. Formulación del Problema	37
1.4.1. Problema General	37
1.4.2. Problemas Específicos	38
1.5. Justificación del estudio	38
1.5.1. Justificación teórica referencial	38
1.5.2. Justificación metodológica	39
1.5.3. Justificación social	39
1.5.4. Justificación teórica.	39
1.6. Hipótesis	40
1.6.1. Hipótesis general.....	40

1.6.2.	40
1.6.3. Hipótesis específica.....	40
1.7. Objetivos.....	40
1.7.1. Objetivo general	40
1.7.2. Objetivos específicos.....	40
II. METODO.....	42
2.1. Tipo, nivel y diseño de la investigación	42
2.2. Operacionalización de variables	44
2.3. Población y muestra	46
2.3.1. Población.....	46
2.3.2. Muestra	46
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad..	46
2.5. Métodos de análisis de datos.....	50
III. RESULTADOS.....	51
IV. DISCUSIÓN	67
V. CONCLUSIONES.....	71
VI. RECOMENDACIONES	73
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	75
ANEXOS.....	80
1. Introducción de la propuesta.	98
2. Marco legal de la Propuesta.....	100
a. Justificación de propuesta.....	104
b. Objetivos, limitaciones, alcances y producto a obtener	105
i. Objetivo General de la propuesta	105
ii. Objetivos Específicos de la propuesta.....	105
iii. Limitaciones, Alcances y producto a obtener:	106

c. Propuesta de plan de mejora de la Infraestructura vial y el desarrollo turístico.....	106
i. Criterios.....	106
ii. Propuesta de Clasificación Vial y posibles proyectos a realizar.....	106

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 <i>Matriz de Operacionalización de las Variables</i>	44
Tabla 2 <i>Interpretación de los puntajes estándares del cuestionario de gestión de la infraestructura vial</i>	48
Tabla 3 <i>Interpretación de los puntajes estándares del cuestionario desarrollo turístico sostenible</i>	48
Tabla 4 <i>Estadística de confiabilidad de instrumento</i>	50
Tabla 5 <i>Gestión de la infraestructura vial</i>	51
Tabla 6 <i>Turismo sostenible</i>	52
Tabla 7 <i>Lineamientos estratégicos</i>	53
Tabla 8 <i>Formulación y evaluación del plan de acción institucional</i>	54
Tabla 9 <i>Monitoreo y evaluación de proyectos y programas</i>	55
Tabla 10 <i>Ambiental</i>	56
Tabla 11 <i>Económica</i>	57
Tabla 12 <i>Social</i>	58
Tabla 13 <i>Gestión de la infraestructura vial y Turismo sostenible</i>	59
Tabla 14 <i>Lineamientos estratégicos y Turismo sostenible</i>	60
Tabla 15 <i>Formulación y evaluación del plan de acción institucional y Turismo sostenible</i>	61
Tabla 16 <i>Monitoreo y evaluación de proyectos y programas con Turismo sostenible</i>	62
Tabla 17 <i>Pruebas de chi-cuadrado – hipótesis general</i>	63
Tabla 18 <i>Pruebas de chi-cuadrado- hipótesis específica 1</i>	64
Tabla 19 <i>Pruebas de chi-cuadrado- hipótesis específica 2</i>	65
Tabla 20 <i>Pruebas de chi-cuadrado- hipótesis específica 3</i>	66

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.....	51
<i>Figura 2.</i> . Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.....	52
<i>Figura 3.</i> Gestión de la Infraestructura vial*Desarrollo Turístico Sostenible- Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.	59
<i>Figura 4.</i> Lineamientos estratégicos*Desarrollo Turístico sostenible - Cuestionario a colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.	60
<i>Figura 5.</i> Formulación y evaluación del plan de acción institucional*Desarrollo Turístico sostenible - Cuestionario a colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.	61
<i>Figura 6.</i> Monitoreo y evaluación de proyectos y programas*Desarrollo Turístico sostenible - Cuestionario a colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.	62

RESUMEN

En este trabajo de investigación el objetivo fundamental fue determinar el nivel de relación entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018.

La investigación fue de tipo descriptivo correlacional; su diseño fue no experimental transversal que corresponde al enfoque cuantitativo; la muestra comprende a 112 colaboradores en el distrito de San Pedro de Cachora, 2018. La técnica de recolección de datos fue la encuesta y el instrumento utilizado fue el cuestionario de preguntas; se trabajó en la primera variable con 21 ítems y la segunda variable con 31 ítems la cual se validó por jueces expertos y se confiabilizó con una encuesta piloto a trabajadores de similares características de otra entidad edil aplicando el alfa de cron Bach siendo el coeficiente 0.918 de excelente, para el análisis de la información se utilizaron la estadística descriptiva e inferencial.

Se concluye según el valor “Sig. Asintótica” es 0.000 menor a 0.05 nivel de significancia entonces se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_1), por lo tanto, podemos afirmar con un nivel confianza del 95% que existe relación significativa entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018. Y según el estadígrafo de Tau-b de Kendall el valor es 0,463 lo que indica una correlación directa positiva moderada entre ambas variables en contraste.

PALABRAS CLAVE: Gestión de la infraestructura vial, desarrollo turístico sostenible y distrito.

ABSTRACT

In this research work, the main objective was to determine the level of relationship between road infrastructure management and sustainable tourism development in the district of San Pedro de Cachora – Abancay – Apurimac, 2018.

The investigation was of correlational descriptive type; its design was non-experimental transversal that corresponds to the quantitative approach; the sample includes 112 employees in the district of San Pedro de Cachora, 2018. The data collection technique was the survey and the instrument used was the questionnaire; We worked on the first variable with 21 items and the second variable with 31 items, which was validated by expert judges and was relied on with a pilot survey of workers of similar characteristics of another councilor applying the alpha of Cronbach being the 0.918 coefficient of excellent , for the analysis of information, descriptive and inferential statistics were used.

It is concluded according to the value "Sig. Asymptotic "is 0.000 less than 0.05 level of significance so the null hypothesis (Ho) is rejected and the alternative hypothesis (H1) is accepted, therefore, we can affirm with a confidence level of 95% that there is a significant relationship between the management of road infrastructure and sustainable tourism development in San Pedro de Cachora district in 2018. And according to Kendall's Tau-b statistic, the value is 0.463, which indicates a moderate positive direct correlation between both variables in contrast.

KEYWORDS: Management of road infrastructure, sustainable tourism development and district.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

La construcción de medios de transporte representa un activo fundamental para un país. Esto requiere una administración pertinente para poder realizar los gastos convenientes que permitan mantener en buena condición la infraestructura y que el servicio brindado sea el más óptimo. (Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, Asociación Civil [AMIVTAC], 2017. s/f)

A nivel internacional estas construcciones de carreteras se presentan en distintas formas y en distintas condiciones algunas muy buenas otras buenas otras regulares otras malas y muy malas, en el continente asiático se observa que la construcción de carreteras cumple con los requisitos pertinentes prestando buen servicio a los usuarios transportistas.

Otro de los países que tiene buena infraestructura es Hong Kong, Singapur; sin embargo, en los países latinoamericanos muchos países aún carecen de esta infraestructura debido a que la construcción se realiza todavía en condiciones muy precarias generando de esta manera insatisfacción en los usuarios transportistas. Por otro lado, se debe indicar que en el país vecino de Venezuela la infraestructura vial es pésima, este país actualmente se ubica en el penúltimo lugar de los países latinoamericanos que tienen déficit en cuanto se refiere a infraestructura de transportes, también se debe indicar que el Caribe es uno de los países que muestra déficit en cuanto se refiere a los medios de transporte y ocupa el lugar 137 en el mundo seguido de Madagascar, Guinea y Chad. (BBC Mundo, 2016)

Actualmente el problema de la infraestructura Vial en nuestro país es latente, las autoridades actuales no muestran preocupación para poder mejorar esta infraestructura y generando de esta manera muchos inconvenientes con los usuarios, los transportistas.

Las carreteras en nuestro país se caracterizan porque su calidad es bastante deficiente y no existe un trabajo articulado entre las autoridades locales, regionales y nacionales para poder realizar un proyecto integral que beneficie a muchos usuarios con una infraestructura que reúna características pertinentes.

El diario Perú 21, en una redacción sobre el trabajo que realiza el Ministerio de transportes y comunicaciones precisa que sólo el 54% de la red Vial nacional esta pavimentada lo que indica que un 46%, aún se encuentra en condiciones poco aceptables para prestar servicio a los transportistas.

Adrianzén, C (2016), profesional de la facultad de economía de la UPC, indica que la meta de tener pavimentado todas las carreteras de nuestro país difícilmente sería alcanzado, esto debido a que el presupuesto destinado para este rubro no es lo suficiente, la geografía de nuestro país es bastante diverso lo que implica dificultades para poder cumplir las metas establecidas. El responsable de PROVÍAS, también manifiesta que la red nacional puede estar pavimentado en un 60%, sin embargo, la red regional sólo podrá tener las carreteras pavimentadas en un 10% y la red local apenas llegaría a un 5%, esto constituye un gran problema para poder movilizar a las personas de los distintos lugares y para poder viabilizar la economía en cada ciudad.

Villanueva, (2015), sobre la repercusión de las carreteras en el turismo de nuestro país, precisa lo siguiente:

La infraestructura Vial tiene una influencia directa en el recurso turístico de nuestro país, sin embargo, las vías de acceso a estos lugares no son los adecuados, en muchos casos se observan que las carreteras están abandonadas no reciben mantenimiento de parte de la institución responsable. Este problema hace que las actividades turísticas no puedan recaudar de manera pertinente los fondos que deberían aprovechar de los turistas tanto nacionales como internacionales.

Existen proyectos que proponen el mejoramiento de la infraestructura Vial, sin embargo, muchas autoridades en su plan de desarrollo concertado no consideran como prioritario estas necesidades de mejoramiento de infraestructura Vial destinando los fondos a otros rubros que no beneficia al turismo local o nacional.

En nuestra región, el turismo interno tuvo un crecimiento de 4 % el año pasado. Se ha aumentado el acceso a la información de los viajes, el poder adquisitivo, el acceso al crédito, y las campañas promocionales son los principales elementos que han incidido en la nueva comprensión y valoración de los viajes. Las experiencias positivas y el compartirlas en redes sociales son un aporte a los elementos decisores del viaje. Este importante sector aporta el 4% del PBI y genera más de un millón de puestos de trabajo entre directos e indirectos. (Diario el Peruano, 2018)

En la región Apurímac se consideran sólo dos tipos de transporte el terrestre y el aéreo. De estos dos tipos el que más se utiliza es el transporte terrestre, el 98% de personas se moviliza por este medio de un lugar a otro, además lo utiliza para transportar su mercadería. Actualmente en Apurímac no se cuenta con un registro completo de todos los lugares turísticos por lo tanto no existe un proyecto de infraestructura Vial que pueda integrar a estos sectores que podrían captar muchos fondos económicos para poder beneficiar a los gobiernos locales de los distritos o de las provincias de Apurímac. (Observatorio para la gobernabilidad-inforgob, 2017).

El ámbito regional está relativamente articulado a través de su red vial departamental y red vecinal sin embargo también se conoce que dichas redes se encuentran en un mal y regular estado de conservación dificultando el libre tránsito y normal flujo de vehículos principalmente en época de lluvias donde muchas carreteras se tornan intransitables. En función al estado de la red departamental y necesidad de una mejor articulación e integración del departamento se ha determinado la demanda de expansión y demanda de intervención.

A nivel del distrito de San Pedro de Cachora, existe un plan vial que se pretende implementar; pero en la actualidad no se actualiza dicho plan siendo una necesidad urgente no solo de inversión económica en obra sino también del desarrollo colateral de diferentes actividades como el agro, la minería, el turismo, etc. Este plan debe ser un instrumento de gestión en el distrito de San Pedro de Cachora, el cual tiene para explotar el turismo por ser la puerta principal de acceso a los restos arqueológicos de Choquequirao. (Hotel Choquequirao Casa Nostra, 2017, p. s/f)

El distrito de San Pedro de Cachora perteneciente a la provincia de Abancay, región Apurímac, está ubicado en los 13°31'06" latitud sur y 72°49'00" longitud oeste, a 2.903 m.s.n.m. con una superficie de 108,77 km² y una población de 4.183 habitantes, estimada al 2005. (Hotel Choquequirao Casa Nostra, 2017, p.s/f)

El pueblo de Cachora es el inicio de la ruta de senderismo de unos 31,5 km² al complejo arqueológico de Choquequirao, que luego se puede continuar por unos 100 km hasta el Santuario Nacional de Machu Picchu. (Hotel Choquequirao Casa Nostra, 2017, p.s/f)

Además, cuenta con atractivos turísticos como los miradores del cañón del Apurímac que se ubica en Cachora y restos arqueológicos ubicados en Inca Raccay, Ccorimarca. Festividades como: San Juan, San Pedro, Señor de la Exaltación, Señor de Huanca.

Liz Tania. (25 de abril de 2013). Turismo sostenible [En la actualidad, el turismo alrededor del mundo se ha convertido en una actividad que reporta beneficios económicos al mismo tiempo que se constituye como una herramienta de desarrollo que muchos colectivos y gobiernos promueven].

En el presente trabajo se analizará el desarrollo del turismo sostenible en la localidad ya mencionada, pues se reconoce las enormes potencialidades de esta actividad económica, entre ellas el permitir experiencias que mejore la calidad de vida de los ciudadanos, conservar el patrimonio de la humanidad, tanto en lo

natural como en lo cultural, así como incluir poblaciones que por años han carecido de oportunidades vinculadas al desarrollo económico, social y ambiental basado en el buen uso del patrimonio más próximo a sus hogares y las especificidades que poseen como nación, cultura y/o grupo social.

Por lo tanto, existen carencias, dificultades en la articulación, gestión de infraestructura vial y el turismo sostenible de parte de los gobiernos de turno en el ámbito local debido a su complejidad y tratamiento.

1.2. Trabajos Previos

Según Hernández, Fernández y Baptista (2010), manifiesta que es importante tener en cuenta estudios similares para poder fortalecer la investigación que se pretende desarrollar.

Por lo tanto, para esta investigación se hicieron las revisiones rigurosas de bibliotecas, hemerotecas, banco de tesis, base datos de repositorios tanto físicos y digitales de las diferentes universidades e institutos de investigación en los tres ámbitos como es internacional, nacional y regional y/o local.

1.2.1. Trabajos a nivel internacional.

Jiménez (2016) en su tesis para optar el grado académico de Doctor en Urbanismo, cuyo título fue: “Significancia de la seguridad vial en un desarrollo sostenible. Análisis del escenario multirriesgo” Murcia – España.

El objetivo principal de fue determinar cuantitativa y cualitativamente las causas desestabilizadoras de la Seguridad Vial y el estado del mismo en un momento determinado a través del análisis de datos difundidos periódicamente por los organismos gestores, se ha seguido una clara metodología, basada en tres aspectos: Realización de encuestas, Recopilación de información y Tratamiento estadístico de los datos, como instrumento de investigación se utilizó el cuestionario, la muestra ha sido aleatorio, entre todos los estudiantes y personal de la UCAM, mediante encuesta remitida por correo electrónico, habiendo llegado a todos, tanto los que viven cerca como lejos, o atraviesan zonas urbanas o interurbana para venir a la Universidad , tratando de asegurar

así la mayor representatividad de la muestra, de las conclusiones se rescataron lo siguiente:

Del resultado de esta investigación, se ha obtenido como conclusión que un 20,7% de los accidentes se deben a deficiencias de la carretera, porcentaje muy alto y que nos alerta que algo prioritario y uno de los objetivos clave en la mejora de la seguridad vial, es conseguir una mayor seguridad de las infraestructuras viales, por todo ello y con los datos obtenidos se plantean las mejoras siguientes:

- Objetivo fundamental la mejora de carreteras secundarias, donde se produce el mayor porcentaje de accidentes, un 56% de fallecidos en año 2013, además que en el indicador propuesto el valor de Q es el máximo, uno.
- Aumento de la inversión en mantenimiento y conservación de infraestructuras; pues se detecta en encuesta un estado no óptimo. Se sabe que la situación económica en estos momentos no es la propicia, pero debe hacerse un gran esfuerzo por parte de las administraciones responsables, ya que la rentabilidad social de las infraestructuras está fuera de toda duda y cualquier inversión se amortiza en breve, con la mejora de la siniestralidad y el beneficio que ello supone. Son datos estadísticos de accidentes de estos últimos años cotejados en esta investigación, donde se ha visto que cuando una carretera de calzada única ha pasado a convertirse en una autovía, el descenso de la accidentalidad por la limitación total de accesos, se ha reducido en un 75%, igualmente se ha comprobado en accidentalidad del año 2013, que en carreteras que no tienen la sección transversal adecuada (de 3,50 metros de anchura de carriles y 1,50 metros de arcenes), la accidentalidad es prácticamente el doble que en carreteras que si la tienen, Donde se han detectado curvas de radio inferior a 400 metros se ha comprobado que se triplica el riesgo de accidente con víctimas y hay que tener en cuenta que en las carreteras convencionales el 70% de las curvas son de radio inferior. También se observa que en los nudos estudiados se han reducido los accidentes en un 90% respecto a las situaciones anteriores de cruce

convencional y también se ha constatado que los firmes inadecuados triplican la accidentalidad en situaciones de lluvia o nieve, según el resultado de esta investigación.

Navas (2015) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Turismo Comunitario y Desarrollo Humano y Sostenible en el Agroparque Los Soches”.

Esta investigación ha considerado como objetivo principal el observar si el turismo de la comunidad que se lleva a cabo en el Agroparque los Soches ayuda a mejorar el aspecto individual o psicológico de las personas, la metodología que se ha considerado para este estudio fue cualitativo con un diseño de exposición de casos y, para recoger la información se ha recurrido a un cuestionario de preguntas. La conclusión más relevante a la que ha arribado el autor con esta investigación manifiesta qué es difícil determinar que el turismo comunitario constituya una herramienta para poder mejorar la pobreza de los ciudadanos de un determinado lugar. En el caso de Agroparque, hace más de 20 años se vienen ofertando actividades turísticas, sin embargo, aún no se muestran avances respecto a esta actividad, porque existen factores que impiden esta viabilidad, como son el medio de transporte y la infraestructura Vial.

Marquez (2016) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Metodología para la integración de la seguridad vial en la empresa, para reducir el índice de accidentes laborales de tráfico” Murcia – España.

El objetivo de esta investigación fue analizar el problema de los accidentes laborales de tráfico, conocer la etiología y mejorar el comportamiento de las empresas en el momento de prevenir teniendo en cuenta la normatividad que rige en esta materia; el instrumento para recoger la información fue el cuestionario, se ha tomado como muestra a un grupo de trabajadores que utilizan el vehículo a diario para poder movilizarse al lugar de su trabajo. La conclusión más importante en esta investigación manifiesta que los factores son diversos respecto al problema de transporte por ejemplo la seguridad Vial, están inmersos los

vehículos y lo fundamental la infraestructura Vial que no presta las condiciones necesarias.

Bernal (2015) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Turismo de naturaleza y cultura en el departamento de Boyacá (Colombia). Marco normativo y estratégico para la innovación turística en el territorio” Salamanca – España, el objetivo central fue explorar nuevas formas de innovar en el territorio, considerando factores del marco normativo, institucional y estratégico para el desarrollo turístico del departamento, La muestra es representativa de 14 grupos poblacionales vinculados al turismo y, sirve para tener una opinión amplia sobre los principales problemas que enfrentan los boyacenses para lograr un mayor avance en actividades de innovación del sector turístico, de las conclusiones se pudo rescatar lo siguiente:

Este análisis lleva a conceptuar que la innovación en turismo no solo debe verse como la expresión de estrategias de desarrollo de nuevos productos turísticos y cambios organizacionales, sino principalmente como el resultado de una gestión de la innovación social y cultural en el territorio y el desarrollo de la creatividad de la gente que produce alteraciones impensadas en el entorno. Por esta razón, en la planificación de los destinos turísticos, es necesario conocer primero las características socio-culturales del entorno y, en el caso de las empresas prestadoras de servicios turísticos, analizar las capacidades de los ecosistemas regionales de innovación, en la formación de talento humano y generación de nuevo conocimiento. Importante incorporar mapas mentales del territorio, redes de actores, estudios de gestión de riesgo, simulación de probabilidades, y una gestión integral de la sostenibilidad. No se trata en la tesis de pensar en el desarrollo de nuevas teorías de innovación, sino en la ideación de nuevos conceptos de innovación y en la búsqueda de formas novedosas de interpretar el cambio en los paradigmas del turismo. Se trata de explicar la complejidad de la innovación en el territorio, considerado una diversidad de escenarios actuales y futuros para promover el cambio.

Córdova (2012) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Marketing ecológico y turismo sostenible en la provincia del Tungurahua – Ecuador.

En esta investigación el objetivo central fue identificar las condiciones en el que se presenta el turismo sostenible en la ciudad. La investigación fue explicativa causal, 400 personas representan a la muestra de investigación para poder recoger la información relevante respecto a los gustos y preferencias, el clima y las actividades turísticas que se realizan en este lugar.

De los resultados que se han obtenido como consecuencia de la aplicación del instrumento se indica que muchas personas están involucradas en el turismo, estos mismos llevan a cabo procesos de asesoramiento, acción y de movilidad vehicular trasladándolo de un lugar a otro. Además, se ha determinado que se deben generar paquetes turísticos para poder fortalecer la calidad del turismo, se debe brindar mejores condiciones en la infraestructura Vial, es importante llevar a cabo una planificación con las entidades pertinentes y de manera sostenible en el tiempo.

1.2.2. Trabajos a nivel nacional

El MTC (2006) en su texto “Modelo del sistema de gestión de infraestructura vial de PROVIAS nacional”.

En este texto el autor hace referencia a que las instituciones que administran el transporte y el mantenimiento de su infraestructura, siempre tuvo mayor importancia para poder mejorar las condiciones físicas y para esto disponen mayor recurso con la finalidad de dar cumplimiento a los requerimientos.

La oficina de Provias que se encarga de gestionar la infraestructura Vial busca integrar y articular todos los avances que vienen desarrollando los gobiernos locales y regionales, tomando en cuenta su planificación estratégica a nivel de las carreteras, como puentes, carreteras y emergencias que se pueden presentar a nivel de la infraestructura Vial.

Deza (2016) en su tesis para optar el grado académico de Doctor en Gestión pública y gobernabilidad, cuyo título fue “Cultura de seguridad en educación vial para la prevención de accidentes de tránsito en el Distrito de SMP. Año 2015” Lima - Perú, Esta investigación utilizó para su propósito, el enfoque cualitativo, lo que permitió comprender la problemática inmersa en la promoción de una cultura de seguridad en educación vial, el diseño de la investigación documental y el método inductivo, que permitieron analizar mediante la codificación axial y el análisis documental la información existente, de las conclusiones se rescataron lo siguiente:

La investigación concluye que existe evidencia para afirmar que: La cultura de seguridad en educación vial adolece de mecanismos efectivos (articulación empresa y estado) que impiden la prevención real de accidentes de tránsito en el Perú.

Farré (2015) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “El impacto del turismo en Perú: análisis histórico de los impactos económico, social, medioambiental y cultural”.

En esta investigación se ha considerado como objetivo fundamental del estudio el analizar el desarrollo turístico, social, cultural y económico del país. También se buscó conocer cuál es el impacto que genera la evolución del turismo a nivel nacional, por otro lado, se ha permitido hacer un análisis sobre la situación, lo que refleja intento de soluciones tanto de infraestructura Vial como el turismo en nuestro país. Metodológicamente la investigación ha considerado al método participativo, el activo y econométrico.

La conclusión principal a la que ha arribado el autor en esta investigación precisa que las condiciones que se observan para una industria turística en nuestro país aún son deficientes debido a que los aspectos culturales y naturales que se tienen en abundancia no están siendo aprovechados con pertinencia, existen muchos lugares turísticos que aún no cuentan con el apoyo presupuestal para poder ejecutar sus proyectos de integración sobre todo en lo que se refiere a infraestructura

Vial, y este componente constituye una limitante para poder viabilizar el turismo tanto local regional como nacional.

Manrique (2014) en su tesis para optar el grado académico de Doctor en administración de la educación, realizó una investigación titulada: “Plan de Educación Vial de la Municipalidad Metropolitana de Lima en el desarrollo de la cultura vial en estudiantes de secundaria 2014”.

En esta investigación el objetivo general fue determinar la relación que existe entre el plan de Educación vial de la Municipalidad Metropolitana de Lima con el desarrollo de la cultura vial en estudiantes de secundaria 2014, metodológicamente esta investigación fue considerada como aplicada su diseño fue no experimental de corte transversal. Se ha tomado en cuenta una muestra probabilística formada por estudiantes del nivel secundario de la Ciudad de Lima. Después de haber recogido los resultados y haber procesado estadísticamente el estudio arribó a los siguientes resultados: Se demuestra que existe una relación significativa entre las variables de estudio tanto del plan de Educación Vial como la cultura vial en los estudiantes. El coeficiente obtenido fue de 0,652 que en la escala de (Rho de Spearman significa correlación moderada, además que el $p=0.000 < 0.05$.

Figuroa (2013) en su tesis para optar el grado académico de Doctor en administración de la educación, cuyo título fue “Turismo, pobreza y desarrollo sostenible en el Perú. Los casos de cuzco, Cajamarca y la Libertad”.

En esta investigación se ha considerado como objetivo principal el determinar la relación que existe entre el turismo y las condiciones socio económico de los pobladores, a nivel social y cultural consideradas pobres. Para llevar a cabo este estudio se han tomado en cuenta tres casos de estudio regional en el Perú cómo Cusco, Cajamarca, La Libertad. Para recoger la información se han hecho uso de la técnica de la entrevista y la observación, de estos resultados se concluye que las tres zonas turísticas

indicadas son espacios significativos a nivel nacional demostrando mayor demanda de turistas y mayor ingreso en cuanto se refiere a fondos económicos y financieros. Estos lugares considerados como muestra de investigación en muchos casos cuentan con una infraestructura Vial pertinente que permite movilizar a los turistas que se desplazan de un lugar a otro con características turísticas. Sin embargo, en muchas de las provincias o distritos de estas tres zonas que se consideraron en el estudio aún se observa que carecen de proyectos turísticos integradores, lo que implica dificultad para poder cumplir las metas de atención previstas en el plan estratégico.

1.2.3. Trabajos a nivel local

Previamente consultada en los diferentes repositorios tanto físicos y digitales en las universidades de nuestro medio se encontraron pocas evidencias en este tema de investigación pudimos rescatar un tema de similares características en el nivel doctoral:

En el Plan Vial Departamental Participativo de Apurímac 2007-2016, el objetivo principal menciona que con la aplicación de este plan pueda “Lograr una eficiente y eficaz administración de los recursos destinados a vialidad, orientada a conseguir la integración territorial, articular adecuadamente los nodos de desarrollo, acorde a las necesidades de desarrollo económico y social del Departamento de Apurímac, procurando la transitabilidad en condiciones de comodidad y seguridad.” Además, se precisa que “La infraestructura vial es soporte básico para el desarrollo de los sectores productivos y factor predominante para el desarrollo sostenido de la Región, siendo prioritario considerar la preservación del patrimonio vial, asignando los recursos económicos necesarios para su conservación y mantenimiento, evitando la descapitalización e incrementando la inversión para su mejoramiento, rehabilitación y conservación.”

1.3. Teorías relacionadas al tema

Nueva gestión pública

La nueva gestión pública, hace referencia a las nuevas estrategias, métodos que se utilizan para poder movilizar todo el aparato del estado con el propósito de lograr objetivos y metas establecidas.

El estado en el cumplimiento de sus funciones siempre actúa con la finalidad de estabilizar la administración pública, asignándole con los recursos adecuados para poder llevar a cabo una correcta administración, además de realizar un proceso de distribución de recursos. (López, 2008, p.s/f).

A nivel de gestión pública, el estado debe intentar mejorar el crecimiento a partir de la creación de nuevas políticas que se vinculen al tema económico, además de poner en práctica una distribución equitativa de los recursos con que cuenta, promover la cooperación internacional para poder evitar algunos problemas que se vinculen al deterioro de infraestructura. (López, 1988, p.s/f)

Gestión de infraestructura vial

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017), sobre gestión de infraestructura vial, manifiesta:

Infraestructura está considerada como una construcción que se realiza con fines de prestar servicios de electricidad, agua, entre otros que requiere la sociedad. Además, una infraestructura permite funcionar de manera fluida a las instituciones que prestan servicios en diferentes aspectos. El objetivo fundamental de una infraestructura es brindar facilidades y condiciones de calidad para que los ciudadanos puedan interactuar con los responsables de una institución.

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017). Sobre Gestión de infraestructura vial manifiesta lo siguiente:

Gestionar infraestructura implica llevar a cabo procesos sistemáticos que consideran a distintas actividades como la compra, la planificación y programación, conservación, mantenimiento y la construcción nueva. Tener en cuenta los detalles del proyecto de manera individual y grupal tanto en caminos y carreteras que ya existen.

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017), sobre Gestión de infraestructura vial precisa lo siguiente:

Se dice que planificar una gestión de infraestructura vial de manera pertinente implica tener beneficios como la adquisición de variada información que se puede compartir a nivel interno como externo de una institución, las distintas personas pueden tener acceso a esta información de tal forma que se pueda lograr beneficios tanto económicos como financieros.

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017). Gestión de infraestructura vial [La gestión de infraestructura tiene la característica de poder ser usada por la institución que se encargue del bienestar de los caminos y carreteras, así como contribuir a la toma de decisiones para los proyectos que se lleguen a ejecutar. Para lograr esto, se necesita conocer algunos requerimientos esenciales para un adecuado sistema de gestión. (Haas, 1993) las cuales se muestran a continuación:

- Capacidad de ser fácilmente utilizado, posibilitando agregar y actualizar datos y modificarlo con nueva información sin mayor complicación.
- Capacidad de considerar estrategias opcionales dentro de la evaluación.
- Capacidad de identificar la estrategia o alternativa óptima.
- Capacidad de basar sus decisiones en procedimientos racionales, con atributos, criterios y restricciones cuantificables.
- Capacidad de usar información de realimentación para conocer las consecuencias de las decisiones].

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017). Precisa que a nivel de una gestión de infraestructura vial es importante coordinar las actividades por realizar, fundamentalmente cuando se planifica, se diseña y ejecuta.

En una gestión de infraestructura Vial se considera como objetivo principal el entablar una metodología pertinente que permita hacer seguimiento y hacer evaluación de la infraestructura Vial, esto repercute en obtener seguridad y comodidad cuando se tenga que hacer uso de esta infraestructura y de esta forma obtener mayores beneficios económicos y financieros. Para este efecto es importante que el estado debe permitir utilizar distintas opciones para lograr las metas establecidas y la toma de decisiones. (Solminihac, 1998, p.s/f)

Por ende, se considera dos dimensiones para la evaluación de la variable gestión de la infraestructura vial:

- **Lineamientos estratégicos:** Este procedimiento tiene por objetivo formular los lineamientos estratégicos como institución, para conocimiento personal para su inclusión en los planes estratégicos elaborados en el pliego.
- **Formulación y evaluación del plan de acción institucional:** Este procedimiento tiene por objetivo formular y evaluar el Plan de Acción Institucional con apoyo de las Unidades Gerenciales de Provías Descentralizado.

Los niveles que se pueden utilizar, tienen sus particularidades.
(Soliminihac, 2010), considera los siguientes:

A nivel de red se considera a nivel básico todo un proceso de observación del pavimento que forma parte de la red de caminos para llevar a cabo una planificación y toma de decisiones sobre los proyectos de caminos que se pueden optimizar con recursos. El propósito en este nivel es la rehabilitación y mantenimiento de los pavimentos, para este efecto es importante tener que llevar

a cabo una observación del estado de los pavimentos para que se realicen la respectiva reconstrucción.

Gestión a nivel de red

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017). A nivel de Gestión de infraestructura vial, recomienda llevar a cabo las siguientes actividades:

Se deben identificar las necesidades más importantes que necesiten ser mejorados al nivel de la red de caminos.

Generar diferentes posibilidades para que se mantenga el proyecto.

Escoger el tiempo pertinente para que se analiza el camino y se verifique su control de calidad a nivel de los materiales y del uso de los fondos económicos.

Realizar un análisis económico de los gastos que implica costo beneficio en el mantenimiento del pavimento.

Se debe diseñar un nuevo programa para nuevas construcciones con su respectivo mantenimiento y rehabilitación de los caminos que pertenecen a una red Vial.

Gestión a nivel de proyecto

Bibliodigit al.it cr.ac.cr. (3 agosto del 2017). Gestión de infraestructura vial.

Al respecto el autor sobre el nivel de proyecto considera que es una determinación detallada respecto a un proyecto, esto significa que se necesita información pertinente de muchas partes de un pavimento. Para este nivel se requiere bastante información como las cargas que recibe el pavimento, los factores del ambiente que afectan al pavimento, tipo de material que se ha utilizado y las capas que sea considerado en su construcción.

Existen actividades que deben realizarse a nivel de la gestión de proyectos, entre los más relevantes se tienen los siguientes:

Es importante generar diferentes oportunidades para poder mantener los pavimentos.

Se deben escoger tiempos para que se puedan analizar el mantenimiento de los caminos, sus niveles de uso de materiales como el análisis económico y financiero del pavimento.

Se debe realizar un análisis económico sobre las propuestas, teniendo en cuenta los costos y beneficios que se espera del pavimento.

Se debe seleccionar las mejores posibilidades teniendo en cuenta los mejores criterios cuantitativos del proyecto de pavimento.

Gestión de la infraestructura vial peruana

Repositorio de la Universidad César Vallejo. (2016). El presupuesto por resultados y la gestión de la infraestructura vial de Provias Nacional 2015.

En nuestro país la red Vial tiene una clasificación de la forma siguiente: Una red Vial primaria o nacional, en este caso está conectada a muchos centros que producen y a mercados que proveen productos a nuestro país como la red Vial secundaria también llamado departamental está formado por las vías troncales son importantes en las provincias de los departamentos, estas carreteras están a cargo de Provias siempre en coordinación con los gobiernos regionales finalmente se tiene la red Vial local o también la red vecinal lo que hace esta red es conectar las poblaciones más lejanas con las carreteras regionales que están a cargo de la oficina de Provias.

Por otro lado, también se tiene la presencia de programas como el [FONCODES], convenio PASA – Unión Europea y convenios de la Dirección Regional de Transportes Apurímac con municipios Distritales y Provinciales, apoyando la construcción y mantenimiento de trochas carrozable.

Actualmente en la región Apurímac se tiene sólo una carretera que está asfaltada y se conecta directamente con la costa a partir de Nazca -Abancay Cusco, otra carretera que sigue la ruta Ayacucho - Chincheros - Andahuaylas, la carretera actualmente se encuentra en un estado poco aceptable. Hace 3 años se intenta dar mantenimiento, pero, aún se tiene la dificultad en este trabajo, porque los costos son bastante elevados y esto hace que los transportes de los productos se eleven en cuanto se refiere a los fletes. Muchas de las carreteras de la región Apurímac sólo en un 20% se encuentran en un estado regular y el 80% en mal estado esto genera un retraso en el comercio y en la cultura de los distritos y las provincias de la región Apurímac. (Observatorio para la gobernabilidad-inforgob, 2017, p.s/f)

Teorías que sustentan el desarrollo turístico sostenible

Desarrollo Sostenible

Según Sachs (2015), sobre desarrollo sostenible se precisa lo siguiente:

Es una forma de conocer a las actividades que se desarrollan en el mundo teniendo en cuenta las preocupaciones generales que se presentan a diario. Están consideradas como objetivos del desarrollo sostenible las estrategias económicas que se utilizan a nivel mundial y esto implica un procedimiento para poder comprender al mundo como una interacción entre las técnicas económicas, ambientales y políticos. También se dice que es una forma de delimitar los propósitos de una sociedad que está bien organizada poniendo en primera instancia el bienestar de las personas que habitan ese contexto. (p.30)

Turismo sostenible

Según Ramírez (2015) afirma:

Según el autor el término turismo sostenible todavía aparece en los años 90. Se refiere al equilibrio que se debe promover en la sociedad garantizando la permanencia de los recursos turísticos que están puestas en valor y que pueden generar fuerte economía para una determinada localidad. (p.10)

Ramírez (2015) asevera:

El autor nos hace referencia sobre la necesidad de poder conservar la estructura y la autenticidad de un lugar, manteniendo sus actividades, sus costumbres, su cultura. También se dice que el turismo sostenible no debe excederse en los límites psíquicos y físicos de las personas que habitan un lugar determinado. (p.10)

Según la Organización Mundial de Turismo (1997)

El desarrollo sostenible del turismo se encarga de estudiar las necesidades fundamentales de los que visitan a las distintas regiones y que recepcionan a turistas, promueve actividades que beneficien el presente y el futuro de un lugar determinado. Todo desarrollo sostenible del turismo constituye un destino para poder desarrollar instrumentos de gestión teniendo en cuenta los recursos que puedan brindar satisfacción a las personas, siempre cumpliendo el respeto a su integridad cultural y su sistema de organización. (p.2)

Desarrollo turístico sustentable

Se refiere al uso correcto de los bienes, minimizar los efectos y saber maximizar las utilidades para poder proteger a las comunidades locales. Este principio de turismo sustentable generalmente se dirige a situaciones ambientales, y se lleva a cabo en tres Campos: ambiental, cultural y económico.

El turismo también se considera como una gran oportunidad de poder obtener ingresos, para esto se deben tener en cuenta distintos factores que si se articulan entonces permitirán lograr los objetivos y las metas establecidas. (Masri y Robles, 1997, p.17).

Cuando crece el turismo sostenible entonces los ingresos son mayores, esto significa que se debe compartir de manera equitativa siempre cuidando los bienes que se vinculan a un turismo alternativo. Es fundamental la participación de la población, del gobierno, de empresarios para poder hacer sostenible el turismo de una determinada localidad. (Contribuciones Académicas al 1er Congreso Internacional, mayo de 2003).

Según Gascón y Cañada (2007) “El turismo y sus mitos” hace énfasis en la 29 descripción de su libro que el turismo facilita al intercambio de información y medios de comunicación.

Este proceso se da cuando no se observa una comunicación oral lo que implica una limitación entre los turistas y las personas que habitan el centro turístico. Es necesario que la localidad donde se realiza turismo brinde las condiciones fundamentales respecto a restaurantes y hoteles o lugares de distracción y una diversidad de servicios que permitan distraer al turista. Generalmente el turista busca un lugar acogedor donde le brinde mejores oportunidades de relajamiento donde pueda desarrollar su imaginación como turista y donde pueda realizar a satisfacción sus actividades personales y profesionales.

Dimensiones del turismo sostenible

Para Hall (2000), Sobre el turismo sostenible el autor considera tres aspectos ambientales, económicos y sociales que es importante para poder realizar un análisis de manera individual. Ramírez (2015), considera los siguientes aspectos básicos que representan a los pilares que constituyen el pilar del turismo.

Dimensión ambiental:

Esta dimensión no recomienda que el trabajo turístico no debe ser perjudicial para el medio ambiente, y conservar los ecosistemas de los diferentes lugares, además debe ser partícipe de la conservación de los diversos nichos biológicos gestionando de manera pertinente en mantenimiento de los recursos naturales. Este proceso implica llevar a cabo una actividad turística durante un tiempo manteniendo condiciones favorables para que los turistas puedan gozar de los atractivos.

Dimensión económica:

En toda actividad turística siempre se perciben ingresos económicos, esto significa que se deben realizar de manera constante mejoras renovación en todas las ofertas turísticas, para este efecto se debe realizar un trabajo sistemático para la satisfacción del turista. Se debe Buscar apoyo económico para las comunidades locales y de esta forma se puedan beneficiar de la actividad turística. Deben tener un Especial cuidado en el manejo administrativo y económico de los lugares considerados como Fuentes turísticas.

Dimensión social:

El soporte social en una actividad turística implica respetar las distintas culturas que cuenta un lugar determinado, promover el respeto a sus derechos y a la igualdad de oportunidades para todos los que componen la sociedad, de igual forma, se debe promover un reparto igualitario beneficiando a todos los integrantes de un espacio turístico, evitar la pobreza y evitar la explotación. Es

fundamental tener en cuenta las costumbres y tradiciones con los que conviven los pobladores de una zona turística.

1.3.1.1. Turismo en el Perú

En el documento del plan estratégico Nacional de turismo del 2008 al 2018 en el gobierno de Alan García se ha considerado como misión principal El dirigir y promover el desarrollo sostenible y competitivo de las actividades turísticas de nuestro país. Se han establecido muchas políticas que estaban dirigidas para poder promover el desarrollo sostenible. Además, que este turismo sostenible forma parte de un trabajo integral en nuestro país, fomentando el uso de los recursos culturales y naturales para poder mejorar la calidad de vida de las personas que viven en esas localidades además de mejorar su entorno social, y su medio ambiente, igualmente su situación económica. (MINCETUR, 2008, p.11).

Izagirre (2009), Consideras que la oferta que realiza el país de todos los mercados turísticos deben tener bien definido el producto a ofrecer, esto permitirá convertirse en un líder del mercado turístico.

Figueroa (2014) da a conocer:

El crecimiento de la economía de nuestro país durante la última década ha permitido mejorar las obras de infraestructura Vial y sobre todo conectar los diferentes pueblos que tienen lugares turísticos acortando distancias entre diferentes regiones, provincias, distritos, entre otros. Además, ha desarrollado de mejor manera el desplazamiento de los usuarios tanto del turismo interno como el turismo externo. Se han generado distintas Rutas para poder visitar diferentes zonas turísticas del país, visitar estos lugares partiendo desde la Ciudad de Lima por diferentes medios de transporte. (p.s/f)

Turismo en Apurímac

En el portal del gobierno Regional de Apurímac se promueve una variedad de circuitos turísticos que constituyen oportunidades para que las personas puedan visitar estos lugares que presentan hermosos paisajes y de carácter natural. Además, se tiene la oportunidad de poder asistir a diferentes festividades que promueven los distritos, provincias, mostrando sus costumbres, vestimentas y otras manifestaciones artísticas propias de cada lugar.

1.3.2. Marco conceptual

Acceso: Se refiere al ingreso o paso de un camino, carretera, etc.

Afirmado: Es una capa de material seleccionado, debidamente procesada en base a un diseño que se pone encima de un de un rasante, para que pueda soportar el tráfico en una calle o carretera.

Asfalto: El asfalto es un constituyente, en proporciones variables, de la mayoría de los petróleos crudos.

Autoridad competente: Es una persona que hace cumplir las normas establecidas a nivel institucional, promueve la normatividad, realiza gestión, fiscalización sobre una infraestructura vial.

Berma: Es una porción de la carretera contigua a la calzada. Está formado por una inclinación transversal que se construye en lugares con pendientes, su finalidad es facilitar el drenaje lateral de la vía.

Calle: Es una vía que se ubica en la urbe, sirve para transitar.

Calzada: Es el espacio que se destina para que los carros circulen.

Camino: Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones y animales.
(documents.mx, s/f)

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.
(documents.mx, s/f)

Carretera: Camino para el tránsito de vehículos motorizados, de por lo menos dos ejes, con características geométricas definidas de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (MTC, s/f)

Red Vial Nacional: Se refiere a la carretera que forma parte de un circuito y es de interés nacional.

Red Vial Departamental o Regional: Son las carreteras que unen los lugares que pertenecen a una determinada región.

Red Vial Vecinal o Rural: son las carreteras que forman parte de un circuito local, generalmente desde las capitales, hasta las comunidades que cuentan con acceso.

Red Vial: Conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental o Regional y Vecinal o Rural). (MTC, s/f)

1.4. Formulación del Problema

1.4.1. Problema General

Ante la realidad del distrito de San Pedro de Cachora que se ha descrito párrafos anteriores tenemos la siguiente formulación del problema localizado:

¿Cuál es el nivel de relación entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018?

1.4.2. Problemas Específicos

PE1: ¿Cómo se desarrollan los componentes de la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018?

PE2: ¿De qué manera se desarrolla el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora, en el 2018?

PE3: ¿Cuál es el nivel de relación entre los lineamientos estratégicos y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018?

PE4: ¿Cuál es el nivel de relación entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018?

PE5: ¿Cuál es el nivel de relación entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018?

1.5. Justificación del estudio

La presente investigación se justifica en la imperante necesidad de potenciar la alternativa de desarrollo en el distrito de San Pedro de Cachora – Abancay, tomando como base al turismo, y que se dé en forma conjunta y/o paralela a las ya establecidas en actividades económicas como la agricultura y la minería. Esto sin lugar a dudas, ayudará a mejorar la calidad de vida de la población residente y aledaña a la zona.

1.5.1. Justificación teórica referencial

Este proyecto reconoce lo importante de las vías de comunicación entre todos los habitantes de una comunidad por lo que pretende establecer la conexión entre una actividad sostenible como el turismo y la gestión de la infraestructura vial, de esta manera, este trabajo sería como modelo aplicable al resto de la región y por

qué no, del país también, como un primer paso hacia el desarrollo y organización de la actividad turística en la zona de estudio.

Por ende, la justificación radica en que el turismo es una actividad que mueve masas y genera ingresos tanto a nivel nacional como local, y se constituye en una herramienta para alcanzar diversos tipos de desarrollo, como la generación de empleo en forma descentralizada, conservación del patrimonio cultural y natural y fortalecimiento de la pequeña empresa.

1.5.2. Justificación metodológica

La investigación será importante porque servirá para otras investigaciones como antecedente de estudio. Permitirá profundizar de mejor manera otras investigaciones similares, proveyéndolas con marco teórico, estrategias pertinentes e instrumentos debidamente validados.

1.5.3. Justificación social

Consideramos que la investigación tendrá su impacto en la sociedad, debido a que brindará información de la situación en que se encuentran los circuitos turísticos de la región y fundamentalmente las redes viales.

Para el estudio, específicamente nos mostrará la realidad de las redes viales que conducen a la ciudad de Cachora y sus zonas turísticas.

1.5.4. Justificación teórica.

Según Bernal (2010), permitirá generar reflexión teórica entre los usuarios, fortalecerá otras teorías que también involucra a los contextos donde se está desarrollando una actividad de carácter científico.

Esta investigación se justifica teóricamente porque con la investigación realizada se sentarán bases científicas para otras investigaciones que pudiesen realizar mejorando la perspectiva de calidad de vida del medio donde se desarrolle.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis general

Ha: Existe relación significativa entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018.

1.6.2.

1.6.3. Hipótesis específica

Ha1: Existe relación significativa entre los lineamientos estratégicos y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

Ha2: Existe relación significativa entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

Ha3: Existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo general

Determinar el nivel de relación entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

1.7.2. Objetivos específicos

OE1: Identificar cómo se ejecutan los componentes de la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018.

OE2: Identificar las características del turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora, en el 2018.

OE3: Analizar es el nivel de relación entre los lineamientos estratégicos y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

OE4: Analizar el nivel de relación entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

OE5: Analizar el nivel de relación entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

II. METODO

2.1. Tipo, nivel y diseño de la investigación

Según su enfoque o naturaleza es una investigación cuantitativa, donde los datos recogidos son cuantificables por que admiten resultados en cantidades numéricas, Gómez (2016) manifestó que en el enfoque cuantitativo emplea el acopio y análisis de la información para determinar con exactitud la postura de la población. (p.60)

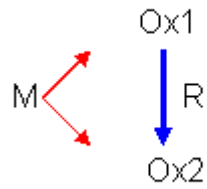
Según su finalidad fue básica o pura, porque nos lleva a buscar nuevos conocimientos mediante la recolección de la información, Sánchez y Reyes (2002) manifiesta que en esta investigación el propósito es recolectar información y establecer la relación que existe entre las variables. (p.13)

Según Ander y Egg (2005), la investigación presente es un tipo de investigación sustantiva básica, pues “tiene como fin crear un cuerpo de conocimiento teórico sobre los fenómenos educativos, sin preocuparse de su aplicación práctica. Se orienta a conocer y persigue la resolución de problemas amplios y de validez general”.

Diseño de investigación

Los estudios no experimentales son aquellos donde no hay manipulación de las variables en su análisis, Gómez (2013) manifiesta que los diseños no experimentales trabajan con muestras grandes, utilizan variables 1 y 2, pueden ser de dos clases: Transversal y longitudinales y no se manipulan las variables. (p.110)

El diseño de investigación que se utilizó fue no experimental de corte Transversal Correlacional, el cual describe las relaciones existentes entre las variables de infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible en un determinado momento. Este tipo de diseño solo se limitó a establecer relaciones sin precisar sentido de causalidad. Su representación gráfica es:



Donde:

M: Muestra de estudio.

X: Observación de la variable infraestructura vial.

Y: Observación de variable desarrollo turístico sostenible.

r: Relación respecto a la variable dependiente e independiente.

2.2. Operacionalización de variables

Tabla 1

Matriz de Operacionalización de las Variables

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Gestión de la infraestructura vial	Es una serie de procesos conducentes a hacer más eficiente la labor de Provías Nacional, estableciendo los procedimientos para planificar la inversión en Carreteras, Puentes, Infraestructura de Seguridad Vial y Emergencias Viales, controlar el avance en la ejecución y, en función de los resultados obtenidos, eventualmente reformular la planificación. (MTC, 2006)	Gestionar en forma adecuada la infraestructura vial implica conocer su extensión, planificar el desarrollo de la misma mediante programas de inversión y mantenimiento elaborados en función a una política preestablecida y los recursos disponibles y, finalmente, administrar en forma eficiente los recursos obtenidos. (MTC, 2006)	Lineamientos estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación. - Existencia de instrumentos de gestión. - Políticas institucionales. - Necesidades.
			Formulación y evaluación del plan de acción institucional	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnóstico. - Reporte. - Seguimiento - Aprobación - Revisión. - Señalización horizontal y vertical
			Monitoreo y evaluación de proyectos y programas	<ul style="list-style-type: none"> - Información. - Cumplimiento de las acciones ejecutadas. - Identificación de factores de retraso. - Recomendaciones. - Elaboración de informe - Auditorias.
Desarrollo Turístico sostenible	La Organización Mundial del Turismo (1999) define al turismo sostenible como el que atiende las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras y, al mismo tiempo, protege y fomenta las	El turismo sostenible es un fenómeno con una triple componente social, económica y ambiental, y no sólo una actividad económica. Respetando la integridad cultural, los procesos	Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Ecosistemas. - Protección. - Fuentes de energía. - Gestión de energía. - Gestión de recursos naturales escasos. - Recurso Hídrico - Limitación de Impacto ambiental. - Gestión ambiental.
			Económica	<ul style="list-style-type: none"> - Gestión de los beneficios económicos que reporta el turismo. - Generación de negocios.

	oportunidades para el futuro. Se concibe como una vía hacia a gestión de todos los recursos de forma que puedan satisfacerse las necesidades: Económicas, sociales y estéticas. (s/f)	ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que sostienen la vida. (OMT, 2004)		<ul style="list-style-type: none"> - Beneficios económicos. - Actividades turísticas. - Medios de transporte - Circuito turístico. - Imagen turística. - Satisfacción de turistas.
			Social	<ul style="list-style-type: none"> - Recepción - Satisfacción - Efectos positivos - Compromiso de los lugareños - Conservar del patrimonio - Participación comunitaria - Seguridad pública - Promoción del turismo

Fuente: Elaboración propia, 2017.

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

Según Tamayo (2013), población es “la totalidad del fenómeno a estudiar, en donde las unidades poseen una característica común que se estudian y dan origen a los datos de la investigación” (p.114).

La población a trabajar se estableció por métodos no probabilísticos, según Hernández et al. (2010) en donde “la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las causas relacionadas con las características de la investigación o del mismo investigador”. En este caso la población objeto de estudio estuvo conformado por 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

2.3.2. Muestra

La muestra se estableció por conveniencia del investigador, para este caso de investigación es la totalidad de la población vale decir los 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Bernal (2010), asimismo manifiesta que la muestra es la parte de la población que se selecciona, de la cual se obtiene información para el desarrollo del estudio y sobre la cual se efectuara la medición y la observación de las variables objeto del estudio (p.161)

El muestreo fue el no probabilístico debido a que no se utilizó una fracción de la población en estudio.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Para Morone (2012), refiriéndose a las técnicas de investigación afirmo que, son los procedimientos e instrumentos que se utilizaran para acceder al

conocimiento, es así que las encuestas, entrevistas, observaciones y todo lo que se deriva de ellas (p.17).

En este trabajo de investigación la técnica adoptada es la encuesta.

Cuestionario:

Para la presente investigación de variables, el instrumento utilizado es el cuestionario, que es definido por Hernández, Fernández y Baptista (2014), como un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir, la cual debe ser congruentes con el planteamiento de problema e hipótesis (p.217).

Este instrumento se utilizó para la medición de las dos variables del presente estudio, como son el control interno administrativo y la calidad de la información. Las preguntas del cuestionario se han redactado a partir del problema de investigación, y del marco teórico-conceptual.

El cuestionario que medirá la variable gestión de la infraestructura vial, está constituido por 21 ítems, los cuales están distribuidos en las 3 dimensiones: lineamientos estratégicos con 5 ítems, Formulación y evaluación del plan de acción institucional con 8 ítems, y Monitoreo y evaluación de proyectos y programas con 8 ítems. El cuestionario que medirá la variable desarrollo turístico sostenible está conformado por 31 ítems, cada ítem pertenece a una dimensión de la variable, así tenemos que la dimensión ambiental será evaluada por 11 ítems, la dimensión económica será evaluada también por 11 ítems, finalmente la dimensión social también será evaluada por 9 ítems.

Las variables de estudio, se clasificaron en cuatro niveles: "Satisfactorio", "Medianamente satisfactorio", "Mínimamente satisfactorio" e "Insatisfactorio". Cada percepción aseverada por los encuestados brinda una idea del grado de satisfacción que evidencia la muestra ya señalada.

Para poder conocer la escala en la cual se ubica tal o cual percepción procedimos a elaborar una baremación para cada dimensión, según la variable.

Tabla 2

Interpretación de los puntajes estándares del cuestionario de gestión de la infraestructura vial

Niveles	gestión de la infraestructura vial (variable 1)	Lineamientos estratégicos (dimensión 1)	Formulación y evaluación del plan de acción institucional (dimensión 2)	Monitoreo y evaluación de proyectos y programas (dimensión 3)	Escalas
Malo	36-40	8-9	12-13	14-15	Nunca (1)
	41-45	10-11	14-16	16-17	Casi nunca (2)
Regular	46-50	12-13	17-19	18-19	A veces (3)
	51-55	14-15	20-22	20-21	Casi siempre (4)
Bueno	56-62	16-17	23-25	22-24	Siempre (5)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Tabla 3

Interpretación de los puntajes estándares del cuestionario desarrollo turístico sostenible.

Niveles	desarrollo turístico sostenible (variable 1)	Ambiental (dimensión 1)	Económica (dimensión 2)	Social (dimensión 3)	Escalas
Insatisfactorio	55-59	21-22	16-18	13-14	Nunca (1)
Mínimamente satisfactorio	60-64	23-25	19-22	15-16	Casi nunca (2)
Medianamente satisfactorio	65-69	26-28	23-26	17-18	A veces (3)
Satisfactorio	70-74	29-31	27-30	19-20	Casi siempre (4)
	75-81	32-33	31-33	21-23	Siempre (5)

Fuente: Elaboración propia, 2018.

Validación y confiabilidad

Validez de los instrumentos de recolección de datos

Por lo cual, para determinar su validez, se sometieron a consideraciones de juicio de expertos. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), el juicio

de expertos es utilizado para contrastar la validez de los instrumentos, así como su grado de adecuación dentro de un criterio determinado y previamente establecido.

La validez de los instrumentos utilizados en este estudio científico se realizó a través de la validez de contenido, para lo cual se trabajó con jueces expertos quienes evaluaron la pertinencia y coherencia de los ítems con los indicadores y las dimensiones de las variables control interno administrativo y calidad de la información. Así contamos con el apoyo de jueces expertos:

Dr. Elvis Joe Terrones Rodríguez (dictamen aplicable)

Dra. Sindilí Margarita Varas Rivera (dictamen aplicable)

Dr. Raúl Ochoa Cruz (dictamen aplicable)

Confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos

La confiabilidad tuvo como objetivo determinar, según Tamayo (2013) “la capacidad que posee el instrumento de registrar los mismos resultados en repetidas ocasiones, con una muestra y bajo unas mismas condiciones” (p.106). En el presente estudio, para determinar la confiabilidad se aplicó una prueba a un grupo piloto, luego de ello, los resultados fueron procesados estadísticamente; para determinar estadísticamente la confiabilidad de los instrumentos se utilizó el coeficiente Alpha de Cronbach a través de la siguiente fórmula:

Como criterio general, George y Mallery (2013, p. 231) sugieren las recomendaciones siguientes para evaluar los coeficientes de alfa de Cronbach:

- Coeficiente alfa >0.9 es excelente
- Coeficiente alfa >0.8 es bueno
- Coeficiente alfa >0.7 es aceptable
- Coeficiente alfa >0.6 es cuestionable
- Coeficiente alfa >0.5 es pobre
- Coeficiente alfa <0.5 es inaceptable

Tabla 4

Estadística de confiabilidad de instrumento

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,918	54

Fuente: estadístico spss versión 22.00

Según los resultados obtenidos con estadístico de SPSS mediante el alfa de Cronbach nos dio aproximadamente el 0.918, lo cual decimos que el instrumento que se utilizó en el presente trabajo de investigación para el “Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018”, según la teoría antes citada corresponde al coeficiente de excelente lo cual esta sociabilizado el instrumento óptimamente.

2.5. Métodos de análisis de datos

Preparación de datos: Se empleará una preparación computarizada de los datos, para una mejor presentación de los mismos, todo ello empleando el software estadístico SPSS.

Técnica estadística a usar: Se emplearán técnicas estadísticas descriptivas y técnicas estadísticas inferenciales.

Tipo de análisis: En nuestra investigación se realizará el análisis bivariado y cuantitativo.

Presentación de datos: Los datos se presentaron en tablas de distribución de frecuencia, gráfico de pastel y de barras.

Análisis de correlación: Se realizará aplicando el coeficiente de Tau-b de Kendall, el cual se calculará a través del SPSS.

III. RESULTADOS

Tablas y figuras descriptivas de las variables

Tabla 5
Gestión de la infraestructura vial

Descripción	Fr.	%
Malo	45	40%
Regular	22	20%
Bueno	45	40%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

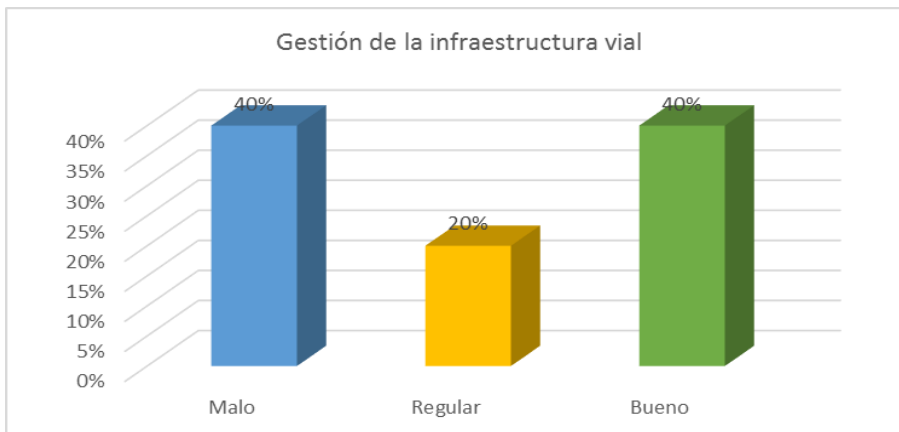


Figura 1. Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 5

Interpretación:

En la tabla 5 y figura 1 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018; muestran con un alto índice del 40% (45) la gestión de la infraestructura vial es malo en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 20%(22) refieren que es regular y también con el alto indicador del 40%(45) señalan que es bueno.

Análisis: Lo que quiere decir que la mayoría de los colaboradores percibieron que la gestión de la infraestructura vial esta entre malo y bueno en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tabla 6

Desarrollo turístico sostenible

Descripción	Fr.	%
Insatisfactorio	22	20%
Mínimamente satisfactorio	37	33%
Medianamente satisfactorio	0	0%
Satisfactorio	52	47%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

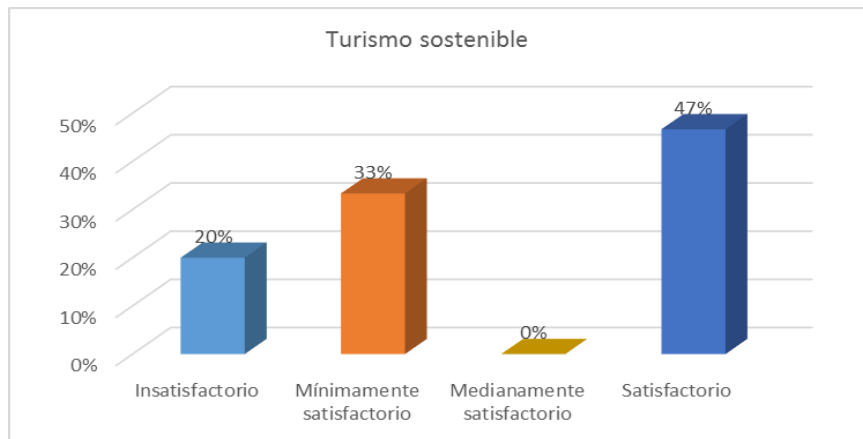


Figura 2. . Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 6

Interpretación:

En la tabla 6 y figura 2 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018 muestran el 20% (22) el Turismo sostenible es insatisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 33%(37) refieren que es mínimamente satisfactorio, el 0%(0) señalan medianamente satisfactorio y con el mayor indicador del 47%(52) señalan que es satisfactorio.

Análisis: Lo que quiere decir que mayormente según los colaboradores, el Desarrollo Turístico sostenible es satisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tablas y figuras descriptivas de las dimensiones de la variable gestión de la infraestructura vial.

Tabla 7

Lineamientos estratégicos

Descripción	Fr.	%
Malo	45	40%
Regular	22	20%
Bueno	45	40%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

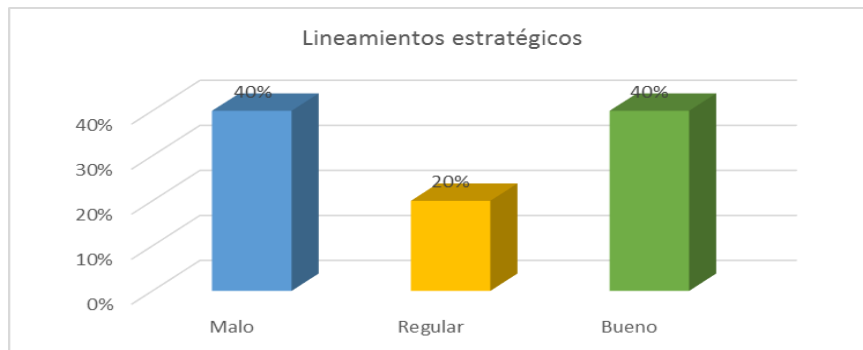


Figura 3. Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 7

Interpretación:

En la tabla 7 y figura 3 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018; muestran con un alto índice del 40% (45) los Lineamientos estratégicos en la gestión de la infraestructura vial es malo en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 20%(22) refieren que es regular y también con el alto indicador del 40%(45) señalan que es bueno.

Análisis: Lo que quiere decir que la mayoría de los colaboradores percibieron que los lineamientos estratégicos están entre malo y bueno en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tabla 8

Formulación y evaluación del plan de acción institucional

Descripción	Fr.	%
Malo	45	40%
Regular	15	13%
Bueno	52	47%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

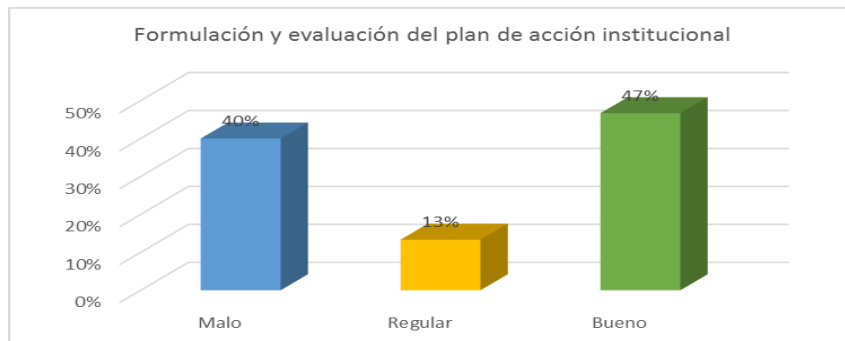


Figura 4. Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 8

Interpretación:

En la tabla 8 y figura 4 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018; muestran el 40% (45) la formulación y evaluación del plan de acción institucional en la gestión de la infraestructura vial es malo en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 13%(15) refieren que es regular y también con el alto indicador del 47%(52) señalan que es bueno.

Análisis: Lo que quiere decir que la mayoría de los colaboradores percibieron que la formulación y evaluación del plan de acción institucional es bueno en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tabla 9

Monitoreo y evaluación de proyectos y programas

Descripción	Fr.	%
Malo	45	40%
Regular	30	27%
Bueno	37	33%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

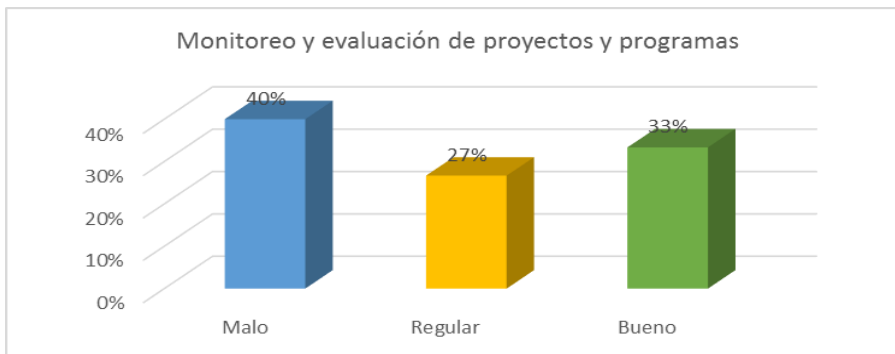


Figura 5 Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 9

Interpretación:

En la tabla 9 y figura 5 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018; muestran con el mayor indicador del 40% (45) el monitoreo y evaluación de proyectos y programas es malo en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 27%(30) refieren que es regular y también con el alto indicador del 33%(37) señalan que es bueno.

Análisis: Lo que quiere decir que el monitoreo y evaluación de proyectos y programas es malo en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tablas y figuras descriptivas de las dimensiones de la variable Desarrollo Turístico sostenible.

Tabla 10
Ambiental

Descripción	Fr.	%
Insatisfactorio	7	7%
Mínimamente satisfactorio	37	33%
Medianamente satisfactorio	30	27%
Satisfactorio	37	33%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

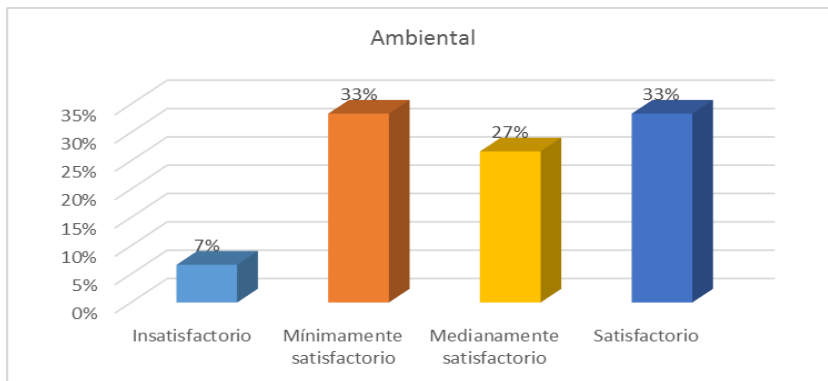


Figura 6 Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 10

Interpretación:

En la tabla 10 y figura 6 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018 muestran el 7% (7) el factor ambiental en el Desarrollo Turístico sostenible es insatisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, con alto índice del 33%(37) refieren que es mínimamente satisfactorio, el 27%(30) señalan medianamente satisfactorio y con el alto indicador también del 33%(37) señalan que es satisfactorio.

Análisis: Lo que quiere decir que mayormente según los colaboradores, el factor ambiental en el Desarrollo Turístico sostenible está entre mínimamente satisfactorio y satisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tabla 11

Económica

Descripción	Fr.	%
Insatisfactorio	15	13%
Mínimamente satisfactorio	30	27%
Medianamente satisfactorio	22	20%
Satisfactorio	45	40%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

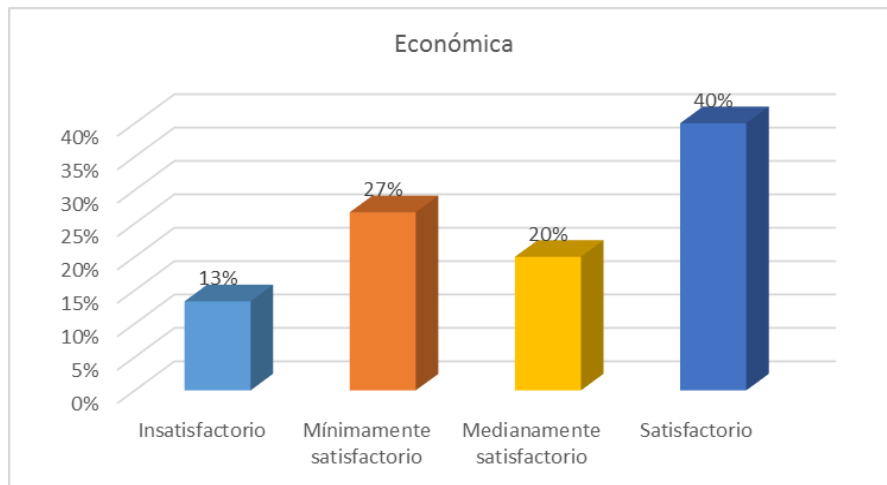


Figura 7. Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 11

Interpretación:

En la tabla 11 y figura 7 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018 muestran el 13% (15) el factor económico en el desarrollo turístico sostenible es insatisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 27%(30) refieren que es mínimamente satisfactorio, el 20%(22) señalan medianamente satisfactorio y con el mayor indicador del 40%(45) señalan que es satisfactorio.

Análisis: Lo que quiere decir que mayormente según los colaboradores, el factor económico en el desarrollo turístico sostenible es satisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tabla 12
Social

Descripción	Fr.	%
Insatisfactorio	22	20%
Mínimamente satisfactorio	45	40%
Medianamente satisfactorio	22	20%
Satisfactorio	22	20%
Total	112	100%

Fuente: Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

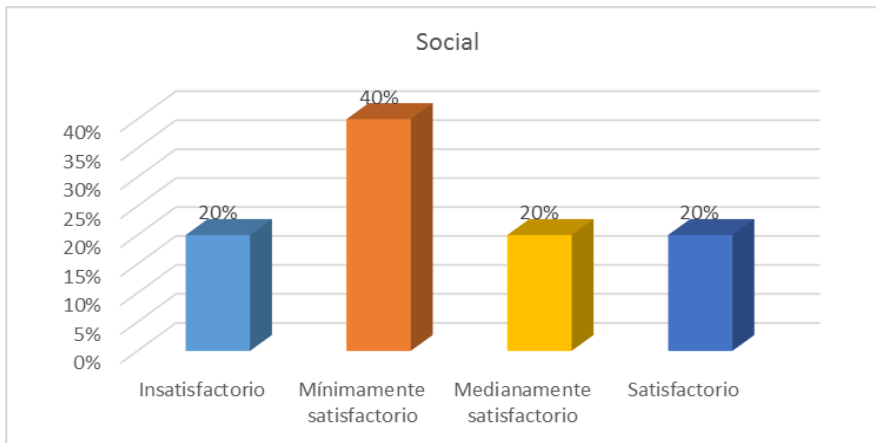


Figura 8. Gestión de la infraestructura vial - Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 12

Interpretación:

En la tabla 12 y figura 8 se observa del cuestionario de preguntas aplicadas a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018, muestran el 20% (22) el factor social en el desarrollo turístico sostenible es insatisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, con el mayor indicador del 40%(45) refieren que es mínimamente satisfactorio, el 20%(22) señalan medianamente satisfactorio y con el mayor indicador del 20%(22) señalan que es satisfactorio.

Análisis: Lo que quiere decir que mayormente según los colaboradores, el factor Social en el desarrollo turístico sostenible es mínimamente satisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Tablas y figuras de contingencia

Tabla 13

Gestión de la infraestructura vial y Desarrollo Turístico sostenible

		Turismo sostenible				Total
		Nunca	Casi nunca	Casi siempre	Siempre	
Gestión de la infraestructura vial	Nunca	0.0%	20.0%	6.7%	0.0%	26.7%
	Casi nunca	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%
	Algunas veces	0.0%	13.3%	6.7%	0.0%	20.0%
	Casi siempre	0.0%	0.0%	0.0%	13.3%	13.3%
	Siempre	6.7%	0.0%	6.7%	13.3%	26.7%
Total		20.0%	33.3%	20.0%	26.7%	100.0%

Fuente: Producción propia, 2018.

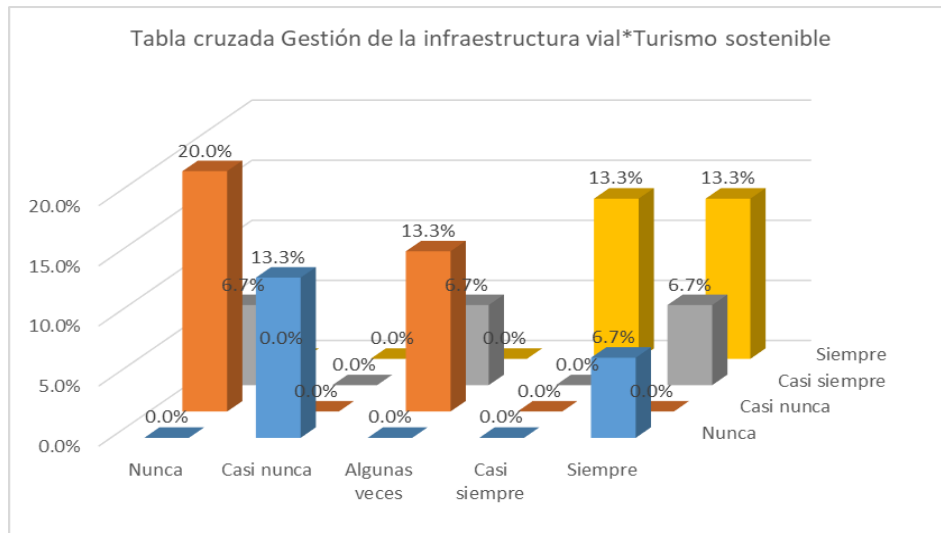


Figura 3. Gestión de la Infraestructura vial*Desarrollo Turístico Sostenible- Cuestionario a 112 colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: tabla 13

Interpretación:

En la tabla 13 y figura 9 se obtuvo según las variables en contraste y el instrumento aplicado a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018, indicaron que mayormente a veces con el 20%(22) se aplicó la Gestión de la infraestructura vial y el Desarrollo Turístico sostenible respectivamente.

Tabla cruzada Lineamientos estratégicos*Desarrollo Turístico sostenible

Tabla 14

Lineamientos estratégicos y Desarrollo Turístico sostenible

	Turismo sostenible				Total	
	Nunca	Casi nunca	Casi siempre	Siempre		
Lineamientos estratégicos	Nunca	0.0%	6.7%	6.7%	0.0%	13.3%
	Casi nunca	6.7%	20.0%	0.0%	0.0%	26.7%
	Algunas veces	6.7%	6.7%	6.7%	0.0%	20.0%
	Casi siempre	6.7%	0.0%	6.7%	20.0%	33.3%
	Siempre	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	6.7%
Total	20.0%	33.3%	20.0%	26.7%	100.0%	

Fuente: Producción propia, 2018.

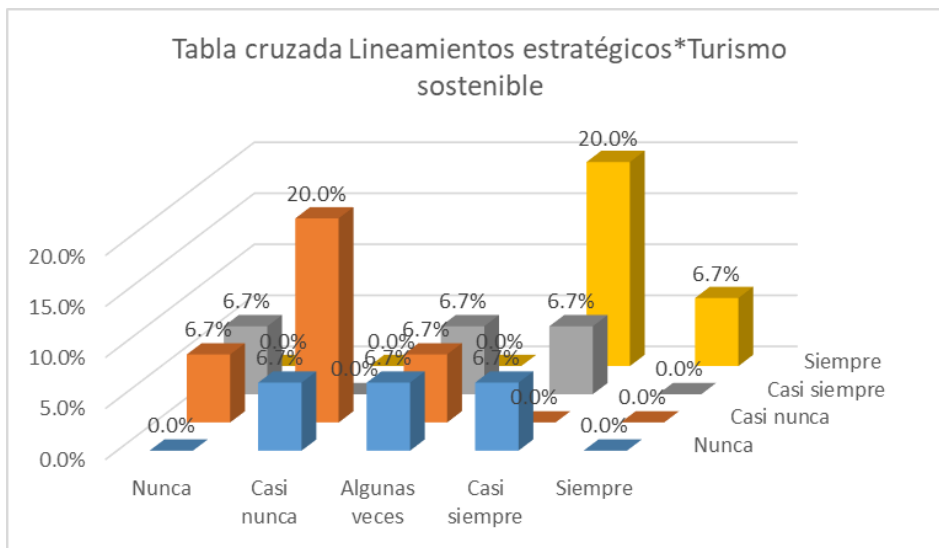


Figura 4. Lineamientos estratégicos*Desarrollo Turístico sostenible - Cuestionario a colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 14.

Interpretación:

En la tabla 14 y figura 10 se obtuvo según las variables en contraste y el instrumento aplicado a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018, indicaron que mayormente nunca y casi nunca con el 20%(22); además casi siempre y siempre con el 20%(22) se aplicó los Lineamientos estratégicos y el Desarrollo Turístico sostenible respectivamente.

Tabla 15

Formulación y evaluación del plan de acción institucional y Desarrollo Turístico sostenible

	Turismo sostenible				Total	
	Nunca	Casi nunca	Casi siempre			
			Siempre	Siempre		
Formulación y evaluación del plan de acción institucional	Nunca	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	13.3%
	Casi nunca	6.7%	13.3%	6.7%	0.0%	26.7%
	Algunas veces	6.7%	0.0%	6.7%	0.0%	13.3%
	Casi siempre	0.0%	6.7%	6.7%	13.3%	26.7%
	Siempre	6.7%	0.0%	0.0%	13.3%	20.0%
Total		20.0%	33.3%	20.0%	26.7%	100.0%

Fuente: Producción propia, 2018.

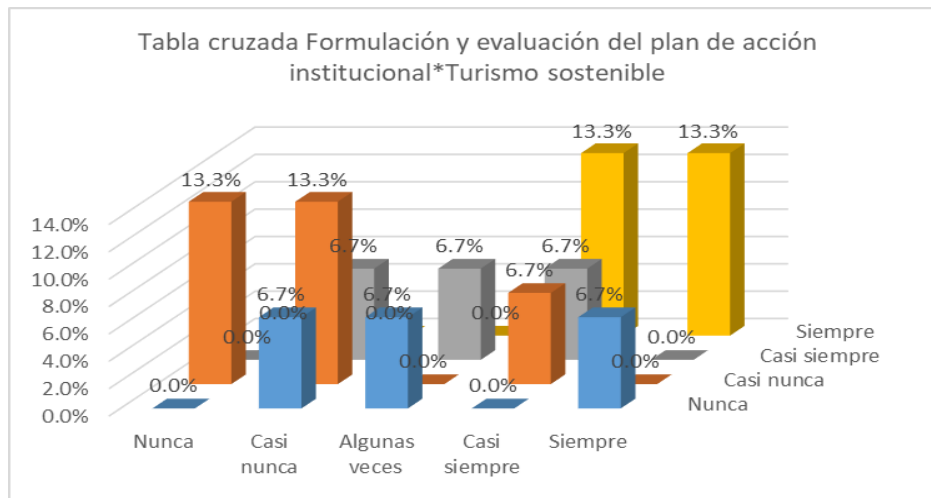


Figura 5. Formulación y evaluación del plan de acción institucional*Desarrollo Turístico sostenible - Cuestionario a colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 15.

Interpretación:

En la tabla 15 y figura 11 se obtuvo según las variables en contraste y el instrumento aplicado a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018, indicaron que mayormente nunca y casi nunca con el 13%(15); además casi siempre y siempre con el 13%(15) se aplicó la Formulación y evaluación del plan de acción institucional y el Desarrollo Turístico sostenible respectivamente.

Tabla 16

Monitoreo y evaluación de proyectos y programas con el Desarrollo Turístico sostenible

		Turismo sostenible				Total
		Nunca	Casi nunca	Casi siempre		
				Siempre	Siempre	
Monitoreo y evaluación de proyectos y programas	Nunca	13.3%	13.3%	0.0%	0.0%	26.7%
	Casi nunca	6.7%	0.0%	6.7%	0.0%	13.3%
	Algunas veces	0.0%	13.3%	6.7%	6.7%	26.7%
	Casi siempre	0.0%	6.7%	0.0%	13.3%	20.0%
	Siempre	0.0%	0.0%	6.7%	6.7%	13.3%
Total		20.0%	33.3%	20.0%	26.7%	100.0%

Fuente: Producción propia, 2018.

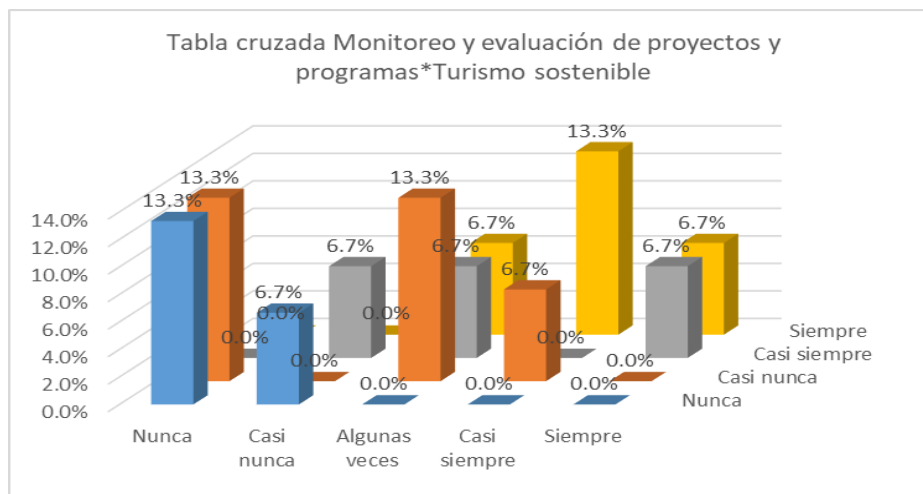


Figura 6. Monitoreo y evaluación de proyectos y programas*Desarrollo Turístico sostenible - Cuestionario a colaboradores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018.

Fuente: Tabla 16.

Interpretación:

En la tabla 16 y figura 12 se obtuvo según las variables en contraste y el instrumento aplicado a 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018, indicaron que mayormente algunas veces y casi nunca con el 13%(15); además casi siempre y siempre con el 13%(15) se aplicó el Monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el Desarrollo turístico sostenible respectivamente.

Prueba de hipótesis con la Chi cuadrada.

Hipótesis general

(Hipótesis Nula) Ho: No existe relación significativa entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

(Hipótesis Alternativa) H1: Existe relación significativa entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

Tabla 17

Pruebas de chi-cuadrado – hipótesis general

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	67,250 ^a	12	0,000
Razón de verosimilitud	72,714	12	0,000
Asociación lineal por lineal	11,000	1	0,001
N de casos válidos	112		

Fuente: estadístico Spss versión 22.00 – Producción propia, 2018.

Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico ^a	Aprox. S ^b	Aprox. Sig.
Ordinal por ordinal	Tau-b de Kendall	0,463	0,114	3,188	0,001
N de casos válidos		112			

De la tabla 17 se tiene que el valor “Sig. Asintótica” es 0.000 menor a 0.05 nivel de significancia entonces se rechaza la hipótesis nula (Ho) y se acepta la hipótesis alternativa (H1), por lo tanto, podemos afirmar con un nivel de confianza del 95% que existe relación significativa entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de Tau-b de Kendall el valor es 0,463 lo que indica una correlación directa positiva moderada entre ambas variables en contraste.

Hipótesis específica 1

(Hipótesis Nula) Ho: No Existe relación significativa entre los lineamientos estratégicos y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

(Hipótesis Alternativa) H1: Existe relación significativa entre los lineamientos estratégicos y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

Tabla 18

Pruebas de chi-cuadrado- hipótesis específica 1

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	41,500 ^a	12	0,000
Razón de verosimilitud	52,523	12	0,000
Asociación lineal por lineal	11,444	1	0,001
N de casos válidos	112		

Fuente: estadístico Spss versión 22.00

Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico ^a	Aprox. S ^b	Aprox. Sig.
Ordinal por ordinal	Tau-b de Kendall	0,493	,125	3,177	,001
N de casos válidos		112			

De la tabla 18 se tiene que el valor “Sig. Asintótica” es 0.000 menor a 0.05 nivel de significancia entonces se rechaza la hipótesis nula (Ho) y se acepta la hipótesis alternativa (H1), por lo tanto, podemos afirmar con un nivel confianza del 95% que Existe relación significativa entre los lineamientos estratégicos y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de Tau-b de Kendall el valor es 0,493 lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste.

Hipótesis específica 2

(Hipótesis Nula) Ho: No existe relación significativa entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

(Hipótesis Alterna) H1: Existe relación significativa entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

Tabla 19

Pruebas de chi-cuadrado- hipótesis específica 2

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	41,750 ^a	12	0,000
Razón de verosimilitud	52,939	12	0,000
Asociación lineal por lineal	9,916	1	0,002
N de casos válidos	112		

Fuente: estadístico Spss versión 22.00.

Medidas simétricas					
		Valor	Error estándar asintótico ^a	Aprox. S ^b	Aprox. Sig.
Ordinal por ordinal	Tau-b de Kendall	0,474	0,122	3,084	0,002
N de casos válidos		112			

De la tabla 19 se tiene que el valor “Sig. Asintótica” es 0.000 menor a 0.05 nivel de significancia entonces se rechaza la hipótesis nula (Ho) y se acepta la hipótesis alterna (H1), por lo tanto, podemos afirmar con un nivel confianza del 95% que existe relación significativa entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de Tau-b de Kendall el valor es 0,474 lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste.

Hipótesis específica 3

(Hipótesis Nula) Ho: No existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

(Hipótesis Alterna) H1: Existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.

Tabla 20

Pruebas de chi-cuadrado- hipótesis específica 3

	Valor	gl	Sig. asintótica (2 caras)
Chi-cuadrado de Pearson	40,688 ^a	12	0,000
Razón de verosimilitud	52,939	12	0,000
Asociación lineal por lineal	20,829	1	0,000
N de casos válidos	112		

Fuente: estadístico Spss versión 22.00 – Elaboración propia, 2018.

Medidas simétricas

		Valor	Error estándar asintótico ^a	Aprox. S ^b	Aprox. Sig.
Ordinal por ordinal	Tau-b de Kendall	0,585	0,056	10,113	0,000
N de casos válidos		112			

De la tabla 20 se tiene que el valor “Sig. Asintótica” es 0.000 menor a 0.05 nivel de significancia entonces se rechaza la hipótesis nula (Ho) y se acepta la hipótesis alterna (H1), por lo tanto, podemos afirmar con un nivel confianza del 95% que Existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el desarrollo turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de Tau-b de Kendall el valor es 0,585 lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste.

IV. DISCUSIÓN

Según esta investigación se planteó la siguiente interrogante ¿Cuál es el nivel de relación entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018?, el objetivo general fue Determinar el nivel de relación entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018 y finalmente la hipótesis planteada fue que existe relación significativa entre la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018; de estas premisas se logró comprobar que ciertamente con un nivel de confianza del 95% que existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el desarrollo turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de Tau-b de Kendall el valor es 0,585 lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste, además si comparamos con lo obtenido por Jiménez (2016) en su tesis para optar el grado académico de Doctor en Urbanismo, cuyo título fue “Significancia de la seguridad vial en un desarrollo sostenible. Análisis del escenario multirriesgo”, donde concluyó también que un 20,7% de los accidentes se deben a deficiencias de la carretera, porcentaje muy alto y que nos alerta que algo prioritario y uno de los objetivos clave en la mejora de la seguridad vial, es conseguir una mayor seguridad de las infraestructuras viarias, por todo ello y con los datos obtenidos se plantean las mejoras siguientes. Objetivo fundamental la mejora de carreteras secundarias, donde se produce el mayor porcentaje de accidentes, un 56% de fallecidos en año 2013, además que en el indicador propuesto el valor de Q es el máximo, uno. Aumento de la inversión en mantenimiento y conservación de infraestructuras; pues se detecta en encuesta un estado no óptimo. Se sabe que la situación económica en estos momentos no es la propicia, pero debe hacerse un gran esfuerzo por parte de las administraciones responsables, ya que la

rentabilidad social de las infraestructuras está fuera de toda duda y cualquier inversión se amortiza en breve, con la mejora de la siniestralidad y el beneficio que ello supone. Son datos estadísticos de accidentes de estos últimos años cotejados en esta investigación, donde se ha visto que cuando una carretera de calzada única ha pasado a convertirse en una autovía, el descenso de la accidentalidad por la limitación total de accesos, se ha reducido en un 75%, igualmente se ha comprobado en accidentalidad del año 2013, que en carreteras que no tienen la sección transversal adecuada (de 3,50 metros de anchura de carriles y 1,50 metros de arcenes), la accidentalidad es prácticamente el doble que en carreteras que si la tienen, Donde se han detectado curvas de radio inferior a 400 metros se ha comprobado que se triplica el riesgo de accidente con víctimas y hay que tener en cuenta que en las carreteras convencionales el 70% de las curvas son de radio inferior. También se observa que en los nudos estudiados se han reducido los accidentes en un 90% respecto a las situaciones anteriores de cruce convencional y también se ha constatado que los firmes inadecuados triplican la accidentalidad en situaciones de lluvia o nieve, según el resultado de esta investigación, como también si vemos lo obtenido por el investigador Navas (2015) sobre el Turismo Comunitario y Desarrollo Humano y Sostenible en el Agroparque Los Soches.

En este estudio se ha observado de un día para otro se derrumbaban las promesas hechas sobre mejoramiento de la infraestructura vial en relación al turismo, además muchos de ellos se quedaron sin poder dar continuidad a los proyectos previstos para este fin.

Por otro lado, Márquez (2016) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Metodología para la integración de la seguridad vial en la empresa, para reducir el índice de accidentes laborales de tráfico” que también obtuvo Son muchos los factores que intervienen en el sistema de la Seguridad Vial: vehículos, infraestructuras, condiciones ambientales, meteorológicas, etc., pero, sobre todo, tenemos que incidir sobre el factor humano, ya que es el principal agente por el que se producen los accidentes laborales viales, estando presente en alrededor del 67% de los casos; lo obtenido por Bernal (2015) en su

tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Turismo de naturaleza y cultura en el departamento de Boyacá (Colombia). Marco normativo y estratégico para la innovación turística en el territorio” también tuvo las siguientes pesquisas que Este análisis lleva a conceptualizar que la innovación en turismo no solo debe verse como la expresión de estrategias de desarrollo de nuevos productos turísticos y cambios organizacionales, sino principalmente como el resultado de una gestión de la innovación social y cultural en el territorio y el desarrollo de la creatividad de la gente que produce alteraciones impensadas en el entorno. Por esta razón, en la planificación de los destinos turísticos, es necesario conocer primero las características socio-culturales del entorno y, en el caso de las empresas prestadoras de servicios turísticos, analizar las capacidades de los ecosistemas regionales de innovación, en la formación de talento humano y generación de nuevo conocimiento. Importante incorporar mapas mentales del territorio, redes de actores, estudios de gestión de riesgo, simulación de probabilidades, y una gestión integral de la sostenibilidad. No se trata en la tesis de pensar en el desarrollo de nuevas teorías de innovación, sino en la ideación de nuevos conceptos de innovación y en la búsqueda de formas novedosas de interpretar el cambio en los paradigmas del turismo. Se trata de explicar la complejidad de la innovación en el territorio, considerado una diversidad de escenarios actuales y futuros para promover el cambio; Córdova (2012) en su tesis para optar el grado académico de Doctor, cuyo título fue “Marketing ecológico y turismo sostenible en la provincia del Tungurahua - Ecuador, desde una perspectiva estratégica” que concluyo que existen muchas personas que están inmersas en el turismo, las mismas que se encargan de asesorar, orientar y vincular acciones en favor del turismo en la provincia de Tungurahua, dándole un enfoque sistémico al marketing ecológico y turismo sostenible de la zona de nuestro trabajo de investigación.

El MTC (2006) en su texto “Modelo del sistema de gestión de infraestructura vial de PROVIAS nacional” resalta que “Dentro de las organizaciones estatales administradoras del transporte y de su infraestructura, se otorga cada vez más importancia al desarrollo de una buena gestión para lo cual las Administraciones

tratan de distribuir los recursos disponibles para satisfacer al máximo posible los requerimientos existentes, dentro de las condiciones sociales y económicas impuestas; Deza (2016) en su tesis para optar el grado académico de Doctor en Gestión pública y gobernabilidad, cuyo título fue “Cultura de seguridad en educación vial para la prevención de accidentes de tránsito en el Distrito de SMP. Año 2015” concluyo que existe evidencia para afirmar que: La cultura de seguridad en educación vial adolece de mecanismos efectivos (articulación empresa y estado) que impiden la prevención real de accidentes de tránsito en el Perú.

V. CONCLUSIONES

De acuerdo a los resultados obtenidos en esta investigación se obtuvo los siguientes resultados:

Con un nivel de confianza del 95% podemos aseverar que existe relación significativa entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de **Tau-b de Kendall el valor es 0,463** lo que indica una correlación directa positiva moderada entre ambas variables en contraste.

Se pudo identificar según los 112 colaboradores ligadas al objeto de estudio de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018; muestran con un alto índice del 40% (45) la gestión de la infraestructura vial es malo en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 20%(22) refieren que es regular y también con el alto indicador del 40%(45) señalan que es bueno. Lo que quiere decir que la mayoría de los colaboradores percibieron que la gestión de la infraestructura vial esta entre malo y bueno en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

También se pudo identificar que en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora en el 2018 muestran el 20% (22) el Turismo sostenible es insatisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, el 33%(37) refieren que es mínimamente satisfactorio, el 0%(0) señalan medianamente satisfactorio y con el mayor indicador del 47%(52) señalan que es satisfactorio. Lo que quiere decir que mayormente según los colaboradores, el turismo sostenible es satisfactorio en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora 2018.

Según los estadísticos podemos aseverar con un nivel confianza del 95% que existe relación significativa entre los lineamientos estratégicos y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el

estadígrafo de **Tau-b de Kendall el valor es 0,493** lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste.

Según los estadísticos podemos aseverar con un nivel confianza del 95% que existe relación significativa entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de **Tau-b de Kendall el valor es 0,474** lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste.

Según los estadísticos podemos aseverar con un nivel confianza del 95% que existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018. Y según el estadígrafo de **Tau-b de Kendall el valor es 0,585** lo que indica una correlación directa positiva moderada entre la dimensión y la variable en contraste.

VI. RECOMENDACIONES

Según los resultados podemos recomendar los siguientes puntos:

El Gobierno Regional debe fortalecer la gestión de infraestructura vial articulado el Municipio distrital de San Pedro Cachora ya que es uno de los principales corredores Turísticos de la región Apurímac principalmente por estar ligado al acceso del complejo Arqueológico turístico de Choquequirao. Asimismo, existe un buen indicador de que la gestión de la infraestructura vial es mala en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora, eso da lugar a que se recomiende se mejore la gestión en ese aspecto para contrarrestar las deficiencias en las vías de transporte y acceso al mismo. También se pudo identificar que en la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora el Desarrollo Turístico sostenible es mínimamente satisfactorio, en el cual todavía se nota una débil incidencia por parte del gobierno local y regional en desarrollar verdaderamente la sostenibilidad turística, se recomienda apoyo presupuestal y apoyo a los operadores turísticos del medio.

Los lineamientos estratégicos de la gestión de infraestructura vial se deben actualizar con una perspectiva de reorientar a mejorar el turismo sostenible en el distrito de San Pedro Cachora. La formulación y evaluación del plan de acción institucional de la gestión de infraestructura vial es competencia del gobierno local y debe estar alineado para fortalecer el desarrollo del turismo sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora.

El monitoreo y evaluación de proyectos y programas de la gestión de infraestructura vial sobre estos aspectos el municipio local debe tomar hincapié para generar empleo y por ende beneficiar la sostenibilidad Turística del distrito de San Pedro de Cachora.

Aumento de la inversión en mantenimiento y conservación de infraestructuras; pues se detecta en encuesta un estado no óptimo. Se sabe que la situación

económica en estos momentos no es la propicia, pero debe hacerse un gran esfuerzo por parte de las administraciones responsables, ya que la rentabilidad social de las infraestructuras está fuera de toda duda y cualquier inversión se amortiza en breve, con la mejora de la siniestralidad y el beneficio que ello supone.

Son datos estadísticos de accidentes de estos últimos años cotejados en esta investigación, donde se ha visto que cuando una carretera de calzada única ha pasado a convertirse en una autovía, el descenso de la accidentalidad por la limitación total de accesos, se ha reducido en un 75%, igualmente se ha comprobado en accidentalidad del año 2013, que en carreteras que no tienen la sección transversal adecuada (de 3,50 metros de anchura de carriles y 1,50 metros de arceles), la accidentalidad es prácticamente el doble que en carreteras que si la tienen, Donde se han detectado curvas de radio inferior a 400 metros se ha comprobado que se triplica el riesgo de accidente con víctimas y hay que tener en cuenta que en las carreteras convencionales el 70% de las curvas son de radio inferior.

La carencia de información especializada de mayor detalle y sentido aplicado, para la toma de decisiones, sobre los recursos y potencialidades naturales, turísticas, culturales existentes. No hay mediciones técnicas económicas que sustenten y articulen la inversión en vialidad, carreteras, caminos y pavimentaciones, con la inversión en el incremento de la producción y el comercio de bienes y servicios, en base al nuevo aprovechamiento de dichos recursos y potencialidades locales.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMIVTAC. (2017). La Asociación Mexicana de Ingeniería de Vías Terrestres, Asociación Civil *Infraestructura para el transporte, Ma Mexico*.
- Ander, E. (2005). *Metodología y práctica del desarrollo de la comunidad, Ma Mexico*.
- Aparicio. M. (2013). *El reto del turismo en los espacios naturales protegidos españoles: la integración entre conservación, calidad y satisfacción*". Madrid.
- Barretto, M. (2007). *Turismo y cultura, la relación, contradicción y probabilidad*. Ma Editorial.
- BBC, M. (2016). *Informe de la Infraestructura Vial en el mundo*.
- Bernal. C. (2010). *Metodología de la Investigación*. 3ra Edición, Colombia.
- Bernal, C. E. (2015). *Turismo de naturaleza y cultura en el departamento de boyacá (Colombia). Marco normativo y estratégico para la innovación turística en el territorio*. Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Bibliodigit al.it, c. (2017). Escuela de ingeniería en construcción, Gestión de infraestructura vial. Ma Costa Rica.
- Blancas. G. (2002). *Turismo cultural, culturas turísticas*. Colombia: Mc Colombia.
- Brundtland. S. (1987). *Informe de Desarrollo Sostenible*. Londres: Oxford University Press.
- Chiavenato, I. (2002). *Introducción a la teoría general de la administración* (Vol. Séptima Edición). México: Mc Graw Hill.
- Debbage. K., Daniels. P. (1998). *Tourism and the Less Developed World*. USA.: Business & Economics.
- Dessler, G. (2000). *Administración de Personal* (Vol. Decimo Primera Edición). Mexico.

- Deza, W. G. (2016). *Cultura de seguridad en educación vial para la prevención de accidentes de tránsito en el Distrito de SMP. Año 2015*. Lima: Universidad César Vallejo.
- Diario el Peruano. (2018). *Informe del turismo nacional*. Ma Perú
- EcuRed. (10 de Enero de 2018). Recuperado de https://www.ecured.cu/Desempe%C3%B1o_laboral. Obtenido de <https://www.ecured.cu>
- Farré, M. (2015). *El impacto del turismo en Perú: análisis histórico de los impactos económico, social, medioambiental y cultural*. Lima: Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Fasabi. K. (2014). *Formulación de un Plan Estratégico Turístico para el distrito de San Jerónimo de Surco que fomente su Desarrollo Turístico Sostenible*.
- Figuroa. J. (2014). *Turismo, pobreza y desarrollo sostenible en el Perú*. Buenos Aires: Grafitti.pe Diseño.
- Figuroa. J. R. (2013). *Turismo, pobreza y desarrollo sostenible en el Perú. Los casos de cuzco, Cajamarca y la Libertad*. Cajamarca: Universidad de Girona.
- Frigo, E. (s.f.). <http://www.forodeseguridad.com/artic/rrhh/7011.htm>. Obtenido de <http://www.forodeseguridad.com>
- Gallardo. J. (2016). *El presupuesto por resultados y la gestión de la infraestructura vial de Provias Nacional 2015*.
- Garry, S., Martínez, R. (2016). *Fortalecimiento de la cadena de turismo*. Bogota: Ma Colombia.
- Gascón. J., Cañada. E. (2007). *El turismo y sus mitos*. Managua: Ma Guatemala.
- George. D., Mallery. P. (2013). *Técnicas e instrumentos de investigación*. Ma USA.
- Gómez. (2016). *Construcción colectiva de conocimientos en las interpretativas, Ma Chile*.

- Hall, B., M. (2000). *El turismo sostenible presenta una triple dimensión ambiental, económica y social*. Florida: Florida Rumin.
- Hernandez. S, Baptista, F. (2010). *Metodología de la investigación*. Ed. Pearson, Mexico.
- Hotel Choquequirao, C. N. (2017). *Plan vial del distrito de San Pedro de Cachora*. Cachora.
- Ibañez, M. (2009). *Administración de recursos humanos en la empresa*. Lima: San Marcos.
- Inforgob. (2017). *Observatorio para la gobernabilidad-inforgob*. Ma Chile
- Jiménez, P. (2016). *Significancia de la seguridad vial en un desarrollo sostenible. Análisis del escenario multirriesgo*. Murcia: Universidad Católica de Murcia.
- Kast, F. (1979). *Administración de las Organizaciones*. Mc GranW-Hill.
- Kooiman. J. (2005). *El aporte de la política pública y la Nueva Gestión. La nueva gestión pública*. Ma Mexico.
- Lopez. S. (2008). *Elementos de la gestión pública*. Ma España.
- Mampis. (2017). *Gestión municipal y desarrollo sostenible del turismo en el distrito de Santa María –Huaura, 2014*.
- Manrique Malpica, J. W. (2014). *Plan de Educación Vial de la Municipalidad Metropolitana de Lima en el desarrollo de la cultura vial en estudiantes de secundaria 2014*. Lima: Universidad César Vallejo.
- Marquez, S. (2016). *Metodología para la integración de la seguridad vial en la empresa, para reducir el índice de accidentes laborales de tráfico*. Murcia: Universidad Católica de Murcia.
- Masri de Achar, S., Robles. L. (1997). *La industria turística: hacia la sustentabilidad - SIBE*. Mexico: Ma Mexico.

- MINCETUR. (2008). Ministerio de comercio exterior y turismo. Informe *Turismo sostenible*. Ed. Perú.
- Montoya, Q. (2018). *Gestión de la seguridad vial y su influencia en el servicio de transporte público de la Municipalidad Provincial de Julcán, 2017*. Tesis posgrado. Julcan, Perú.
- Mora, C. (2012). *Gestión del talento humano y desempeño laboral, Ma Perú*.
- Morone. (2012). *Métodos y técnicas de la investigación científica, Ed Labrussa*. Perú.
- MTC. (2006). Ministerio de transportes y comunicaciones. *Modelo del sistema de gestión de infraestructura vial de PROVIAS nacional*.
- Navas, J. (2015). *Turismo Comunitario y Desarrollo Humano y Sostenible en el Agroparque Los Soches. Evaluación de una experiencia a través del Estudio de Casos*. Valladolid: Departamento de Didáctica de la Expresión Musical, Plástica y Corporal.
- Núñez, R. (18 de Mayo de 2014). Recuperado de <http://www.eoi.es/blogs/mintecon/2014/05/18/el-talento-humano-en-la-administracion-publica/>. Obtenido de <http://www.eoi.es/blogs/mintecon/2014/05/18/el-talento-humano-en-la-administracion-publica/>: <http://www.eoi.es>
- OMT. (1993). Organización mundial del turismo. *Panorama OMT del turismo internacional*. Revista OMT.
- OMT. (2018). Organización mundial del turismo. *Informe del Turismo internacional*.
- OSITRAN. (2016). Organismo Supervisor de la Inversion en Infraestructura de Transporte de Uso Público. *Reporte Inversiones Reconocidas en los Contratos de Concesión*.
- PDC, A. (2016). *Plan de Desarrollo Regional Concertado Apurímac 2017-2021*. Abancay: GRA.

- Peñaloza. C. (2016). *Percepción del usuario acerca de la infraestructura vial urbana y congestión vehicular del Distrito de Huancayo, 2016. Tesis de posgrado. Ed Huancayo. Perú .*
- PROVIAS, (2017). *Proyecto especial de infraestructura vial. Abancay.*
- Ramirez. G. (2015). *La gestión del turismo sostenible: El caso español. Madrid.*
- Real Academia Española. (2017). <http://dle.rae.es/?id=G09HIAP>, Tricentenario. Obtenido de <http://dle.rae.es>
- Robbins, S. (2000). *Administración (Vol. 5ta Edición). México: Prentice-Hall.*
- Sachs, J. (2015). *La era del desarrollo sostenible. Pennsylvania: Google Books.*
- Salcedo. O. (2013). *Gestión infraestructura vial: avances recientes. Ed. Perú.*
- Soliminihac. H. (2010). *Características de la gestión de infraestructura vial. Ed. PUCP. Perú.*
- Tamayo. M. (2013). *El proceso de la investigación científica. Ed. Ciudad de Mexico.*
- Gallardo. J. (2016). *El presupuesto por resultados y la gestión de la infraestructura vial de Provias Nacional 2015.*
- Universidad de Alicante . (2009): Recuperado de
<https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/12917/9/Tema%209.%20Motivaci%C3%B3n%20y%20Emoci%C3%B3n..pdf>. Obtenido de <https://rua.ua.es>
- Urquiza. D. (2017). *Gestión de la movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico del distrito de Cajamarca - 2017. Ed. Perú.*
- Watson. N. (2012). *Desarrollo de una metodología de evaluación de caminos vecinales para la conservación via. Ed. USA.*

ANEXOS

ANEXO 1 INSTRUMENTOS

CUESTIONARIO SOBRE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Estimado (a), a continuación encontrarás una serie de afirmaciones relacionadas con aspectos que permitirán conocer su percepción sobre la gestión de la infraestructura vial en nuestro distrito. Para cada uno de los siguientes ítems tendrás cinco (5) posibles respuestas; las cuales significan lo siguiente:

S: Siempre (5) CS: Casi Siempre (4) AV: Algunas Veces (3)
CN: Casi Nunca (2) N: Nunca (1)

Seleccione (con una X) la respuesta que mejor describa la frecuencia con que ocurre lo afirmado, según tu criterio.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	S	CS	AV	CN	N
1. Se planifica en base a información sobre las vías establecidas en los proyectos.					
2. Al momento de planificar se toma en cuenta la información relacionada con las características propias de la localidad en cuanto a la identidad, necesidades e intereses de la población.					
3. Posee con instrumentos de Gestión necesarias para la una adecuada infraestructura vial del distrito de San Pedro de Cachora.					
4. Se revisan las políticas institucionales, misión, visión, objetivos específicos y estratégicos de Provías Descentralizado y las del sector MTC.					
5. Se determinan las necesidades básicas para los tipos de obras que tienen mayor influencia sobre la economía del transporte.					

FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL					
6. Se diagnostica la Infraestructura de la red vial de Cachora.					
7. Se diagnostica la política de diseño geométrico y estructural de las vías.					
8. Se elabora el reporte de programación de actividades y proyectos y derivar por medio de un memorándum.					
9. Con el reporte de avance y control se consolida, unifica y ajusta la programación de actividades y proyectos en a base a períodos					
10. Se realiza el seguimiento del plan de acción institucional sobre sus avances y se toman las medidas correctivas.					
11. Se da a conocer el plan de acción aprobado para que sea publicado en los medios necesarios.					
12. Se realizan las correcciones en base a la revisión del plan de acción.					
13. Se determina el estado de la señalización horizontal y vertical considerando indicadores claramente definidos con inventario individual.					
MONITOREO Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS Y PROGRAMAS					
14. Se realiza diferentes actividades para obtener información que luego es verificada en el SIGAT.					
15. Se consolida la información que se obtiene.					
16. Se verifica el cumplimiento de las acciones ejecutadas con respecto al plan de acción institucional.					
17. Se identifica los factores de retraso y problemáticas en ejecución.					
18. Se coordina las recomendaciones directamente con las áreas respectivas.					
19. Se elabora el informe del avance mensual, en el cual se detalla el estado de las implementaciones de las recomendaciones propuestas.					
20. Se elabora un informe que indique el grado de cumplimiento de la normativa de diseño en la Red Vial Nacional en cuanto a diseño y estándares de servicio.					
21. Se efectúa auditorías que permitan hacer un diagnóstico de los puntos críticos para la seguridad en las diferentes etapas de la gestión de carreteras como son					

planificación, proyecto, construcción y puesta en operación y conservación de las carreteras.					
---	--	--	--	--	--

MUCHAS GRACIAS.

CUESTIONARIO SOBRE TURISMO SOSTENIBLE

Estimado (a), a continuación, encontrarás una serie de afirmaciones relacionadas con aspectos que permitirán valorar cómo se desarrolla el turismo sostenible en este distrito. Para cada uno de los siguientes ítems tendrás cinco (5) posibles respuestas; las cuales significan lo siguiente:

S: Siempre (5) CS: Casi Siempre (4) AV: Algunas Veces (3)
CN: Casi Nunca (2) N: Nunca (1)

Seleccione (con una X) la respuesta que mejor describa la frecuencia con que ocurre lo afirmado, según tu criterio.

AMBIENTAL	S	CS	AV	CN	N
1. ¿En su localidad existen ecosistemas en peligro?					
2. ¿En su localidad existe algún programa de protección de ecosistemas en peligro?					
3. ¿Se protege la calidad de las aguas de los ríos o vertientes de su localidad?					
4. ¿Su localidad cuenta con fuentes de energía?					
5. ¿La gestión de la energía garantiza en su localidad es eficiente?					
6. ¿En su localidad, el recurso hídrico para consumo humano esta disponible para todos?					
7. ¿Las limitaciones de impacto ambiental en infraestructuras e instalaciones turísticas que tiene su localidad están controladas?					

8. ¿En su localidad se gestionan los residuos sólidos que la población genera?					
9. ¿La contaminación atmosférica en su localidad es un problema?					
10. ¿Las instalaciones turísticas que tiene su localidad están son adecuadas?					
11. ¿Las autoridades de su localidad demuestran prácticas de gestión ambiental en los recursos turísticos?					
ECONÓMICA					
12. ¿El turismo en su localidad genera empleo a la población del lugar?					
13. ¿la gestión de los beneficios económicos que reporta el turismo en su localidad genera empleo a la población del lugar?					
14. ¿El turismo en su localidad está propiciando la generación de negocios productivos?					
15. ¿El turismo en su localidad está generando beneficios económicos para su comunidad?					
16. ¿Existe un control de las actividades turísticas que se desarrollan en su localidad?					
17. ¿Las actividades turísticas de su localidad se ven fortalecidas con actividades de marketing turístico?					
18. ¿Las autoridades de su localidad consideran dentro de sus funciones el impulso de las actividades turísticas?					
19. ¿Existen medios de transporte que se relacionen con la movilidad turística?					
20. ¿Existen circuitos turísticos para fortalecer el turismo en su localidad?					
21. ¿La población de su localidad ayuda a proteger la imagen turística de su distrito?					
22. ¿Existe satisfacción de turistas que visitan su localidad y su experiencia?					
SOCIAL					
23. ¿Existe una buena recepción hacia el turismo por parte de la población?					
24. ¿La población de su distrito se siente satisfacción con la forma cómo se está desarrollando el					

turismo?					
25. ¿El turismo que se desarrolla en su comunidad está desarrollando efectos positivos?					
26. ¿Existe el compromiso de los lugareños en brindar un fácil acceso a los principales recursos turísticos de la localidad?.					
27. ¿Los funcionarios públicos coadyuvan a conservar el patrimonio cultural/natural de su distrito?					
28. ¿La población coadyuva a conservar el patrimonio cultural/natural de su distrito?					
29. ¿La participación comunitaria de este distrito es consciente, fomenta turismo local?					
30. ¿Existe seguridad pública en su localidad para la tranquilidad del turista?					
31. ¿Usted promueve el turismo en su localidad?					

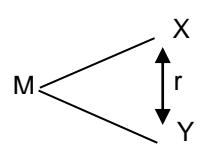
MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

ANEXO 2
VALIDÉZ DE INSTRUMENTOS

ANEXO 3

MATRIZ DE CONSISTENCIA DE LA INVESTIGACION

Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay – Apurímac, 2018

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	METODOLOGÍA	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>Problema General: ¿Cuál es el nivel de relación entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora en el 2018?</p>	<p>Objetivo General: Determinar el nivel de relación entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.</p>	<p>Hipótesis General: Existe relación significativa entre la gestión de la infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.</p>	<p>Tipo: El trabajo de investigación corresponde al tipo de investigación sustantiva básica.</p> <p>Diseño: En este trabajo de investigación se ha utilizado el diseño no experimental, transversal correlacional en la que trata de determinar el grado de relación de las variables.</p> <p>Esquema:</p>	<p>Variable 1 Gestión de la infraestructura vial</p>	<p>Lineamientos estratégicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación. - Existencia de instrumentos de gestión. - Políticas institucionales. - Necesidades.
<p>PE1: ¿Cómo se desarrollan los componentes de la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018?</p>	<p>OE1: Identificar cómo se ejecutan los componentes de la Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018.</p>	<p>HE1: La Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018, posee tres factores muy preponderantes.</p>				
<p>PE2: ¿De qué manera se desarrolla el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora, en el 2018?</p>	<p>OE2: Identificar las características del Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora, en el 2018.</p>	<p>HE2: El desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora, en el 2018, posee tres características muy importantes.</p>	 <p>Dónde: M: Muestra X1: Gestión de la Infraestructura Vial. Y1: Desarrollo turístico sostenible. r: Relación entre variables.</p>		<p>Formulación y evaluación del plan de acción institucional</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnóstico. - Reporte. - Seguimiento - Aprobación - Revisión. - Señalización horizontal y vertical.
<p>PE3: ¿Cuál es el nivel de relación entre los lineamientos estratégicos y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018?</p>	<p>OE3: Analizar es el nivel de relación entre los lineamientos estratégicos y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.</p>	<p>HE3: Existe relación significativa entre los lineamientos estratégicos y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.</p>	<p>Población</p> <p>La población es de 112 colaboradores.</p> <p>Muestra</p>		<p>Monitoreo y evaluación de proyectos y programas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Información. - Cumplimiento de las acciones ejecutadas. - Identificación de factores de retraso.
<p>PE4: ¿Cuál es el nivel de relación entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el Desarrollo Turístico turismo sostenible en el distrito de San Pedro de</p>	<p>OE4: Analizar el nivel de relación entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el</p>	<p>HE4: Existe relación significativa entre la formulación y evaluación del plan de acción institucional y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el</p>				

Cachora en el 2018?	2018.	2018.	Muestreo por conveniencia			<ul style="list-style-type: none"> - Recomendaciones. - Elaboración de informe - Auditorias.
PE5: ¿Cuál es el nivel de relación entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018?	OE5: Analizar el nivel de relación entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.	HE5: Existe relación significativa entre el monitoreo y evaluación de proyectos y programas y el Desarrollo Turístico sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora en el 2018.	<p>Tamaño de Muestra</p> <p>112 colaboradores</p> <p>Tipo de muestra: no probabilístico</p> <p>Método de análisis:</p> <p>Correlación de Pearson, porcentaje y barras.</p> <p>METODO DE INVESTIGACIÓN</p> <p>Cuantitativo, los datos serán sometidos a análisis e interpretación estadística.</p> <p>Técnica:</p> <p>Encuesta.</p> <p>Instrumento:</p> <p>Cuestionario.</p>	Variable 2 Desarrollo Turístico sostenible	Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Ecosistemas. - Protección. - Fuentes de energía. - Gestión de energía. - Gestión de recursos naturales escasos. - Recurso Hídrico - Limitación de Impacto ambiental. - Gestión ambiental.
			Económica		<ul style="list-style-type: none"> - Gestión de los beneficios económicos que reporta el turismo. - Generación de negocios. - Beneficios económicos. - Actividades turísticas. - Medios de transporte - Circuito turístico. - Imagen turística. - Satisfacción de turistas. 	
			Social		<ul style="list-style-type: none"> - Recepción - Satisfacción - Efectos positivos - Compromiso de los lugareños - Conservar del patrimonio - Participación comunitaria - Seguridad publica - Promoción del turismo 	

Elaboración propia, 2017.

ANEXO 4

Matriz de operacionalización de variables
Gestión de la Infraestructura Vial y Desarrollo Turístico Sostenible en el distrito de San Pedro de Cachora-Abancay – Apurímac, 2018.

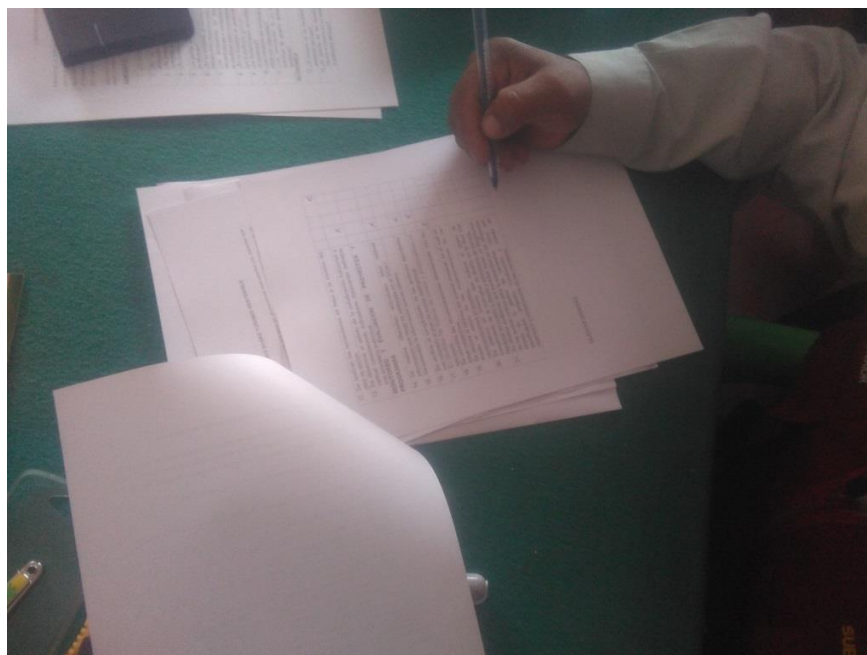
Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Gestión de la infraestructura vial	Es una serie de procesos conducentes a hacer más eficiente la labor de Provías Nacional, estableciendo los procedimientos para planificar la inversión en Carreteras, Puentes, Infraestructura de Seguridad Vial y Emergencias Viales, controlar el avance en la ejecución y, en función de los resultados obtenidos, eventualmente reformular la planificación. (MTC, 2006)	Gestionar en forma adecuada la infraestructura vial implica conocer su extensión, planificar el desarrollo de la misma mediante programas de inversión y mantenimiento elaborados en función a una política preestablecida y los recursos disponibles y, finalmente, administrar en forma eficiente los recursos obtenidos. (MTC, 2006)	Lineamientos estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación. - Existencia de instrumentos de gestión. - Políticas institucionales. - Necesidades.
			Formulación y evaluación del plan de acción institucional	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnóstico. - Reporte. - Seguimiento - Aprobación - Revisión. - Señalización horizontal y vertical
			Monitoreo y evaluación de proyectos y programas	<ul style="list-style-type: none"> - Información. - Cumplimiento de las acciones ejecutadas. - Identificación de factores de retraso. - Recomendaciones. - Elaboración de informe - Auditorias.
Desarrollo Turístico sostenible	La Organización Mundial del Turismo (1999) define al turismo sostenible como el que atiende las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras y, al mismo tiempo, protege y fomenta las oportunidades para el futuro. Se concibe como una vía hacia a	El turismo sostenible es un fenómeno con una triple componente social, económica y ambiental, y no sólo una actividad económica. Respetando la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los	Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Ecosistemas. - Protección. - Fuentes de energía. - Gestión de energía. - Gestión de recursos naturales escasos. - Recurso Hídrico - Limitación de Impacto ambiental. - Gestión ambiental.
			Económica	<ul style="list-style-type: none"> - Gestión de los beneficios económicos que reporta el turismo. - Generación de negocios. - Beneficios económicos. - Actividades turísticas.

	gestión de todos los recursos de forma que Puedan satisfacerse las necesidades: Económicas, sociales y estéticas. (s/f)	sistemas que sostienen la vida. (OMT, 2004)		<ul style="list-style-type: none"> - Medios de transporte - Circuito turístico. - Imagen turística. - Satisfacción de turistas.
			Social	<ul style="list-style-type: none"> - Recepción - Satisfacción - Efectos positivos - Compromiso de los lugareños - Conservar del patrimonio - Participación comunitaria - Seguridad publica - Promoción del turismo

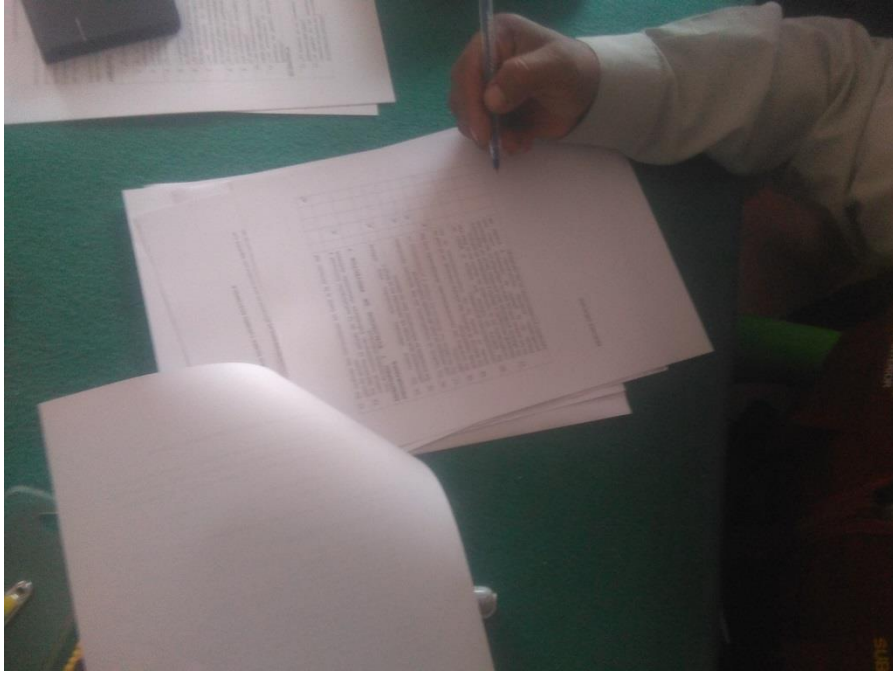
**DOSIER FOTOGRAFICO DEL CUESTIONARIO - INSTRUMENTO A
COLABORADORES.**



Colaboradores en San Pedro de Cachora.



Llenado de cuestionario de preguntas en el distrito de San Pedro de Cachora



Colaboradores llenado el cuestionario de preguntas en San Pedro de Cachora.



Colaboradores Trabajadores de la Municipalidad Distrital de San Pedro de Cachora.



Llenado de cuestionario de preguntas en la Municipalidad distrital de San Pedro de Cachora.

**Propuesta de mejora de Gestión de la
infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible
del distrito de San Pedro de Cachora.**

Autor: Mg. Saúl Ancco Prada

1. Introducción de la propuesta.

Desde hace muchos años, el Perú por medio del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), ha tomado medidas para el desarrollo de herramientas de apoyo a la realización de su labor sobre todo para el mejoramiento de su infraestructura vial o vías carrozales para generar el crecimiento sostenible y mejorar la calidad de vida del ciudadano peruano en este caso para generar accesos para el desarrollo de la actividad turística en el país como podemos denotar. Una de estas medidas es el Sistema de Gestión de Carreteras desarrollado por la consultora francesa BCEOM en el año 2000. Otro esfuerzo en el mismo sentido es el trabajo de Inventario, Valorización y Monumentación de la Red Vial Nacional Asfaltada llevada a cabo por la consultora israelí Technology and Management Ltd. (TNM) entre los años 2003 y 2004. Finalmente podemos señalar la realización de la consultoría del Plan Intermodal de Transportes 2004 – 2023, desarrollada por el consorcio BCEOM-GMIWSA. Estas medidas establecieron la base del sistema de gestión de infraestructura vial. Ahora queda el gran reto de gestionar las vías. Actualmente, el Perú cuenta con un plan quinquenal de actividades para el periodo 2006 - 2010, el cual ha sido diseñado con la información antes mencionada.

La actividad turística en la economía, es un sector de singular importancia en las economías nacionales de los países pues como lo indican algunos tratadistas “ofrece o puede ofrecer en el futuro desarrollo económico y sociocultural”(Bote Gómez 1999: 5), por lo que, la industria sin chimenea, como muchos llaman al turismo, es desde la perspectiva del empresariado sin dudas, un negocio viable y rentable, por las características de nuestro país de tener un rico pasado histórico de gran gesta cultural y antropológica; una inmensidad de espacios naturales donde concuerdan la biodiversidad amazónica, montañas y glaciales andinos, playas costeras así como una rica y variada gastronomía y folklore, que nos lleva a reflexionar que si no podemos competir con las denominadas industrias puntas o light tech de los países desarrollados, podemos desde la opción turística, atraer a los ciudadanos del primer mundo, para que nos visiten, inviertan y gasten en nuestro país, dinamizando nuestra economía. También la actividad turística el día

de hoy, en un mundo globalizado y competitivo, es importante tener en cuenta la integración de las países y el respeto a la normativa internacional; lo que nos lleva a considerar un turismo ligado al desarrollo sostenible de todos los países del planeta, es decir, respetando el medio ambiente y se resguarde los desarrollos histórico y socio cultural de los pueblos; aspectos que creemos orientan al desarrollo del turismo en un país, dentro de un conjunto de instrumentos y leyes que apunten a un cambio de la estructura turística. Desde esa perspectiva la idea de un turismo sostenible como es clásico descansa en tres factores: ambiental, económico y socio cultural, por lo cual nosotros dentro de la estructura de un país no desarrollado, donde prima una fuerte cultura que llamamos de la “incultura”- expresada en modos y comportamiento y actuaciones administrativas no adecuados-, que colinda, no en pocos casos, con la corrupción a todo nivel; postulamos la coexistencia de un factor o vector motriz sin el cual se haría difícil la tarea, que lo hemos denominado dimensión mental fundamentado en la realización educativa a largo plazo que irradie creatividad, inventiva, humanidad e idoneidad en valores de las personas, para la sostenibilidad del turismo; siendo desde nuestra perspectiva de país no desarrollado, indispensable; pues su adopción significaría obtener una gestión turística integral, para lo cual se hace perentorio la convergencia de una política nacional y sectorial que tenga en cuenta para ello un plan en el largo plazo, empero resguardando los pasos a dar dentro del corto y mediano plazo; lo que nos debe permite argumentar nuestras propuestas de lineamientos, objetivos, metas y políticas concurrentes a esta finalidad y donde se tenga en cuenta reiteramos de manera esencial la educación en valores, apertura constante de nuevos conocimientos, especialización y capacitación continua, asimilación de las nuevas tecnologías, entre otras variables con la misma finalidad. En general este trabajo de tesis, expone para mejor conocer, una estructura o cuerpo de informe, que explicamos a continuación.

En nuestro contexto local podemos mencionar específicamente en el distrito de San Pedro de Cachora se observa las inversiones, oportunidades, y otros temas adormecidos, olvidados, no se puede despegar por falta de algunos proyectos estratégicos que deberá ser el inicio de todo desarrollo de comercios, restaurant, arrieros, transportes, etc. Siendo el inicio de un desarrollo sostenible. Por ello consideramos que la intervención de la carretera y el turismo por lo que

se consideramos que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo debe ser uno de los promotores de los logros obtenidos en esta zona turística y las autoridades regionales y locales de Apurímac y Cusco deben impulsar en conjunto el destino turístico Choquequirao, poniendo en valor un importante circuito turístico ambiental y cultural.

2. Marco legal de la Propuesta.

En aspecto legal de la Gestión de infraestructura vial.

- El Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes – PERT fue creado por **Decreto Supremo N° 05-94-TCC** del 02.02.94, con autonomía técnica, administrativa y financiera del MTC, en base a la Unidad Ejecutora del Programa (UEP)-BID y la Unidad Ejecutora del Proyecto de Rehabilitación de la Infraestructura de Transportes (URT)-BIRF, para la rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transportes del país.
- Mediante **Resolución Ministerial N° 315-95-MTC/15.03** del 19.07.95, se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes – PERT, mediante el cual se crea el Programa Rehabilitación de Transportes-PRT.
- Mediante **Decreto Supremo N° 091-97-TCC** del 30.06.97 se aprueba la estructura salarial del Programa Rehabilitación de Transportes-PRT.
- Mediante **Resolución Ministerial N° 489-99-MTC/15.02** del 20.12.99, se aprueba la nueva estructura orgánica y el Reglamento de Organización y Funciones del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes – PERT, se indica la incorporación del Programa Corredor Vial Interoceánico del Sur al Programa Rehabilitación de Transportes-PRT.
- Mediante **Decreto Supremo N° 051-2001-MTC** del 22.12.2001 se transfiere a partir del 01.01.2002, las actividades del Sistema Nacional de Mantenimiento de Carreteras – SINMAC al Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes – PERT.

- Mediante **Resolución Ministerial N° 156-2002-MTC/15.02** del 12.03.2002 se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes-PERT.
- Mediante **Resolución Suprema N° 011-2002-MTC** del 03.05.2002 se aprueba los Cuadros para Asignación de Personal – CAP del Programa Rehabilitación de Transportes y de Caminos Rurales del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes-PERT.
- Mediante **Resolución Directoral N° 256-2002-MTC/15.02.PERT.PRT** del 20.05.2002 se aprueba el Manual de Organización y Funciones -MOF.
- Mediante **Decreto Supremo N° 033-2002-MTC** publicado el 12.07.2002, se crea el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL, como unidad ejecutora del pliego del MTC, de carácter temporal, con autonomía técnica, administrativa y financiera, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte como construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transportes relacionada a la Red Vial Nacional, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes la Red Vial Nacional.
- Mediante **Resolución Ministerial N° 449-2002-MTC/15.02** el 31.07.2002, se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional.
- En cuanto a su organización ,el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por **Decreto Supremo N°021-2007-MTC**, dispone que los proyectos especiales están adscritos al Sub Sector Transportes y se regulen por sus normas de creación y sus Manuales de Operación; estableciéndose en la **Resolución Ministerial 804-2006-MTC/02 Art 3** que deberá aprobarse el manual de Operaciones de Provias Nacional conforme a los lineamientos dispuestos por el **decreto supremo N°043-2006-PCM**.
- Mediante Resolución Ministerial N° 011-2008-MTC/02 del 04 de Enero del 2008 y modificada mediante **Resolución Ministerial N° 223-2008-MTC/02** de fecha 8 de Marzo del 2008, se aprueba el Manual de Operaciones de PROVIAS NACIONAL, documento que deja sin efecto el Texto Único Ordenado del Reglamento de Organización y Funciones aprobado por **Resolución Directoral N°103-2005-MTC/20**.

- Mediante **Resolución Ministerial N°256-2008-MTC/01** del 14 de marzo del 2008 se aprueba el Plan Operativo 2008 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Las Metas e indicadores de Política Nacional y Política Sectorial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para el 2008 es aprobada por la Resolución Ministerial N°137-2008-MTC/01 de fecha 7 de febrero del 2008.
- Con fecha 22 de Mayo 2008 se aprobó mediante Resolución Directoral N°1546-2008-MTC/20 el cuadro de Recursos Humanos de Provias Nacional.
- Mediante **Resolución Ministerial N°394-2011-MTC/02** del 06 de junio del 2011 se aprobó el Manual de Operaciones del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional.
- Con fecha 16 de Diciembre 2011 se aprobó mediante Resolución Directoral 1131-2011 – MTC/20 el cuadro de Recursos Humanos de Provias Nacional.
- Con fecha 06 de Enero 2012 se aprobó mediante Resolución Directoral N° 008-2012-MTC/20 la modificación del Reglamento Interno de Trabajo de Provias Nacional.
- Con fecha 08 de Agosto 2012 se aprobó mediante Resolución Ministerial N° 429-2012-MTC/20 la modificación del Manual de Operaciones del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional.
- Con fecha 25 de Septiembre 2012 se aprobó mediante Resolución Directoral N° 756-2012-MTC/20 la modificación del clasificador de Cargos de y Perfiles del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provias Nacional.
- Con fecha 27 de Septiembre 2012 se aprobó la Resolución Directoral N° 773-2012-MTC/20 que aprueba el cuadro de recursos humanos del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional, el mismo que consta de setecientos sesenta y un cargos. Se deja sin efecto el cuadro de recursos humanos que se aprobó con la Resolución Directoral 1131-2011 – MTC/20.
- Con fecha 28 de Abril 2015 se aprobó la Resolución Ministerial N° 194-2015-MTC/01.02 que aprueba la modificación del cuadro de recursos humanos del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional.

- Con fecha 31 de Diciembre 2015 se aprobó la Resolución Directoral N° 1452-2015-MTC/20 que aprueba el Manual de gestión de Procesos y Procedimientos- MGPP del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional.
- Con fecha 15 de marzo 2016 se aprobó la Resolución Ministerial N° 154-2016-MTC/01.02 que aprueba el Manual de Operaciones – MO del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional.
- Con fecha 16 de marzo 2017 se aprobó la Resolución Ministerial N° 138-2017-MTC/01.02 que Modifica el Manual de Operaciones – MO del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional.

En aspecto legal de la actividad turística

- El 18 de setiembre del 2009 se publicó la ley general de turismo, ley 29408.
- Con dicha norma se derogó la ley para el desarrollo de la actividad turística, así como algunas otras normas complementarias. Los principales aportes y novedades de dicha ley son los siguientes:
- Se declara y reconoce de interés nacional al turismo, considerándolo como una política prioritaria del Estado. Lo antes mencionado demuestra, una vez más, el gran interés que existe en el desarrollo sostenible y sustentable del turismo en nuestro país. La prioridad que el Estado manifiesta con esta declaración es un claro ejemplo de ello.
- Con el objetivo de fortalecer a los gobiernos regionales y locales en el marco de la transferencia de funciones a su favor, esta ley establece que el MICENTUR debe orientarlos en materia de turismo, fomentando el turismo social y las estrategias para la facilitación turística y la inversión y promoción del turismo interno y receptivo, entre otros aspectos.
- Se plantea la promoción y facilitación del desarrollo sostenible de la actividad turística. En ese sentido, se busca desarrollar un turismo que recupere y conserve el patrimonio cultural y natural, pero que también contribuya a mejorar la calidad de vida de la población local y fortalezca su desarrollo social, económico y medioambiental.
- Se establece que el MINCETUR es el ente encargado de aprobar y actualizar al PENTUR.
- Se establece que, entre las diversas funciones otorgadas al MINCETUR, dicha entidad deberá emitir opinión técnica vinculante en materia turística respecto de los planes de uso turístico y reglamentos de uso turístico y recreativo de las áreas naturales protegidas (ANP), previa a su aprobación por parte del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP). En ese sentido, la ley dispone la modificación del artículo 30 de la ley 26834, ley de áreas naturales protegidas. Lo mismo se establece respecto de los planes de manejo forestal de las concesiones

para ecoturismo y de los planes de manejo complementarios para realizar actividad turística como una actividad secundaria en las concesiones forestales.

a. Justificación de propuesta.

La red vial de un país es fundamental para su desarrollo y crecimiento económico porque es el único que posibilita el transporte de personal y carga, en Latinoamérica y nuestro país Perú se muestra a un problema serio en cuanto a infraestructura en vías de comunicación y esto representa una seria desventaja competitiva con países de Europa y otros. Con un adecuado desarrollo en transporte los costos de traslado son menores, en estas condiciones las carreteras permite satisfacer las necesidades básicas de educación, trabajo, alimentación y salud, estas necesidades y las vías de comunicación se deben articular con el turismo de tal forma que se pueda encarar una satisfacción de mejora económica y reducción de los índices de pobreza.

El mundo inmerso en un plexo de relaciones económicas aceleradas por la globalización, las transformaciones tecnológicas y la aparición de las denominadas economías de servicios, las cuales asumen nuevas directivas orientadas hacia otras opciones productivas donde por lo mismo destacan los servicios turísticos en base a una buena gestión de infraestructura vial. Siendo este sector el abanderado en los diversos países para propiciar el crecimiento y desarrollo de los países, donde el Perú tiene grandes ventajas debido a las condiciones históricas, culturales, naturales y paisajistas.

Desde otro ángulo, el turismo no ha sido eficientemente gestionado u orientado en el Perú por los diferentes marcos jurídicos y leyes que han regulado esta actividad, que desde luego no han respondido a las expectativas del desarrollo nacional propugnado en su letra, de tal manera que el crecimiento ha sido en unos casos escaso, y en otros nulo, como en la década del 80', que fue negativo, agudizado por los factores derivados del terrorismo que azotó nuestro país. Por otro lado habiendo una política de descentralización donde las regiones están impulsando un nuevo escenario socioeconómico, creemos que se hace conveniente y perentorio hacer un cambio en el marco jurídico del turismo, de tal manera que bajo estas nuevas condiciones, se aspire el desarrollo sostenible del

sector en forma descentralizada e integral; puesto que en países como el nuestro, puede constituir una alternativa de primer orden para garantizar los desarrollos económicos, dado que somos un país exportador de materias primas, los cuales afrontan una disminución en el mercado mundial en el largo plazo, lo que dará el consiguiente impacto negativo en las economías debido a la disminución de divisas en el futuro; lo que involucra la necesidad de participar y competir en otros sectores, donde por lo mismo se destaca el turismo por las características especiales que posee el Perú. El país que opte por este sector se verá favorecido por las ventajas comparativas con relación a otras alternativas, en consecuencia, es importante ordenar el complejo legislativo en forma adecuada, moderna y estratégica dentro de las políticas del desarrollo sostenible que debe asumir el gobierno nacional, un plan maestro de desarrollo nacional de turismo, concordante por supuesto con las de los gobiernos regionales y locales; siendo esas reflexiones las que justifica esta propuesta.

b. Objetivos, limitaciones, alcances y producto a obtener

i. Objetivo General de la propuesta

“Elaborar una propuesta mejora de Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora”

ii. Objetivos Específicos de la propuesta

- Proponer acciones encaminadas a la generación de planes, diseños y proyectos con la finalidad de mejorar la gestión de la infraestructura vial en el medio.
- Proponer acciones encaminadas a la generación de planes, diseños y proyectos con el fin de mejorar el desarrollo turístico del distrito de San Pedro de Cachora.

iii. Limitaciones, Alcances y producto a obtener:

La presente propuesta es exclusivamente descriptiva y analítica para finalmente, obtener un producto, el mismo que es la Obtención de: Elementos básicos de una estrategia de implementar planes para la mejora de la gestión de infraestructura vial y el desarrollo turístico sostenible en el Distrito de San Pedro de Cachora.

c. Propuesta de plan de mejora de la Infraestructura vial y el desarrollo turístico.

El Plan Vial es un instrumento de planeación para el desarrollo e implementación de Proyectos de Infraestructura Vial en general y de Gestión Vial en particular, con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad urbana y rural mediante la integración de redes viales que sirvan para el traslado de bienes y personas en función de los intereses de la población.

i. Criterios

a) Ambiental-ecológicos; considera los niveles de contaminación atmosférica, visual, sonora y su impacto en la salud y en el patrimonio arquitectónico y arqueológico.

b) Histórico-culturales; toma en cuenta los valores históricos y culturales de la traza y ambientes urbanos, así como de la arquitectura histórica.

c) Socio-económicos; considera los usos del suelo actuales y propuestos, las condiciones de habitabilidad y la vulnerabilidad social, económica y física.

ii. Propuesta de Clasificación Vial y posibles proyectos a realizar.

Producto del diagnóstico y de la zonificación planteadas en la propuesta, es que, en el Área Plan y su ámbito de influencia, se propone la siguiente clasificación vial:

- Vías Carrozables.

- Vías Arteriales/Peatonales

Propuesta del proyecto	Costo aproximado (Miles de Soles)	Tiempo estimado de ejecución (meses)
Mantenimiento de las vías carrozables hacia	S/. 25' 000 000	Permanente

los accesos al distrito de San Pedro de Cachora.		
--	--	--

Propuesta del proyecto	Costo aproximado (Miles de Soles)	Tiempo estimado de ejecución (meses)
Apertura de más vías carrozables hacia los accesos al distrito de San Pedro de Cachora.	S/. 20' 000 000	24 meses

Propuesta del proyecto	Costo aproximado (Miles de Soles)	Tiempo estimado de ejecución (meses)
Mantenimiento y mejora de las vías o caminos artesanales/peatonales del corredor turístico del distrito de San Pedro de Cachora para el acceso de sitios arqueológicos como Choquequirao.	S/. 14' 000 000	Permanente.

Para el inicio de un desarrollo turístico se debe intervenir los accesos carrozables, peatonales dando confort, comodidad, seguridad, y garantía de un buen servicio al turista, el inicio de toda red vial es fundamental para el desarrollo de toda actividad que pueda desarrollarse junto al turismo, minería, producción, etc. Por ello es importante que el conjunto arqueológico de Choquequirao sea el que articule con todo tipo de accesos y es declarado como interés nacional y

necesidad publica toda elaboración de planes de acceso e integración de los monumentos arqueológicos de Choquequirao y Machupicchu, para ello una entrada que tiene muchas oportunidades y presta condiciones es el distrito de San Pedro de Cachora, es necesario iniciar con el diseño, construcción, equipamiento, operación y mantenimiento de los anillos viales, caminos peatonales y sistema de teleféricos o telecabinas que garantice la conectividad y comodidad al turista, de tal forma que se articula con otras actividades dando un movimiento económico en toda la región y el país.

La carencia de información especializada de mayor detalle y sentido aplicado, para la toma de decisiones, sobre los recursos y potencialidades naturales, turísticas, culturales existentes. No hay mediciones técnicas económicos que sustenten y articulen la inversión en vialidad, carreteras, caminos y pavimentaciones, con la inversión en el incremento de la producción y el comercio de bienes y servicios, en base al nuevo aprovechamiento de dichos recursos y potencialidades locales.

Es necesario diseñar modelos de conocimiento y acción de alcance limitado a construir obras de inversión social para mitigar la pobreza extrema, para generar empleo temporal y permanente, proyectos específicos de mayor envergadura dirigidos a promover y fomentar la creación de riqueza aprovechando el potencial humano, agropecuario, turístico y agroindustrial.

Es necesario a través de la infraestructura vial impulsar y fomentar la medición y evaluación analítica, comercial del potencial natural, cultural y humano, así como la educación vial de la población como sustento para atraer inversión que genere empleo, ingresos económicos y mejores condiciones de vida en la población de San Pedro de Cachora y en el resto del país.

Es necesario contar con la red vial sin embargo la mayor proporción de impacto ambiental generado por el turismo se le atribuye al transporte Aéreo y terrestre. Para hacer frente a la problemática de este último y proteger los atractivos turísticos, que plantea debe fomentarse la alta eficiencia energética y la reducción de las emisiones de carbono procedentes de los distintos modos de transporte. Para ello, proponen la utilización de sistemas de transporte a base de electricidad,

dado que la producción de tal energía concentra la contaminación a consecuencia de una buena red vial se puede pensar en una red de teleféricos para la zona.

La red vial de un país es fundamental para su desarrollo y crecimiento económico porque es el único que posibilita el transporte de personal y carga, en Latinoamérica y nuestro país Perú se muestra a un problema serio en cuanto a infraestructura en vías de comunicación y esto representa una seria desventaja competitiva con países de Europa y otros. Con un adecuado desarrollo en transporte los costos de traslado son menores, en estas condiciones las carreteras permite satisfacer las necesidades básicas de educación, trabajo, alimentación y salud, estas necesidades y las vías de comunicación se deben articular con el turismo de tal forma que se pueda encarar una satisfacción de mejora económica y reducción de los índices de pobreza.

Principalmente las carreteras han determinado en algunas zonas un alto grado de ocupación territorial, el elevado crecimiento poblacional y la inadecuada utilización de los recursos naturales. En otras zonas, su ausencia ha permitido conservar una baja densidad y las formas tradicionales de producción, aunque también manteniendo el aislamiento y bajo grado de atención a las necesidades sociales.

El mejoramiento de la infraestructura económica en la región es prioritario para su desarrollo socioeconómico. Se deben mejorar las conexiones viales con otras regiones, tanto en número como en calidad, asfaltado de vía Saywite – Cachora.

De acuerdo al Plan Estratégico Nacional de Turismo, PENTUR 2008 – 2018, el desarrollo de productos y servicios turísticos de calidad constituye la base de la competitividad de los destinos turísticos. En ese sentido es prioritario mejorar y desarrollar la oferta turística del país respondiendo a las exigencias de la demanda nacional e internacional. En este marco de desarrollo de destinos turísticos competitivos es necesario que se promuevan las inversiones públicas y privadas que generen servicios y facilidades para el disfrute de los visitantes.

La existencia de infraestructura vial en una economía genera una serie de efectos positivos para el desarrollo de las actividades productivas de los pobladores y políticas estatales y privadas, puesto que esta constituye un conjunto de activos

públicos que influyen en las decisiones de producción y de consumo de empresas y de los pobladores.

Los resultados obtenidos muestran que el impacto de corto plazo de una mejora en los caminos rurales puede vincularse a modificaciones en las fuentes de generación de ingresos, en la medida en que dicha mejora incrementa las oportunidades de empleo fuera de la finca, especialmente en actividades salariales no agrícolas. Adicionalmente, el estudio encuentra que el incremento de ingresos que se genera tras la rehabilitación de caminos rurales, especialmente en aquellas zonas articuladas a los mercados de bienes y factores a través de caminos carrozables, no habría generado incrementos similares en los gastos de consumo. Esta aparente contradicción puede ser resuelta al haberse verificado que los ingresos adicionales habrían sido asignados a incrementar el ahorro, a través de la acumulación de ganado. Este comportamiento es consistente con una racionalidad económica en la cual la mejora en la calidad del camino no sería percibida como permanente, lo que incentivaría a ahorrar las ganancias transitorias que estaría generando la rehabilitación de caminos. Esto podría estar sucediendo porque algunos de los caminos rehabilitados no reciben mantenimiento o este es deficiente; o alternativamente, porque, habiéndose planteado como parte de los programas de rehabilitación acciones permanentes de mantenimiento, los pobladores beneficiados no perciben estas acciones como sostenibles en el largo plazo. (Escobal y Ponce 2002: 45-46)69.

En términos de competitividad, si comparamos nuestra oferta turística con la de otros países, podemos ver que nuestro país cuenta con una ventaja competitiva: su potencial en recursos turísticos y a la vez se puede afirmar que nuestra región tiene una serie de limitaciones: personal poco entrenado y especializado, servicios deficientes al turista, delincuencia, faltas de vías de comunicación adecuadas, insuficiente infraestructura de hospedaje y de servicios conexos, lo que ocasiona que nuestra oferta, como producto turístico aún no sea competitiva.

CONSTANCIA DE LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES
ESCUELA DE POSGRADO

DOCTORADO EN GESTIÓN PÚBLICA Y GOBERNABILIDAD

Abancay, 12 de agosto del 2019

Señores:

Responsables del Programa de Posgrado – Doctorado – de la Universidad César Vallejo

Presente

El autor:

Mg. SAUL ANCCO PRADA

Gestión de la infraestructura vial y desarrollo turístico sostenible del distrito de San Pedro de Cachora – Abancay - Apurímac, 2018.

Ha levantado las observaciones realizadas en la sustentación de tesis llevado a cabo en el local del Instituto Tecnológico de Abancay en fecha 03 de agosto del 2019, por lo que se le debe autorizar para que continúen con los trámites correspondiente que la universidad exige.

Para dar fe del acto se firma al pie, dando la conformidad para la continuación de los trámites del diploma correspondiente.

Atentamente


Dr. Raúl Córdova Cruz

Jurado - Secretario