



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución - 4.0 Internacional \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Vea una copia de esta licencia en <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>





FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA CIVIL

Tesis

Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín

Para optar el título profesional de Ingeniero Civil

Autores:

Luis Daniel Arévalo Paredes
<https://orcid.org/0000-0003-4279-9685>

Gilmer Irigoín Idrogo
<https://orcid.org/0000-0003-2213-9188>

Asesor:

Carlos Enrique Chung Rojas
<https://orcid.org/0000-0002-3646-5550>

Tarapoto, Perú

2024



FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERIA CIVIL

Tesis

Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín

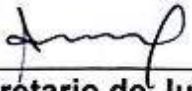
Para optar el título profesional de Ingeniero Civil

Presentado por

Luis Daniel Arévalo Paredes
Gilmer Irigoin Idrogo

Sustentado y aprobado el 12 de diciembre del 2024, por los siguientes jurados:


Presidente de Jurado
Ing. Dr. Rubén del Águila Panduro


Secretario de Jurado
Ing. M.Sc. Carlos Segundo Huamán Torrejón


Vocal de Jurado
Ing. M.Sc. Juvenal Vicente Díaz Agip


Asesor
Ing. Carlos Enrique Chung Rojas

Tarapoto, Perú

2024



**UNIVERSIDAD NACIONAL
DE SAN MARTÍN**

**FACULTAD DE
INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA**



"Año del Bicentenario, de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroínas batallas de Junín y Ayacucho"

Handwritten signature

Acta de sustentación de trabajo de investigación

Handwritten signature

Para título

N.º 010-2.....



Handwritten signature

Jurado reconocido con Resolución: N°009-2024-UNSM/FICA-CF-NLU

Facultad: de ingeniería civil y arquitectura

Escuela profesional: ingeniería civil

Handwritten signature

A las *11 horas* del 12 de diciembre, inició al acto público de sustentación del trabajo de investigación "CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO DEL POBLADOR DE LA BANDA DE SHILCAYO, SAN MARTÍN", para optar el título de ingeniero civil, presentado por los bachilleres Luis Daniel Arévalo Paredes y Gilmer Irigoín Idrogo, con la asesoría del ingeniero Carlos Enrique Chung Rojas.

Instalada la Mesa Directiva conformada por Ing. Dr. Rubén del Águila Panduro (presidente del jurado), Ing. M.Sc. Carlos Segundo Huamán Torrejón (secretario), Ing. M.Sc. Juvenal Vicente Díaz Aglip (vocal), y acompañados por Carlos Enrique Chung Rojas (asesor) ; el presidente del jurado dirigió brevemente unas palabras y a continuación el secretario dio lectura a la Resolución N.º *009-2024*.

Handwritten signature

Seguidamente el autor expuso el trabajo de investigación y el jurado realizó las preguntas pertinentes, respondidas por el sustentante y eventualmente, con la venia del jurado, por el asesor.

Una vez terminada la ronda de preguntas el jurado procedió a deliberar para determinar la calificación final, para lo cual dispuso un receso de quince (15) minutos, con participación del asesor con voz, pero sin voto; sin la presencia del sustentante y otros participantes del acto público.

Luego de aplicar los criterios de calificación con estricta observancia del principio de objetividad y de acuerdo con los puntajes en escala vigesimal (de 0 a 20), según el Anexo 4.2 del RG – CTI, la nota de sustentación otorgada resultante del promedio aritmético de los calificativos emitidos por cada uno de los miembros del jurado fue *Quince* (15.); tal como se deja constar en la siguiente descripción:



**UNIVERSIDAD NACIONAL
DE SAN MARTÍN**

**FACULTAD DE
INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA**



"Año del Bicentenario, de la Consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroínas batallas de Junín y Ayacucho"

De acuerdo con el Artículo 40° del RG – CTI, la nota obtenida es APROBATORIA y correspondiente a la calificación de „QUINCE...SIS)..... Leído este resultado en presencia de todos los participantes del acto de sustentación, el secretario dio lectura a las observaciones subsanables al informe final que el autor deberá corregir y alcanzar al jurado en un plazo de treinta (30) días calendario.

Se deja constancia que la presente acta se inscribe en el Libro de Sustentaciones N° 030.2 De la Escuela Profesional de Ingeniería Civil.

Firman los integrantes de la Mesa Directiva y el autor del trabajo de investigación en señal de conformidad, dando por concluido el acto a las 12.19. hora el mismo día jueves 12 de diciembre del año 2024.



Ing. M.Sc. Carlos Segundo
Huamán Torrejón
Secretario del Jurado



Ing. Dr. Rubén del Aguila
Panduro
Presidente del Jurado



Ing. M.Sc. Juvenal Vicente
Díaz Agip
Vocal del Jurado



Luis Daniel Arévalo Paredes
Autor



Ing. Carlos Enrique Chung Rojas
Asesor



Gilmer Trigoín Idrogo
autor

Declaratoria de Autenticidad





Nosotros, Luis Daniel Arévalo Paredes con DNI 71891067 y Gilmer Irigoín Idrogo con DNI 77157963, bachilleres de la facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura, escuela profesional de Ingeniería Civil de la Universidad Nacional de San Martín-Tarapoto con la tesis titulada: **Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín.**

Declaramos bajo juramento que:

1. La tesis presentada es de mi autoría.
2. La redacción fue realizada respetando las citas y referencias de las fuentes bibliográficas consultadas.
3. Toda la información que contiene la tesis no ha sido plagiada.
4. Los datos presentados son resultados reales, no han sido alterados ni copiados, por tanto, la información de esta investigación debe considerarse como aporte a la realidad investigada.

De considerar que el trabajo cuenta con una falta grave, asumimos las consecuencias y sanciones que de nuestra acción se deriven, sometiéndonos a la normatividad vigente de la Universidad Nacional de San Martín-Tarapoto.

Tarapoto 12 de diciembre del 2024

			
<hr/>		<hr/>	
Luis Daniel Arévalo Paredes DNI 71891067		Gilmer Irigoín Idrogo DNI 77157963	

Ficha de identificación

<p>Título del proyecto Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín</p>	<p>Área de investigación: Construcciones Línea de investigación: Estrategias de tecnologías de información y comunicación (TIC) y sistemas constructivos convencionales y no convencionales para el desarrollo sostenible. Sublínea de investigación: Tecnologías de materiales de construcción Grupo de investigación: Resolución N° 348-2023-UNSM/FICA-CF-NLU. Tipo de investigación: Básica <input type="checkbox"/>, Aplicada <input checked="" type="checkbox"/>, Desarrollo experimental <input type="checkbox"/></p>
<p>Autor: Luis Daniel Arévalo Paredes Gilmer Irigoín Idrogo</p>	<p>Facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura Escuela Profesional de Ingeniería Civil https://orcid.org/0000-0003-4279-9685 https://orcid.org/0000-0003-2213-9188</p>
<p>Asesor: Ing. Carlos Enrique Chung Rojas</p>	<p>Dependencia local de soporte: Facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura Escuela Profesional de Ingeniería Civil Unidad o Laboratorio Ingeniería Civil https://orcid.org/0000-0002-3646-5550</p>

Dedicatoria

A la presente tesis le dedico a Dios y a mis padres como los forjadores de mi camino, quien me dan las fuerzas para seguir adelante durante mi desarrollo profesional, con un apoyo incondicional, creyendo en mi para el logro de mis metas.

Luis Daniel Arévalo Paredes

Dedico esta tesis a Dios, por guiar mi camino y darme fortaleza en los momentos difíciles. A mis padres, María Berbelina Idrogo Viton y Gerardo Irigoín Guevara, por su apoyo incondicional y por ser pilares fundamentales en mis logros, incluido este. A mi esposa, Soraida E. Sánchez Cabrera, y a mi hijo, Iker Irigoín, por su amor y confianza, que me inspiran cada día. También agradezco a mis amigos, familiares y a quienes creyeron en mí y me apoyaron para alcanzar mis metas.

Gilmer Irigoín Idrogo

Agradecimiento

Agradezco a mi papá y a mi mamá por su apoyo incondicional, que ha sido mi mayor impulso para lograr mis objetivos y motivo de orgullo para todos.

Luis Daniel Arévalo Paredes

Agradezco a Dios por cuidar de mi familia, fortalecerme y permitirme culminar exitosamente mi carrera. A mi familia, por su apoyo constante y ser mi mayor motivación para esforzarme cada día. A mis docentes y asesores, por compartir sus conocimientos y motivarme a profundizar mi amor por la Ingeniería.

Gilmer Irigoin Idrogo

Índice general

Ficha de identificación	6
Dedicatoria	7
Agradecimiento.....	8
Índice general.....	9
Índice de tablas	11
Índice de Figuras	12
RESUMEN	13
ABSTRACT	14
CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN.....	15
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	19
2.1. Antecedentes de la investigación	19
2.2. Fundamentos teóricos	23
CAPÍTULO III MATERIALES Y MÉTODOS	27
3.1. Ámbito y condiciones de investigación	27
3.1.1. Ubicación política	27
3.1.2. Ubicación geográfica.....	27
3.1.3. Periodo de ejecución.....	27
3.1.4. Autorizaciones y permisos.....	27
3.1.5. Control ambiental y protocolos de bioseguridad	27
3.1.6. Aplicación de principios éticos internacionales	28
3.2. Sistema de variables	28
3.2.1. Variables principales	28
3.2.2. Variables secundarias	28
3.3. Procedimientos de la investigación.....	29
3.3.1. Objetivo específico 1	30
3.3.2. Objetivo específico 2	31
3.3.3. Objetivo específico 3	31

CAPÍTULO IV RESULTADOS Y DISCUSIÓN	32
4.1. Objetivo específico 1	32
4.2. Objetivo específico 2	33
4.3. Objetivo específico 3	34
4.4. Objetivo general	35
CONCLUSIONES.....	40
RECOMENDACIONES.....	41
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	42
ANEXOS	47

Índice de tablas

Tabla 1 Descripción de variables por Objetivos específicos.....	28
Tabla 2 Población de Banda de Shilcayo.....	29
Tabla 3 Prueba de normalidad entre gestión integral vial y desarrollo social - económico	32
Tabla 4 Relación entre la gestión integral vial y el desarrollo social - económico.....	32
Tabla 5 Prueba de normalidad entre mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social - económico.....	33
Tabla 6 Relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social - económico	33
Tabla 7 Prueba de normalidad entre gestión estratégica vial y desarrollo social - económico.....	34
Tabla 8 Prueba de normalidad entre la calidad de la infraestructura vial y desarrollo social y económico	35
Tabla 9 Relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social - económico.....	36

Índice de Figuras

Figura 1	Dispersión de datos de las variables del estudio.	36
----------	--------------------------------------------------------	----

RESUMEN

“Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín”

La presente investigación tuvo como objetivo determinar la relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023. Se desarrolló un estudio de tipo básica, enfoque cuantitativo, método deductivo, nivel relacional y diseño no experimental de corte transversal. La muestra lo conformaron 256 ciudadanos del distrito de la Banda de Shilcayo. La técnica aplicada al recojo de los datos fue la encuesta, por lo que el instrumento fue el cuestionario. Los resultados muestran que, existe relación positiva y significativa, entre las dimensiones; Gestión integral vial, mantenimiento rutinario vial, gestión estratégica vial y la variable Desarrollo social y económico. Donde se obtuvieron los siguientes coeficientes de correlación ($Rho = 0,739$; $0,732$ y $0,713$) respectivamente, además, la relación encontrada fue significativa, en todas ellas, el valor p fue menor al nivel de significancia ($0,000 < 0,05$). Se concluyó que la calidad de la infraestructura vial se relaciona positiva y significativamente con el desarrollo social y económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023. Con evidencia estadística según el coeficiente de correlación Rho de Spearman igual a $0,748$ y el p-valor menor al nivel de significancia ($0,000 < 0,05$).

Palabras clave: Calidad, infraestructura vial, desarrollo social, gestión vial, correlación estadística.



ABSTRACT

“Quality of road infrastructure and the social and economic development of the inhabitants of Banda de Shilcayo, San Martin”.

The objective of this research was to determine the relationship between the quality of road infrastructure and the social and economic development of the inhabitants of the district of Banda de Shilcayo - San Martin, 2023. A basic study, quantitative approach, deductive method, relational level and non-experimental cross-sectional design was developed. The sample consisted of 256 citizens of the district of Banda de Shilcayo. The technique applied to collect data was the survey, so the instrument was the questionnaire. The results show that there is a positive and significant relationship between the dimensions: Comprehensive road management, routine road maintenance, strategic road management and the variable Social and economic development. The following correlation coefficients were obtained ($Rho = 0.739$; 0.732 and 0.713) respectively. Furthermore, the relationship found was significant; in all of them, the p-value was less than the significance level ($0.000 < 0.05$). It was concluded that the quality of the road infrastructure is positively and significantly related to the social and economic development of the inhabitants of the district of Banda de Shilcayo - San Martin, 2023. It was concluded that the quality of road infrastructure is positively and significantly related to the social and economic development of the inhabitants of the district of Banda de Shilcayo - San Martin, 2023, statistically demonstrated by a Spearman's Rho correlation coefficient of 0.748 and the p-value less than the significance level ($0.000 < 0.05$).

Keywords: Quality, road infrastructure, social development, road management, statistical correlation.

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN A LA INVESTIGACIÓN

La calidad de infraestructuras viales a nivel mundial se refiere a la capacidad que tienen las carreteras y las vías de transporte para las necesidades de los usuarios, ese concepto abarca aspectos como la seguridad, la eficacia y la comodidad de los usuarios. Diversos factores, como el diseño, la construcción, el mantenimiento y la capacidad de la red de carreteras, influyen en esta calidad. De acuerdo con Fitch Ratings (2019), la calidad de las infraestructuras viales es fundamental para evaluar la estabilidad financiera de los gobiernos, tanto a nivel local como nacional, y que permite a los países atraer inversión extranjera y fomentar el desarrollo económico.

El desarrollo social y económico de las personas se refiere al proceso de elevar su calidad de vida, lo cual incluye el acceso a servicios básicos, educación, salud y oportunidades de empleo. Según el Banco Mundial 2021, la infraestructura vial desempeña un papel fundamental en el impulso del desarrollo social y económico, ya que facilita el acceso a servicios esenciales como la salud y la educación, además de promover la generación de empleo y el crecimiento de industrias locales.

La calidad de las infraestructuras viales está directamente vinculada con el desarrollo social y económico de las comunidades. Según Mireles y Figueroa (2021) se ha encontrado que las inversiones en infraestructura vial pueden desempeñar un papel clave en la disminución de la pobreza y la mejora de las condiciones de vida. Mejorar la calidad de las carreteras y fortalecer la conectividad de la red vial facilita el acceso a mercados y servicios, promoviendo así el crecimiento económico y la generación de empleo. Además, la infraestructura vial también contribuye a un mejor acceso a la educación y la salud, lo cual ayuda a disminuir la desigualdad social y a mejorar la calidad de vida.

La calidad de las infraestructuras viales también impacta en la seguridad en las carreteras y en la reducción de los accidentes de tránsito. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) (2021), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de mortalidad a nivel global, y disponer de infraestructura vial adecuada puede disminuir significativamente la cantidad de accidentes y ayudar a salvar vidas.

A nivel nacional, la infraestructura vial es esencial para el desarrollo del país. Aunque el gobierno ha invertido en carreteras para mejorar el acceso a mercados, servicios y empleo, impulsando el crecimiento y reduciendo la pobreza, aún persisten grandes desafíos en este ámbito. De acuerdo con el Banco Mundial (2021), Perú cuenta con una de las redes viales menos desarrolladas de América Latina, lo que dificulta el transporte de bienes y personas y limita el acceso a servicios básicos en algunas áreas del territorio.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2021) destaca que mejorar la infraestructura vial es clave para reducir accidentes de tránsito, fomentar el crecimiento económico y combatir la pobreza a través del Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC).

El gobierno ha implementado programas dirigidos a mejorar la seguridad en las carreteras, como el Programa de Reducción de Siniestralidad Vial (PRSV). Este programa tiene como finalidad reducir la cantidad de accidentes de tráfico en el país mediante el refuerzo de la infraestructura vial y la promoción de la educación vial (MTC, 2021).

A pesar de los esfuerzos realizados, Perú aún enfrenta importantes desafíos en el ámbito de la infraestructura vial. Según Mireles y Figueroa (2021), la inversión en ese sector sigue siendo insuficiente, y los recursos asignados para la construcción y el mantenimiento de carreteras son limitados. Además, existen serias dificultades en la gestión de la infraestructura vial, como la falta de coordinación entre diferentes niveles de gobierno y la ausencia de una planificación a largo plazo.

A nivel regional, el gobierno peruano ha implementado políticas y programas para mejorar la infraestructura vial en la región de San Martín y en todo el país. Un ejemplo de ello es el Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (MTC, 2021) que establece metas y estrategias para optimizar la calidad de las infraestructuras viales y disminuir las brechas de acceso a servicios básicos a nivel nacional. Además, el programa de reducción de la siniestralidad vial (MTC, 2021) tiene como objetivo disminuir los accidentes de tráfico y aumentar la seguridad en las carreteras del Perú.

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la red vial de San Martín consta de 4,111 kilómetros, de los cuales solo el 20% está pavimentado y el 80% restante es de tierra o ripio (INEI, 2018). Esta situación dificulta el acceso a los servicios básicos, como salud y educación, y reduce la competitividad de las empresas locales.

La insuficiencia en infraestructura vial adecuada afecta negativamente la seguridad de las carreteras. Según datos obtenidos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en la región de San Martín se reportaron 1,009 accidentes de tráfico en 2020, con un saldo de 42 fallecidos y 854 heridos (ONSV, 2021). Para enfrentar esta situación, el gobierno regional ha puesto en marcha diversas estrategias, como el Programa Regional de Seguridad Vial de San Martín, cuyo objetivo es disminuir la siniestralidad en las vías.

El gobierno peruano ha implementado diversas políticas y programas con el fin de mejorar la calidad de la infraestructura vial tanto en la región de San Martín como en todo el país. El Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad establece metas y estrategias orientadas a mejorar esta infraestructura y reducir las disparidades en el acceso a servicios básicos a nivel nacional (MTC, 2021). Además, el Programa de Reducción de la Siniestralidad Vial tiene como objetivo disminuir la cantidad de accidentes de tráfico y aumentar la seguridad en las carreteras del Perú (MTC, 2021).

A nivel local, en el distrito de la Banda de Shilcayo, San Martín, la infraestructura vial enfrenta serias deficiencias que afectan negativamente el desarrollo social y económico de sus habitantes. La falta de una gestión integral eficaz de las vías se traduce en una planificación inadecuada y en una ejecución de proyectos insuficiente, lo cual lleva al deterioro prematuro de las carreteras. Asimismo, el mantenimiento rutinario de las vías es escaso y deficiente, lo que agrava el deterioro y aumenta los costos de reparación a largo plazo. Asimismo, la gestión estratégica vial, que debería asegurar la sostenibilidad y eficiencia de las infraestructuras, es ineficaz, resultando en una red vial incapaz de soportar el tráfico local y regional.

Estas causas contribuyen a problemas como la reducción de la movilidad, el aumento de los tiempos de desplazamiento, mayores costos de transporte, y la disminución de la seguridad vial. Las repercusiones de estas deficiencias son significativas y extensas: se ve restringido el acceso a servicios esenciales como la educación y la salud, se limita el desarrollo de actividades económicas locales y se dificulta la atracción de inversiones. En última instancia, estos problemas contribuyen a mantener un ciclo de pobreza y subdesarrollo, impactando negativamente la calidad de vida de los habitantes. En este contexto, el objetivo de este estudio es analizar la relación entre la calidad de la

infraestructura vial y el desarrollo socioeconómico de los residentes de la Banda de Shilcayo en 2023.

En ese sentido se definió el **problema general** ¿Qué relación existe entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín 2023?

El objetivo principal de este estudio fue determinar la relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico de los habitantes del distrito de la Banda de Shilcayo, San Martín, en 2023. Los objetivos específicos fueron: a) analizar la conexión entre la gestión integral y el desarrollo social y económico de los habitantes de la Banda de Shilcayo, San Martín, en 2023; b) examinar como el mantenimiento rutinario de las vías influyen en el desarrollo social y económico de los habitantes del distrito de la Banda de Shilcayo, San Martín, en 2023; y c) establecer la relación entre la gestión estratégica Vial y el desarrollo social económico de los habitantes del distrito de la Banda de Shilcayo, San Martín en 2023.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

A nivel internacional

Prus y Sikora (2021), Universidad de Ciencia y Tecnología de Bydgoszcz, Polonia, "The Impact of Transport Infrastructure on the Sustainable Development of the Region—CASE Study". El estudio examinó el impacto de la infraestructura de transporte en el desarrollo socioeconómico sostenible de la **Región** de los Lagos de Wałcz. Para realizar el análisis, se utilizó un cuestionario dirigido a empresarios de esta región. En la segunda parte de la investigación, se aplicaron los indicadores de desarrollo sostenible a nivel regional: el nivel de infraestructura de transporte y el nivel de desarrollo socioeconómico del área estudiada. El estudio intentó llenar el vacío cognitivo para las áreas fuera de los principales corredores de transporte del país. Se mostró la diferenciación existente tanto en el desarrollo de la infraestructura como en el atractivo económico de las áreas urbanas y rurales. Se indicaron los factores que influyeron en la eficacia de la implementación del concepto de desarrollo rural sostenible. (pág. 25).

Khanani et al. (2020), Universidad de Amsterdam, Países Bajos, "The Impact of Road Infrastructure Development Projects on Local Communities in Peri-Urban Areas: The Case of Kisumu, Kenya and Accra, Ghana". La investigación empleó un enfoque de estudio de caso, utilizando métodos cualitativos, cuantitativos y espaciales para examinar las dinámicas de desarrollo socioespacial y económico. Los hallazgos mostraron que los proyectos de infraestructura vial ampliaron el desarrollo residencial en Kisumu y Accra, incrementando los alquileres de viviendas y los precios de la tierra. Asimismo, mejoró la accesibilidad a instalaciones y servicios, y generó oportunidades de empleo. Sin embargo, estos proyectos llevaron a la gentrificación y al desplazamiento de los residentes pobres, beneficiando a los ricos en ambas ciudades. (pág. 42).

Magazzino y Mele (2020), de la Universidad de Roma Tre, Italia, en su estudio titulado "On the relationship between Transportation infrastructure and economic development in China", Analizaron el impacto de la infraestructura de transporte en el crecimiento económico de China a nivel tanto agregado como regional. utilizando un enfoque de series temporales y datos de panel de 28 regiones durante el período 1990- 2017, los resultados experimentales confirmaron la teoría económica relacionada con las opciones de desarrollo. Aunque investigaciones previas se habían abordado este tema

utilizando los mismos datos, esta investigación se destacó por combinar los análisis agregados y regionales en un estudio de políticas. Los resultados mostraron que el impacto de las inversiones en transporte sobre el crecimiento económico variaba según las regiones, destacando como el transporte afectaba el crecimiento a nivel general. Sin embargo, la falta de mantenimiento de la infraestructura contrarrestó los efectos positivos de las inversiones con el paso del tiempo (pág. 50).

Gertler et al. (2024), Universidad de California, Berkeley, EE.UU., "Road maintenance and local economic development: Evidence from Indonesia's highways". En este trabajo se estimó el impacto de las inversiones en mantenimiento de carreteras en el bienestar local. Para medir la calidad de las carreteras, se utilizó el proceso de presupuestación en dos etapas de Indonesia para asignar fondos a las autoridades locales de carreteras. Utilizando datos exhaustivos sobre la calidad de las carreteras entre 1990 y 2007, se encontraron pruebas de que la mejora de las carreteras ayudó a los fabricantes a crear nuevos puestos de trabajo, permitiendo que los trabajadores abandonaran el empleo informal y aumentando los ingresos laborales. La calidad de las carreteras también modificó el coste de la vida, ya que redujo los precios de los alimentos perecederos, pero también aumentó los precios de la vivienda. Se estimó que la elasticidad del bienestar de los hogares con respecto a la calidad de las carreteras fue de 0,1 y que la relación beneficio/costo de las inversiones en mantenimiento de carreteras fue de 2,3. (pág. 48).

Aman et al. (2022), Universidad de Harbin, China, "Community Wellbeing under China-Pakistan Economic Corridor: Role of social, economic, cultural, and educational factors in improving residents' quality of life". En este artículo se analizaron los efectos del valor cultural, la prosperidad económica y el bienestar mental de la comunidad a través de proyectos de crecimiento de infraestructura multisectorial en el marco de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta. Se aplicaron las implicaciones de la teoría del intercambio social para observar el apoyo de la comunidad local al Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). El estudio exploró el desarrollo social, cultural y económico del CPEC, así como el riesgo de los factores ambientales que afectaron la vida de los residentes y su bienestar. Los hallazgos indicaron que los residentes creían que los proyectos del CPEC mejorarían la calidad de vida a través de más empleos y reducción de la pobreza, aunque también manifestaron preocupaciones sobre la protección ambiental. (pág. 33).

A nivel nacional

Sulca et al. (2021), de la Universidad Nacional de Ingeniería, Perú, llevaron a cabo un análisis del impacto social y económico que tuvo la construcción del Corredor Vial

Cañete-Perú en las comunidades afectadas. Su metodología incluyó encuestas, entrevistas y revisión de fuentes bibliográficas con un enfoque de análisis sintético, aplicando el estudio a 20 comunidades a lo largo de este corredor vial. Los resultados mostraron mejoras en el acceso a servicios básicos como la educación y salud, así como beneficios económicos, entre ellos, mayor acceso a mercados, creación de empleos y promoción del turismo (pág. 28). Este estudio es relevante porque muestra cómo la infraestructura vial puede mejorar las condiciones de vida y oportunidades económicas en las comunidades locales. Esto se relaciona directamente con el objetivo de evaluar el papel de la infraestructura vial en el desarrollo social y económico.

Chincay (2023), investigó el impacto de proyectos de infraestructura vial en el desarrollo social de Lima Este entre 2013 y 2022. Utilizando un enfoque cualitativo y entrevistas a expertos, el estudio encontró que muchos proyectos no cumplieron su objetivo por una ejecución incompleta, generando insatisfacción en la población. Aun así, estos proyectos mejoraron la calidad de vida y la seguridad vial en la región (pág. 30). Este estudio es importante porque muestra cómo, incluso con problemas en su ejecución, los proyectos de infraestructura vial pueden contribuir positivamente al bienestar social, reforzando la relación entre infraestructura y desarrollo social.

Calva (2023), de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, analizó la gestión vial rural (GVR) y su efecto en el desarrollo socioeconómico de un distrito en San Ignacio, Perú. Con un diseño no experimental y una muestra de 52 empleados municipales, encontró una correlación positiva entre una buena gestión vial rural y el desarrollo socioeconómico, con un coeficiente Rho de Spearman de 0.783, indicando una relación significativa (pág. 265). Este antecedente es relevante ya que demuestra cómo la gestión de infraestructura en áreas rurales puede influir en el desarrollo económico y social, lo que es clave para entender el impacto de la calidad de la infraestructura vial.

Vicente (2023), de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, evaluó el impacto del gasto público y privado en infraestructura vial sobre el crecimiento económico regional en Perú entre 2010 y 2021. Utilizó un modelo econométrico con datos nacionales, observando problemas de centralización y deficiencias en las redes viales. Los resultados subrayan la necesidad de una infraestructura vial adecuada para mitigar la pobreza y apoyar el desarrollo regional (pág. 58). El autor resalta que la infraestructura vial impulsa el crecimiento económico y el desarrollo regional, especialmente en zonas alejadas de la capital.

Romero y Quispe (2024), de la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, exploraron la relación entre el gasto público en infraestructura vial y la convergencia económica en el macrorregión sur de Perú entre 2007 y 2021. A través de un análisis de PBI per cápita y una regresión con efectos fijos, concluyeron que no había convergencia económica significativa, pero que el gasto público en infraestructura sigue siendo esencial para el crecimiento regional (pág. 62). Este estudio es relevante porque, aunque no demuestra convergencia económica, destaca la importancia del gasto público en infraestructura vial como un factor que favorece la economía regional. Refuerza la relevancia de la infraestructura vial para impulsar el desarrollo económico.

Apumayta y Ccencho (2024), de la Universidad Nacional del Centro del Perú, investigaron cómo la infraestructura física, incluyendo vial, impacta el crecimiento económico en el macrorregión centro de Perú entre 2007 y 2022. Mediante un análisis de datos de panel con efectos fijos, concluyeron que la infraestructura vial es un factor positivo y significativo en el crecimiento económico regional, resaltando la importancia de esta infraestructura en comparación con otras (pág. 58). Esta investigación demuestra cómo la infraestructura vial contribuye de forma clave al crecimiento económico en zonas regionales, subrayando la importancia de mejorar la calidad vial como una estrategia de desarrollo.

A nivel local

Enríquez y Dávila (2021), estudiaron la gestión de proyectos viales en el gobierno regional de San Martín, Perú. Basándose en una revisión sistemática de 21 artículos, identificaron deficiencias en la gestión política de los proyectos, aunque subrayaron la importancia de una gestión por procesos para mejorar la eficiencia y sostenibilidad de los mismos (pág. 29). Este estudio aporta una perspectiva sobre cómo la gestión eficiente de infraestructura vial es crucial para maximizar su impacto en el desarrollo económico, lo cual se alinea con la importancia de una infraestructura vial de calidad para el desarrollo social y económico.

Díaz y Cabanillas (2022), también de la Universidad Nacional de San Martín, evaluaron la relación entre la calidad de la infraestructura vial y la calidad de vida en Rioja, San Martín. Con una muestra de 383 residentes, concluyeron que existe una fuerte correlación positiva entre ambos aspectos, lo que sugiere que la mejora en infraestructura vial impacta directamente en la calidad de vida (pág. 22). Este estudio es especialmente relevante para la investigación porque muestra una relación directa entre la infraestructura vial y el bienestar de los usuarios, destacando la importancia de mejorar la calidad vial para el desarrollo social.

Fernández y Feijóo (2021) estudiaron la relación entre la inversión en infraestructura vial y el crecimiento económico en la región de San Martín durante 2010-2019, utilizando un enfoque cuantitativo. Encontraron una correlación positiva, aunque débil, entre ambos factores, concluyendo que un mayor nivel de inversión podría fortalecer el crecimiento económico regional (pág. 35). Este antecedente resulta valioso al destacar el papel de la infraestructura vial como un estímulo para el desarrollo económico y social, complementando estudios sobre su relevancia en el progreso regional.

2.2. Fundamentos teóricos

2.2.1. Infraestructura vial

La gestión vial urbana incluye planificar, organizar, ejecutar y controlar las actividades de la red vial (MTC, 2013). Este proceso debe considerar tanto los aspectos directamente asociados a la infraestructura vial como aquellos indirectos que contribuyen al funcionamiento global, lo cual requiere un enfoque integral. Para asegurar la eficiencia y la durabilidad de la infraestructura, es fundamental una coordinación eficaz de todos los elementos del sistema, optimizando el uso de los recursos municipales. De esta manera, se fomenta no solo el crecimiento sino también el mantenimiento sostenible de las vías locales, lo que resulta crucial para el desarrollo urbano y la movilidad segura de los habitantes.

Es necesario implementar transformaciones significativas en la gestión de infraestructuras viales urbanas mediante un enfoque orientado a la administración efectiva de bienes. Este enfoque debe integrar principios que promuevan la participación de la comunidad en la organización de la red vial metropolitana, guiados por cuatro pilares fundamentales: planificación, estructuración, eficiencia e integración (Campos Cruz, 2010). Además, Carrasco-Osorio (2009) enfatiza que la infraestructura vial es un pilar esencial para la economía de un país y debe operar correctamente tanto en su aspecto físico como operativo para sostener la movilidad urbana. En línea con esto, Díaz-Guevara (2017) señala que la infraestructura vial es indispensable para el movimiento de personas y bienes, haciendo necesario un mantenimiento adecuado y un funcionamiento organizado de las operaciones viales para evitar problemas de tráfico y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

La gestión urbana de la infraestructura vial debe centrarse en mantener todos sus componentes en condiciones óptimas para asegurar un funcionamiento fluido y eficiente, lo cual beneficia directamente a la comunidad. En este sentido, la planificación debe ser anticipada, equilibrada y orientada a objetivos claros para maximizar el

aprovechamiento del sistema de transporte. Igualmente, es fundamental incluir una estructuración que incorpore criterios políticos y administrativos específicos para gestionar los recursos de forma efectiva. Esta organización permite una toma de decisiones informada y alineada con los objetivos gubernamentales y las necesidades de los usuarios, garantizando una infraestructura vial confiable y acorde al crecimiento urbano.

Dimensiones:

En cuanto a la infraestructura vial, la primera dimensión es la gestión integral vial, la cual desempeña un papel fundamental en su administración. Durante esta fase, se establecen las acciones necesarias para alcanzar los objetivos fijados por la organización, al mismo tiempo que se anticipan posibles problemas futuros (Chiavenato, 2011). Esta dimensión se caracteriza por una planificación proactiva, equilibrada y orientada objetivos, centrada en la organización eficiente del uso de los medios de transporte (Bull, 2003).

La segunda dimensión es el mantenimiento rutinario vial, que integra principios específicos, políticos y administrativos (Bull, 2003). Ese proceso está estrechamente relacionado con la planificación, ya que implica la asignación adecuada de recursos y la explicación de herramientas necesarias para lograr los objetivos establecidos (Chiavenato, 2011).

Por último, la gestión estratégica vial se refiere a la administración eficiente de los recursos disponibles, lo que favorece una toma de decisiones adecuada que permite cumplir con los fines gubernamentales y satisfacer los requisitos de los clientes (Campos Cruz, 2010; Bull, 2003). En el contexto de la pavimentación, es esencial considerar tres principios fundamentales: mantener un seguimiento adecuado del estado de las semillas que deben preservarse, seleccionar y desarrollar las propuestas de conservación adecuadas y ejecutar las acciones en los plazos establecidos (Chiavenato, 2011). Estos principios son fundamentales, ya que el conocimiento y la preparación son clave para su implementación exitosa.

2.2.2. Calidad de vida

Rey Martín (2000) destaca que la satisfacción del usuario se deriva del uso efectivo y de la alta calidad de los servicios ofrecidos. Por su parte, Febres-Ramos y Mercado-Rey (2020) sostienen que la satisfacción del usuario se logra cuando los servicios superan o cumplen con las expectativas, lo que resulta en una satisfacción plena con la atención recibida. Este enfoque en la satisfacción implica no solo cumplir con las expectativas del

usuario, sino también esforzarse por superarlas, generando una relación positiva y de confianza entre el usuario y la entidad o empresa que brinda el servicio, lo cual es crucial para la mejora continua y la fidelización.

Los servicios públicos que el Estado ofrece a través de las municipalidades requieren un enfoque integral, abarcando tanto estrategias como operaciones. Esto significa establecer una misión y visión definidas, así como desarrollar políticas y planes que optimicen tanto la cobertura como la calidad de los servicios ciudadanos. También es esencial gestionar adecuadamente los horarios, el bienestar de la población y los mecanismos de respuesta a quejas y reclamaciones (López et al., 2018). En este sentido, asegurar la eficiencia en la atención al ciudadano permite no solo satisfacer sus necesidades, sino también promover la transparencia y la accesibilidad en los servicios públicos, reforzando la confianza en la gestión estatal.

Mishima et al. (2016) señalan que el objetivo de la satisfacción de los usuarios de los servicios públicos es evaluar y respaldar las acciones gubernamentales dirigidas a satisfacer las necesidades ciudadanas, reconociendo como positivas aquellas medidas implementadas que efectivamente benefician a la población. Este respaldo a las iniciativas gubernamentales refleja la percepción de los ciudadanos de que sus necesidades están siendo atendidas de manera efectiva, lo cual es esencial para la legitimidad y el éxito de las políticas públicas.

Dimensiones:

La satisfacción de los usuarios incluye la dimensión medioambiental-ecoeficiente, que busca equilibrar factores económicos, sociales y ambientales para un desarrollo sostenible, minimizando impactos negativos en proyectos viales (Rosales-Alvarado, 2016). Esta dimensión se desglosa en dos aspectos: el medioambiental, que analiza y ajusta los impactos ambientales a lo largo de las fases del proyecto; y la ecoeficiente, que implica la producción de bienes y servicios a precios competitivos, priorizando la calidad de vida, la satisfacción de necesidades humanas, y la reducción progresiva del impacto ambiental, haciendo un uso eficiente de los recursos (Estévez, 2015). Este enfoque es fundamental para garantizar que los proyectos de infraestructura vial no solo mejoren la movilidad, sino también protejan el entorno y promuevan la sostenibilidad.

La segunda dimensión, urbanística, busca optimizar los espacios públicos, considerando la interacción de los habitantes con su entorno. En este sentido, las percepciones sensoriales (como las visuales, auditivas y olfativas) juegan un papel importante, ya que constituyen gran parte de la experiencia de los usuarios (Rosales-Alvarado, 2016). Factores como la proximidad, el estado de conservación de las

infraestructuras viales, y elementos visuales (como el tráfico y la iluminación) influyen en la calidad de vida y en la percepción de la infraestructura vial (Romero, 2016). Esta dimensión enfatiza la importancia de diseñar entornos urbanos agradables y funcionales, que contribuyan a una mejor convivencia y bienestar en los espacios urbanos.

Por último, la dimensión de desarrollo económico-social se enfoca en conectar distintas regiones del país, mejorando la eficiencia en el transporte de personas y mercancías para fomentar la cohesión territorial y económica. También promueve la seguridad vial, la disponibilidad de servicios y la reducción de la brecha entre zonas rurales y urbanas (Rosales-Alvarado, 2016). Este aspecto también implica la capacidad de una nación para aprovechar sus recursos y generar valor, lo cual impacta directamente en la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos. Al facilitar la movilidad y la integración territorial, esta dimensión fortalece el desarrollo económico sostenible y el bienestar social a nivel nacional.

El desarrollo social y económico

Al respecto, Castells (1997), nos menciona que: "El desarrollo social y económico en la ingeniería implica la transformación y mejora de la infraestructura y los sistemas tecnológicos con el objetivo de impulsar el bienestar de la sociedad y promover el crecimiento económico sostenible"

"El desarrollo social y económico en la ingeniería consiste en la creación y aplicación de soluciones tecnológicas innovadoras que generen impacto económico y social positivo, impulsando el progreso y mejorando la calidad de vida de las personas" (Mazzucato, 2014, p. 95).

"El desarrollo social y económico en la ingeniería se refiere a la implementación de políticas y proyectos de infraestructura que fomenten la inclusión social y la generación de empleo, mejorando las condiciones de vida de la población y promoviendo la equidad y el desarrollo sostenible" (De Soto, 2000, p.87).

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. Ámbito y condiciones de investigación

3.1.1. Ubicación política

El trabajo de proyecto de investigación se realizó en el casco urbano del distrito de la Banda de Shilcayo - San Martín.

3.1.2. Ubicación geográfica

Distrito: La Banda de Shilcayo

Provincia: San Martín

Región: San Martín

País: Perú

3.1.3. Periodo de ejecución

Desde enero de 2023 a noviembre del 2023.

3.1.4. Autorizaciones y permisos

Se obtuvo la autorización formal del directorio de la Municipalidad Distrital de la Banda de Shilcayo, así como el consentimiento informado de los ciudadanos involucrados, con el fin de evitar cualquier problema o inconveniente futuro. Esta aprobación fue esencial para garantizar el respeto y la conformidad con las normativas locales, asegurando además la aceptación y cooperación de la comunidad para el desarrollo de la investigación.

3.1.5. Control ambiental y protocolos de bioseguridad

Para la recolección de registros documentales, se tomaron en cuenta y se respetaron estrictamente los protocolos de bioseguridad establecidos por el gobierno nacional. Esto incluyó medidas específicas para proteger tanto a los investigadores como a los participantes, minimizando los riesgos de salud y manteniendo un ambiente seguro durante todo el proceso. Este control fue fundamental para llevar a cabo la investigación de forma responsable, alineada con las exigencias sanitarias.

3.1.6. Aplicación de principios éticos internacionales

La investigación se realizó siguiendo un enfoque ético y profesional, respetando principios nacionales e internacionales de integridad y responsabilidad, para asegurar el rigor ético del estudio. Los datos recopilados fueron gestionados con seriedad y precisión, protegiendo la confidencialidad y garantizando su uso exclusivo para fines académicos. Se respetó la autonomía y el bienestar de los participantes, evitando cualquier tipo de efecto negativo. Asimismo, las fuentes y actores relevantes fueron referenciados de acuerdo con las normas internacionales APA, séptima edición, lo que asegura el cumplimiento de los estándares de transparencia y ética académica.

3.2. Sistema de variables

3.2.1. Variables principales

- **Variable 1**
 - Calidad de la infraestructura vial.
- **Variable 2**
 - Desarrollo social - económico.

3.2.2. Variables secundarias

Este estudio no contó con variables secundarias.

Tabla 1

Descripción de variables por Objetivos específicos

Objetivos específicos 1: Establecer la relación entre la gestión integral y el desarrollo social – económico del poblador del distrito de la banda de Shilcayo – San Martín, 2023

Variable abstracta	Variable Concreta	Medio de registro	Unidad de Medida
Relación entre gestión integral y el desarrollo social – económico.	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión integral • Desarrollo social – económico. 	Encuesta	Cuantitativa

Objetivos específicos 2: Establecer la relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social – económico

Variable abstracta	Variable Concreta	Medio de registro	Unidad de Medida
Relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social – económico.	<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento rutinario vial. • Desarrollo social – económico. 	Encuesta	Cuantitativa

Objetivos específicos 3: Establecer la relación entre la gestión estratégica vial y el desarrollo social – económico del poblador del distrito de la banda de Shilcayo – San Martín, 2023

Variable abstracta	Variable Concreta	Medio de registro	Unidad de Medida
--------------------	-------------------	-------------------	------------------

Relación entre la gestión estratégica vial y el desarrollo social – Económico	<ul style="list-style-type: none"> • Gestión estratégica vial. • Desarrollo social económico. 	Encuesta	Cuantitativa
-------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	--------------

3.3. Procedimientos de la investigación

Tipo y nivel de investigación

Esta investigación fue de tipo básica, dado que su propósito principal fue generar nuevos conocimientos sobre la relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico. También corresponde a un nivel de investigación relacional, ya que se estudió cómo se relacionan la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico en la ciudad de la Banda de Shilcayo, en San Martín, durante el año 2023. Este enfoque permitió entender los efectos de la infraestructura vial en el contexto local y su impacto en el bienestar de la comunidad.

Población y muestra

La población de estudio incluyó a todos los residentes adultos del distrito de la Banda de Shilcayo, San Martín, en el año 2023, quienes fueron considerados debido a la relevancia de su percepción sobre la integración de la infraestructura vial en su entorno.

Tabla 2

Población de Banda de Shilcayo

POBLACIÓN	TOTAL
Banda de Shilcayo	43481 habitantes

Fuente: Elaboración propia basada en datos del INEI (2017).

Muestra

Calculado mediante la fórmula:

$$n = \frac{NZ^2p.q}{E^2N + Z^2p.q}$$

Donde:

n: tamaño muestra

N: tamaño de la población =43481

P: población de éxito (50%) = 0.5

Q: probabilidad de fracaso = $1 - p = 1 - 0.5 = 0.5$

Z: Nivel de confianza (95%) = 1.96

E: Margen de error de valor estándar = 0.05

Al remplazar los datos:

$$n = \frac{43481 \times 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}{0.05^2 \times 123053 + 1.96^2 \times 0.5 \times 0.5}$$

Resolviendo tenemos:

$$n = 256$$

Para la muestra del estudio se consideró oportuno trabajar con 256 habitantes del casco urbano del distrito de la Banda de Shilcayo. Ver anexos.

Muestreo

Para seleccionar a los participantes, se utilizó un muestreo no probabilístico basado en la conveniencia, seleccionando a los individuos que, según los autores, podían proporcionar información relevante. Este tipo de muestreo facilita la recolección de datos específicos en un contexto limitado.

Diseño analítico, muestral y experimental

El diseño de la investigación fue no experimental, lo que implica que no se manipularon intencionalmente las variables independientes. En lugar de modificar los factores de estudio, el objetivo fue observar y analizar los fenómenos tal y como se presentan en su entorno natural, sin intervenir en su dinámica (Hernández et al., 2014). Este enfoque es adecuado para estudios que buscan comprender las relaciones y características en contextos reales.

3.3.1. Objetivo específico 1

Se aplicaron encuestas, y los resultados de ambos cuestionarios fueron digitalizados y procesados en el software SPSS v27. Se realizó una prueba de normalidad, que reveló que los datos no seguían una distribución normal. En consecuencia, se seleccionó la técnica de correlación más apropiada para los datos y se procedió al análisis, con los resultados presentados en tablas para facilitar su interpretación. Esto permitió identificar correlaciones clave entre las variables del estudio.

3.3.2. Objetivo específico 2

Para alcanzar el segundo objetivo específico, se administraron encuestas y los datos de los cuestionarios se procesaron en el software SPSS v27. Tras realizar la prueba de normalidad, se comprobó que los datos no tenían una distribución normal. Esto llevó a la selección de una técnica de correlación adecuada, y los resultados se organizaron en tablas para su interpretación. Este proceso permitió un análisis preciso de la relación entre la calidad de la infraestructura y su impacto en la comunidad.

3.3.3. Objetivo específico 3

También para el tercer objetivo específico, se aplicaron encuestas y los datos resultantes fueron procesados en SPSS v27. La prueba de normalidad reveló que los datos no seguían una distribución normal, por lo que se seleccionó una técnica de correlación apropiada para el análisis. Los datos se presentaron en tablas, permitiendo una interpretación detallada. Este análisis detallado facilita la comprensión de cómo cada aspecto de la infraestructura vial contribuye al desarrollo socioeconómico.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Objetivo específico 1

Objetivo: Establecer la relación entre la gestión integral y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.

Tabla 3

Prueba de normalidad entre gestión integral vial y desarrollo social - económico

Kolmogórov-Smirnov			
	Estadístico	gl	Sig.
Gestión integral vial	,210	256	,000
Desarrollo social – económico	,246	256	,000

Dado que los valores de significancia o p-valor en ambos casos son inferiores a 0.05, se concluye que los datos de ambos factores no siguen una distribución normal. En consecuencia, la correlación se evaluó utilizando el Rho de Spearman.

Tabla 4

Relación entre la gestión integral vial y el desarrollo social - económico.

			Gestión integral vial	Desarrollo social – económico
Rho de Spearman	Gestión integral vial	Rho	1,000	,739
		p.	.	,000
	Desarrollo social - económico	N	256	256
		Rho	,739	1,000
		p.	,000	.
		N	256	256

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

Con un coeficiente de 0.739, se evidencia una relación positiva de intensidad considerable. Además, con un p-valor de 0.000, se confirma que existe una relación significativa entre la gestión integral vial y el desarrollo social y económico de los

habitantes del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín en 2023. Este resultado subraya la importancia de una gestión vial integral para mejorar el bienestar local.

4.2. Objetivo específico 2

Establecer la relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo - San Martín, 2023.

Tabla 5

Prueba de normalidad entre mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social - económico.

	Kolmogórov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
Mantenimiento rutinario vial	,229	256	,000
Desarrollo social – económico	,246	256	,000

Debido a que los valores de significancia o p-valor son inferiores a 0.05, se concluye que los datos no presentan una distribución normal. Por ello, la correlación se midió con el Rho de Spearman.

Tabla 6

Relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social - económico

			Mantenimiento rutinario vial	Desarrollo social – económico
Rho de Spearman	Mantenimiento rutinario vial	Rho	1,000	,732
		p.	.	,000
	Desarrollo social – económico	N	256	256
		Rho	,732	1,000
		p.	,000	.
		N	256	256

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

El coeficiente resultó ser de 0.732. Esto indica una relación positiva de intensidad notable. Con un p-valor de 0.000, se verifica una relación significativa entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social y económico de los habitantes del

distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín en 2023. Este hallazgo sugiere que un mantenimiento constante de la infraestructura vial impacta favorablemente en el desarrollo social y económico de la región.

4.3. Objetivo específico 3

Establecer la relación entre la gestión estratégica vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.

Tabla 7

Prueba de normalidad entre gestión estratégica vial y desarrollo social - económico

Kolmogórov-Smirnov			
	Estadístico	Gl	Sig.
Gestión estratégica vial	,219	256	,000
Desarrollo social – económico	,246	256	,000

Los valores de significancia o p-valor, al ser menores a 0.05, indican que los datos no siguen una distribución normal. En consecuencia, se utilizó el coeficiente Rho de Spearman.

Tabla 10

Relación entre gestión estratégica vial y desarrollo social - económico

			Gestión estratégica vial	Desarrollo social – económico
Rho de Spearman	Gestión estratégica vial	Rho	1,000	,713
		p.	.	,000
	Desarrollo social – económico	N	256	256
		Rho	,713	1,000
		p.	,000	.
		N	256	256

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

El coeficiente arrojó un valor de 0.713. Este coeficiente sugiere una relación positiva de intensidad fuerte entre la gestión estratégica vial y el desarrollo social y económico del distrito. Con un p-valor de 0.000, se confirma la existencia de una relación significativa, lo que respalda la idea de que una gestión estratégica efectiva en infraestructura vial puede contribuir significativamente al desarrollo socioeconómico local.

4.4. Objetivo general

Determinar la relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.

Tabla 8

Prueba de normalidad entre la calidad de la infraestructura vial y desarrollo social y económico
Kolmogorov-Smirnov

	Estadístico	Gl	Sig.
Calidad de la infraestructura vial	,248	256	,000
Desarrollo social y económico	,246	256	,000

Los p-valores menores a 0.05 muestran que los datos de ambas variables no tienen una distribución normal, por lo cual se aplicó el coeficiente de correlación de Rho de Spearman.

Prueba de hipótesis:

Ha: Hipótesis alterna

La calidad de la infraestructura vial se relaciona significativamente con el desarrollo social y económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.

Ho: Hipótesis nula

La calidad de la infraestructura vial no se relaciona significativamente con el desarrollo social y económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.

Nivel de significación:

El nivel de significancia teórica es $\alpha = 0,05$, correspondiente al nivel de confiabilidad del 95 %.

Regla de decisión

Si Valor $p > 0.05$, se acepta la Hipótesis Nula (H_0)

Si Valor $p < 0.05$, se acepta la hipótesis alterna (H_a).

Tabla 9

Relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social - económico

			calidad de la infraestructura vial	Desarrollo social – económico
Rho de Spearman	Calidad de la infraestructura vial	Rho	1,000	,748
		p.	.	,000
		N	256	256
	Desarrollo social – económico	Rho	,748	1,000
		p.	,000	.
		N	256	256

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

Con un coeficiente de 0.748 y un p-valor de 0.000, se demuestra una relación positiva y significativa de intensidad fuerte entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico.

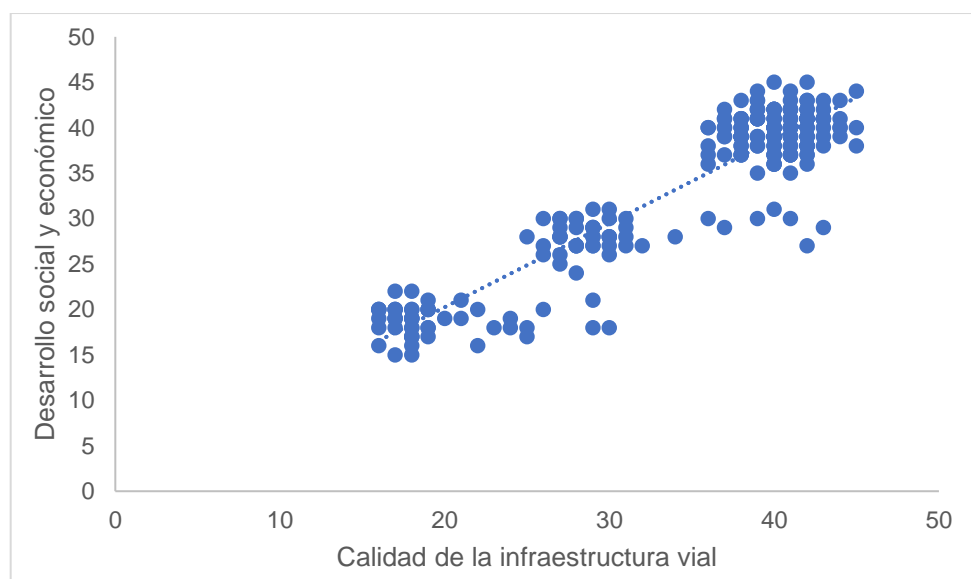


Figura 1

Dispersión de datos de las variables del estudio.

La figura 1 ilustra esta correlación positiva, interpretándose que una mayor calidad de la infraestructura vial está asociada a un mayor desarrollo social y económico en la comunidad.

La investigación ha proporcionado evidencia estadística sólida mediante la prueba de correlación no paramétrica Rho de Spearman, demostrando que la calidad de la infraestructura vial está positivamente relacionada con el desarrollo social y económico. El coeficiente Rho obtenido fue de 0.748, que según los autores Hernández et al. (2014) Indica una correlación positiva de intensidad considerable. Esto sugiere que un mayor nivel de calidad en infraestructura vial está asociado con un mayor desarrollo social y económico de los habitantes del distrito. Además, la significancia estadística de esta relación refuerza la certeza de que los resultados no son aleatorios, sino el reflejo de un fenómeno real respaldado por la estadística. Por lo tanto, se puede afirmar que la calidad de la infraestructura vial desempeñó un papel crucial en el desarrollo social y económico de la Banda de Shilcayo, un hallazgo que concuerda con el estudio de Mendoza (2020), quien resaltó la importancia de la calidad de las calles, y con Alvarado (2020), quién subrayó la necesidad de políticas claras Y acciones para garantizar su mejora continua.

En cuanto a la relación entre la gestión integral vial y el desarrollo social y económico, los resultados del coeficiente de correlación Rho fue de 0,739 que de acuerdo a los autores Hernández et al. (2014) corresponde a una relación positiva de fuerza considerable. Además, que el p – valor menor al nivel de significancia 0,05 indica que la relación existente es significativa. Este alto coeficiente de correlación sugiere que existe una conexión robusta entre la mejora de la gestión integral vial y el crecimiento en el desarrollo social y económico del distrito. El p-valor menor a 0,05 También indica que es improbable que esta asociación sea el producto del azar. Por lo tanto, se puede concluir que la gestión integral vial juega un rol esencial en el desarrollo social económico de la ciudad, ya que una red vial eficiente mejora la accesibilidad y conectividad tanto dentro de la ciudad como con áreas circundantes. Esto facilita el movimiento de personas mercancías y servicios lo que a su vez fomenta la interacción económica.

En cuanto a la relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social y económico, el coeficiente de correlación Rho fue de 0.732, lo que según Hernández et al. (2014) Refleja una relación positiva de intensidad considerable. Además, el p-valor, que es menor a 0.05, indica que esta relación es estadísticamente significativa. Este

fuerte coeficiente sugiere que existe una relación sólida entre el mantenimiento rutinario vial y el crecimiento social y económico del distrito. El p-valor bajo refuerza la intensidad de que esta correlación no es producto del azar. Los datos sugieren que el mantenimiento rutinario Vial desempeña un papel crucial en el desarrollo social y económico de la ciudad, ya que asegura la seguridad Vial, mejora la eficiencia del tráfico y facilita el acceso a diversas zonas.

En resumen, el mantenimiento rutinario vial no solo es fundamental para preservar la infraestructura en buen estado, sino que también influye directamente en la seguridad, la fluidez del tráfico, la competitividad económica y la calidad de vida en la ciudad, factores clave para el progreso social y económico. Estos hallazgos coinciden con el estudio de Baharuddin (2020), quien destacó la importancia del mantenimiento continuo y sistemático de las infraestructuras viables para mejorar la seguridad y la calidad de las calles. Además, Ríos (2021) señaló que la falta de mantenimiento vial puede generar problemas como la congestión vehicular y aumentar el riesgo de accidentes lo que pone en peligro tanto la seguridad de las personas como de la economía.

En cuanto a la relación entre la gestión estratégica vial y el desarrollo social y económico, el coeficiente de correlación Rho fue de 0,713, lo que, según Hernández et al. (2014) Indica una relación positiva de considerable intensidad. Además, el p – valor menor que es menor a 0,05, confirma que esta relación es estadísticamente significativa. Estos resultados muestran que la gestión estratégica vial desempeña un papel fundamental en el desarrollo social y económico de la salud de la Banda de Shilcayo. Esto se debe a que una gestión estratégica adecuada es esencial para el desarrollo sostenible, pues permite planificar a largo plazo, optimizar recursos y mejorar continuamente la infraestructura vial, lo que impacta directamente en la economía, la sociedad y la calidad de vida de los transeúntes. En ese sentido, Sandoval (2021) destaca la importancia de implementar medidas adecuadas dentro de la gestión estratégica vial para mejorar la calidad de la infraestructura.

Los resultados de la investigación han demostrado que las tres dimensiones cumplen una función clave dentro del desarrollo social y económico en la ciudad de la Banda de Shilcayo, demostrando así, que es muy importante que las vías estén gestionadas de manera eficiente, garantizando la inversión para su reparación, mantenimiento y conservación de las calles de la ciudad. También, es importante que existan políticas claras en cuanto al mejoramiento de las calles. Finalmente, también la gestión estratégica vial toma un rol crucial porque garantiza que el tránsito de los vehículos sea ordenado, brindando accesibilidad a los peatones, así como las diferentes

señalizaciones de tránsito previniendo posibles accidentes que se pudiesen ocasionar cuando estas no existen.

CONCLUSIONES

1. La calidad de la infraestructura vial muestra una relación positiva y significativa con el desarrollo social y económico de los habitantes del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín en 2023. Esto se respalda con un coeficiente Rho de Spearman de 0.748 y un p-valor inferior a 0.05 (0.000), confirmando la relevancia de invertir en infraestructura vial para fomentar el bienestar y el desarrollo económico.
2. Existe una relación positiva y significativa entre la gestión integral vial y el desarrollo social y económico de los habitantes del distrito. El coeficiente Rho fue de 0.739 y el p-valor fue menor a 0.05 (0.000), indicando que una gestión integral eficiente en el ámbito vial contribuye a mejorar el nivel de desarrollo en la ciudad.
3. Se encontró una relación positiva y significativa entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social y económico de los habitantes del distrito. El coeficiente Rho fue de 0.732, con un p-valor inferior a 0.05 (0.000), lo que sugiere que el mantenimiento regular de las vías está vinculado a un desarrollo social y económico más sólido en la comunidad.
4. La gestión estratégica vial también mostró una relación positiva y significativa con el desarrollo social y económico en el distrito. Con un coeficiente Rho de 0.713 y un p-valor menor a 0.05 (0.000), se concluye que una estrategia vial efectiva contribuye al progreso social y económico, destacando la importancia de estrategias planificadas para la infraestructura vial local.

RECOMENDACIONES

1. A las autoridades del municipio, realizar una inversión constante en la mejora y el mantenimiento de la infraestructura vial del distrito. Esto podría incluir la reparación de carreteras, la construcción de nuevas rutas y la actualización de la señalización vial. Además, se sugiere fomentar la participación activa de las empresas en proyectos de infraestructura vial ya sea mediante asociaciones público privadas o colaboraciones con las autoridades locales.
2. A las autoridades del municipio, destinar recursos y realizar inversiones en programas de gestión integral Vial que no solo se enfoquen en la construcción y el mantenimiento de las carreteras, sino también a la planificación estratégica y la implementación de políticas para mejorar la movilidad y la conectividad. Además, se sugiere que las empresas se adapten a los cambios en infraestructura vial y aprovechen las oportunidades que surjan con una gestión vial mejorada, como la expansión hacia nuevas áreas o la optimización de sus cadenas de suministro.
3. A las autoridades del municipio, dar prioridad al mantenimiento rutinario de infraestructura vial en sus planes y presupuestos, reconociendo su impacto positivo en el desarrollo social y económico. Además, se sugiere implementar sistemas de monitoreo continuo para detectar y abordar de manera anticipada los problemas de mantenimiento, evitando así daños mayores que podrían resultar más costosos de reparar.
4. A las autoridades del municipio, desarrollar planes estratégicos integrales para la gestión vial, que abarque tanto el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial como iniciativas para impulsar el crecimiento económico y social. Asimismo, se sugiere fomentar la colaboración entre diversas entidades gubernamentales y promover la participación activa de la comunidad y el sector privado en la planificación y ejecución de estas estrategias viales.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aman, J., Abbas, J., Shi, G., Ain, N. U., & Gu, L. (2022). Community Wellbeing under China-Pakistan Economic Corridor: Role of social, economic, cultural, and educational factors in improving residents' quality of life. *Frontiers in Psychology*, 12. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.816592>
- Apumayta Sarmiento, F., & Ccencho Cayllahua, S. D. (2024). Efecto De La Infraestructura Pública En El Crecimiento Económico De La Macroregión Centro Del Perú, 2007-2022. <https://hdl.handle.net/20.500.12394/15567>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2018). Infraestructura y Desarrollo en América Latina y el Caribe. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-y-Desarrollo-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). Infraestructura y crecimiento económico en América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-y-crecimiento-economico-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf>
- Banco Mundial. (2021). Infraestructura vial. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/topic/infrastructure/brief/transport-road>
- Calva-Herrera, L. O. (2023). Gestión vial rural y desarrollo socioeconómico en un distrito de San Ignacio, Perú. *Revista De Investigación Desarrollo E Innovación*, 13(2), 259–270. <https://doi.org/10.19053/20278306.v13.n2.2023.16832>
- Cámara de Comercio de San Martín. (2019). Informe sobre la situación de las carreteras en la región San Martín. Recuperado de http://www.camarasanmartin.pe/files/notas_prensa/informe_situacion_carreteras.pdf
- Castells, M. (1997). La era de la información: Economía, sociedad y cultura (Vol. 1: La sociedad red). Siglo XXI Editores.
- Chinchay Huarcaya, M. H. (2023). Proyectos de inversión pública en infraestructura vial y desarrollo social en Lima Este, 2013-2022. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/122420>
- De Soto, H. (2000). El otro sendero: La revolución informal. Debate.
- Díaz Díaz, S. M., & Cabanillas Muñoz, E. (2022). Calidad de la infraestructura vial y su

- relación con la calidad de vida del usuario en el distrito y provincia de Rioja-departamento de San Martín, 2022. <http://hdl.handle.net/11458/4660>
- Enriquez, J. M. L., & Dávila, K. S. (2021). Procesos de gestión de los proyectos de inversión de infraestructura vial en los gobiernos regionales: un caso del gobierno regional de San Martín - Perú. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(4), 6296–6334. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i4.772
- Fernandez Cordova, M., & Feijóo Bao, M. V. (2021). Inversión en infraestructura vial y crecimiento económico de la región San Martín 2010–2019. <http://hdl.handle.net/11458/3963>
- Fitch Ratings. (2019). *Global Infrastructure Handbook*. Recuperado de <https://www.fitchratings.com/research/infrastructure-project-finance/global-infrastructure-handbook-11-03-2019>
- Freire, E., & De la Cruz, E. (2019). Factores que influyen en el deterioro de la infraestructura vial en el Perú. *Revista Científica De Ingeniería*, 2(2), 80-92. <https://doi.org/10.33412/rci.v2.2.2702>
- Fuentes, R., & Benavides, G. (2018). Infraestructura vial y desarrollo económico en América Latina. *Desarrollo y Sociedad*, 81, 141-184. <https://doi.org/10.13043/dys.81.4>
- Gertler, P. J., Gonzalez-Navarro, M., Gračner, T., & Rothenberg, A. D. (2024). Road maintenance and local economic development: Evidence from Indonesia's highways. *Journal of Urban Economics*, 143, 103687. <https://doi.org/10.1016/j.jue.2024.103687>
- Gómez-Lobo, A., & Vergara, C. (2010). Infraestructura vial y desarrollo económico: evidencia para Chile. Recuperado de https://www.bcentral.cl/documents/33528/39504/DPBC_61.pdf
- Haas, R., Banister, D., & Hatipoglu, E. (2014). *Handbook on Transport and Urban Planning in the Developed World*. Edward Elgar Publishing.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2021). Perú: Estimaciones y Proyecciones de Población Total, por Años Calendario y Edades Simples, 1950-2050. <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/poblacion-y-vivienda/>

- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). Anuario estadístico del Perú 2018. Recuperado de https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1598/index.html
- Khanani, R. S., Adugbila, E. J., Martinez, J. A., & Pfeffer, K. (2020). The Impact of Road Infrastructure Development Projects on Local Communities in Peri-Urban Areas: the Case of Kisumu, Kenya and Accra, Ghana. *International Journal of Community Well-Being*, 4(1), 33–53. <https://doi.org/10.1007/s42413-020-00077-4>
- Magazzino, C., & Mele, M. (2020). On the relationship between transportation infrastructure and economic development in China. *Research in Transportation Economics*, 88, 100947. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100947>
- Majchrzak, A., Jarvenpaa, S. L., & Hollingshead, A. B. (2007). Coordinating expertise among emergent groups responding to disasters. *Organization Science*, 18(1), 147-161.
- Mazzucato, M. (2014). El Estado emprendedor: Mitos del sector público frente al privado. *Debate*.
- Meadows, D. H., Meadows, D. L., Randers, J., & Behrens, W. W. (1972). Los límites del crecimiento: Informe al Club de Roma sobre el predicamento de la humanidad. Fondo de Cultura Económica.
- Ministerio de Agricultura y Riego. (2021). Plan Nacional de Agricultura. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/minagri/noticias/527134-ministerio-de-agricultura-presento-el-plan-nacional-de-agricultura>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2021). Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/228585-plan-nacional-de-infraestructura-para-la-competitividad>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2021). Programa de Reducción de la Siniestralidad Vial. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/119234-programa-de-reduccion-de-la-siniestralidad-vial>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC). (2020). Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad (PNIC) 2019-2030.

<http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/pnic/>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). Plan Nacional de Infraestructura para la Competitividad. Recuperado de

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/2091262-178-2021-mtc-01-02-01-plan-nacional-de-infraestructura-para-la-competitividad-2021-2030>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). Programa de Reducción de la Siniestralidad Vial. Recuperado de <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/246488-122-2021-mtc-01-02-01-programa-de-reduccion-de-la-siniestralidad-vial>

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/246488-122-2021-mtc-01-02-01-programa-de-reduccion-de-la-siniestralidad-vial>

Mireles, E. y Figueroa, M. (2021). La importancia de la inversión en infraestructura vial en el desarrollo económico de México. Recuperado de

<https://www.eumed.net/libros-gratis/2021/2536/inversion-infraestructura-vial-mexico.html>

Mireles, R. y Figueroa, A. (2021). Evaluación del impacto de la inversión en infraestructura vial en el Perú. *Revista de Economía y Finanzas*, 15(1), 78-97.

Municipalidad Distrital de La Banda de Shilcayo. (2021). Plan de Desarrollo Concertado 2021-2026. <https://www.munibandadeshilcayo.gob.pe/plan-de-desarrollo-concertado-2021-2026/>

Organización Mundial de la Salud. (2021). Accidentes de tráfico. Recuperado de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Prus, P., & Sikora, M. (2021). The Impact of Transport Infrastructure on the Sustainable Development of the Region—CASE Study. *Agriculture*, 11(4), 279. <https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>

Romero Huillca, D., & Quispe Velasquez, F. (2024). Análisis de convergencia económica y gasto público en infraestructura vial en la macro región sur del Perú, 2007-2021. <http://hdl.handle.net/20.500.12918/8757>

Sachs, J. D. (2015). El fin de la pobreza: Cómo conseguirlo en nuestro tiempo. Debate.

Schreiber, D. (2016). *Social Engineering: The Art of Psychological Warfare, Human Hacking, Persuasion, and Deception*. CreateSpace Independent Publishing Platform.

Sulca, R. W. S., Rojas, J. K. M., & Quispe, Y. N. C. (2021). Impacto social y económico del Corredor Vial Cañete–Perú. *TecnoHumanismo*, 1(4), 16-36.

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8178987.pdf>

Vargas, J. (2020). Impacto de la infraestructura vial en el desarrollo económico local: un análisis empírico para el Perú. *CIES Revista*, 8(2), 117-141.

<https://doi.org/10.18800/ciesrevista.202002.005>

Vásquez, G., & Rojas, F. (2020). Análisis del impacto de la infraestructura vial en el desarrollo económico y social de las regiones del Perú. *Ciencia & Desarrollo*, 42(2), 103-128. <https://doi.org/10.33326/26176033.2020.2.212>

Vicente Vega, K. F. (2023). Incidencia de la infraestructura vial en el crecimiento económico de las regiones del Perú, 2010-2021.

<https://hdl.handle.net/20.500.14138/6696>

Vilchez, R., & Vargas, J. (2021). Impacto económico de la pandemia de COVID-19 en el Perú: un enfoque sectorial. *Economía & Región*, 15(1), 3-29.

<https://doi.org/10.26820/er.2021.15.1.3-29>

Wright, P. H., & Hook, W. A. (2007). *Highway Engineering*. John Wiley & Sons.

ANEXOS

Matriz de consistencia

Título: “Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín”				
Formulación del problema general	Objetivo	Hipótesis	Diseño de investigación	Población y muestra
<p>¿Qué relación existe entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín 2023?</p>	<p>General</p> <p>Determinar la relación entre la calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.</p> <p>Específicos</p> <p>a) Establecer la relación entre la gestión integral y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.</p> <p>b) Establecer la relación entre el mantenimiento rutinario vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo - San Martín, 2023.</p> <p>c) Establecer la relación entre la gestión estratégica vial y el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.</p>	<p>Ha: La calidad de la infraestructura vial se relaciona significativamente con el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.</p> <p>Ho: La calidad de la infraestructura vial no se relaciona significativamente con el desarrollo social - económico del poblador del distrito de la Banda de Shilcayo – San Martín, 2023.</p>	<p>Enfoque: Cuantitativa</p> <p>Tipo: aplicada</p> <p>Nivel: Relacional</p> <p>Diseño: No experimental transversal</p>	<p>Población</p> <p>Estará constituida por 43481 pobladores de la Banda de Shilcayo.</p> <p>Muestra</p> <p>Constituida por 256 pobladores de la Banda de Shilcayo.</p>
Variable de estudio			Técnicas e instrumentos	

Variables	Dimensiones	Técnica: Encuesta Instrumento: Cuestionario.
Calidad de la infraestructura vial	Gestión integral vial	
	Mantenimiento rutinario vial	
	Gestión estratégica vial	
Desarrollo social - económico	Medioambiental-ecoficiente	
	Urbanística	
	Desarrollo económico-social	

Instrumentos de recolección de datos

Cuestionario “Infraestructura vial”

Datos generales

N. ° cuestionario _____ Fecha de recolección ____/____/____

Instrucciones

El presente instrumento tiene como objetivo recabar información acerca de la calidad de la infraestructura vial. Lea atentamente cada ítem y seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para usted, seleccionando del 1 a 3, que corresponde a su respuesta. Además, debe marcar con un aspa la alternativa elegida. No existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo con su percepción. Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems:

Escala valorativa	
Inadecuado	1
Regular	2
Adecuado	3

N	Criterios de evaluación	Escala valorativa		
Gestión integral vial				
1	¿Cómo evalúas la inversión pública ejecutada en el distrito y provincia de Banda de Shilcayo respecto al impacto generado en la ciudad?	1	2	3
2	¿Cómo calificas la gestión de la MPR respecto a la reparación, mantenimiento y conservación de las calles?	1	2	3
3	¿Cómo evalúas la supervisión de la MPR respecto a los trabajos efectuados del contratista para el mejoramiento de la infraestructura vial urbana de la ciudad?	1	2	3
4	¿Cómo calificas el tiempo de ejecución de la obra de mejoramiento de las calles respecto al plazo establecido en el expediente técnico?	1	2	3
5	¿Cómo consideras la calidad de materiales de construcción utilizados para la obra de mejoramiento de las calles respecto a las especificaciones técnicas y el presupuesto asignado?	1	2	3

Mantenimiento rutinario vial				
6	¿Cómo evalúas el plan de acción institucional de la MPR sobre el avance y las medidas correctivas de la obra pública de mejoramiento de las calles?	1	2	3
7	¿Cómo consideras las políticas viales de la MPR aplicados en las calles para prevención de accidentes de tránsito?	1	2	3
8	¿Cómo calificas el resultado del mejoramiento vial urbana de las calles como meta de infraestructura pública de la MPR?	1	2	3
9	¿Cómo evalúas el desempeño de la empresa contratista respecto a la implementación de medidas de seguridad como letreros de advertencia, señales visuales y sonoras durante la ejecución de la obra de mejoramiento de las calles?	1	2	3
10	¿Cómo calificas la obra pública entregada a la comunidad respecto a su capacidad de infraestructura, seguridad vial y reducción del impacto ambiental de la zona?	1	2	3
Gestión estratégica vial				
11	¿Cómo consideras el estado de conservación de los pavimentos y veredas de las calles respecto al agrietamiento y hundimiento de la berma asfáltica?	1	2	3
12	¿Cómo calificas el resultado del mejoramiento vial urbana de las calles respecto al acceso integral de agua potable y del sistema de alcantarillado?	1	2	3
13	¿Cómo evalúas las señales de tránsito colocados en las calles como media de prevención de accidentes?	1	2	3
14	¿Cómo evalúas el estado de mejora de la vía vehicular urbana de las calles respecto a la accesibilidad a otras ciudades aledañas?	1	2	3
15	¿Cómo calificas el actual diseño vial urbano de las calles a comparación de lo que era antes de su mejoramiento?	1	2	3

Cuestionario “Desarrollo social y económico”

Datos generales

N. ° cuestionario _____ Fecha de recolección ____/____/____

Instrucciones

El presente instrumento tiene como objetivo recabar información acerca del desarrollo social y económico de los pobladores de la Banda de Shilcayo. Lea atentamente cada ítem y seleccione una de las alternativas, la que sea la más apropiada para Usted, seleccionando del 1 a 3, que corresponde a su respuesta. Además, debe marcar con un aspa la alternativa elegida. Asimismo, no existen respuestas “correctas” o “incorrectas”, ni respuestas “buenas” o “malas”. Solo se solicita honestidad y sinceridad de acuerdo a su percepción. Finalmente, la respuesta que vierta es totalmente reservada y se guardará confidencialidad y marque todos los ítems:

Escala valorativa	
Baja	1
Media	2
Alta	3

N.º	Preguntas	Escala valorativa		
		1	2	3
Medioambiental-ecoficiente				
1	Respecto a la contaminación vehicular, atmosférica y de gases como resultado del mejoramiento vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
2	Respecto al incrementó de la temperatura en las calles como resultado del mejoramiento vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			

3	Respecto a la disminución de áreas verdes y eliminación de diversas plantas ornamentales de la zona como resultado del mejoramiento vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
4	Respecto al tráfico vehicular y la contaminación visual como resultado del mejoramiento vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
5	Respecto a la contaminación sonora (auditiva) de los vehículos como resultado del mejoramiento vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
6	Respecto a los impactos de salud en contaminación generados por el mejoramiento vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
Urbanística				
7	Respecto a la vegetación y arborización que presenta las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo como parte del mejoramiento de su infraestructura vial ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
8	Respecto a los ambientes urbanos (descanso y pasos de sombra) que presenta las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo como parte del mejoramiento de su infraestructura vial ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
9	Respecto a la conectividad y continuidad de la ciudad que presenta las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo como parte del mejoramiento de su infraestructura vial urbana ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
10	Respecto a las señales de circulación vehicular y cruce peatonal que presenta las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo como parte del mejoramiento de su infraestructura vial urbana ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			

11	Respecto al paisaje e imagen urbana que presenta las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo como parte del mejoramiento de su infraestructura vial urbana ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
Desarrollo económico-social				
12	Respecto a la aparición de actividades comerciales como resultado del mejoramiento de la infraestructura vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
13	Respecto al impacto social de su calidad de vida como resultado del mejoramiento de la infraestructura vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
14	Respecto al impacto económico y su beneficio en usted como resultado del mejoramiento de la infraestructura vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			
15	Respecto a la accesibilidad de su vivienda y otros negocios entornos como resultado del mejoramiento de la infraestructura vial urbana de las calles de la ciudad de Banda de Shilcayo. ¿Cuál es su nivel de satisfacción?			

Declaratoria de Autenticidad de los investigadores

Yo, Luis Daniel Arévalo Paredes, identificado con DNI N.º 71891067. Yo, Gilmer Irigoin Idrogo, identificado con DNI N.º 77157963, egresados de la Escuela Profesional de Ingeniería Civil, de la Universidad Nacional de San Martín, con el proyecto de tesis titulado: Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín.

Declaramos bajo juramento que:

1. La tesis presentada es de nuestra autoría.
2. Hemos respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De considerar que el trabajo cuenta con una falta grave, como el hecho de contar con datos fraudulentos, demostrar indicios y plagio (al no citar la información con sus autores), plagio (al presentar información de otros trabajos como propios), falsificación (al presentar la información e ideas de otras personas de forma falsa), entre otros, asumimos las consecuencias y sanciones que de nuestra acción se deriven, sometiéndonos a la normatividad vigente de la Universidad Nacional de San Martín.

Tarapoto, 18 de octubre de 2024.



Autor:
Luis Daniel Arévalo Paredes



Autor:
Gilmer Irigoin Idrogo


Declaratoria de autenticidad del asesor

Yo, Carlos Enrique Chung Rojas, docente universitario de la Facultad de Ingeniería de Civil y Arquitectura de la Universidad Nacional de San Martín, asesor de la tesis titulada: “*Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín*” de los autores Luis Daniel Arévalo Paredes y Gilmer Irigoin Idrogo, constato que el proyecto tiene un índice de similitud de ____ % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender el proyecto de tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad Nacional de San Martín.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad Nacional de San Martín.

Tarapoto, 18 de octubre de 2024

Apellidos y nombre: Ing. Carlos Enrique Chung Rojas	
DNI: 01089135	
ORCID: 0000-0002-3646-5550	

Resultados descriptivos

Variable: Infraestructura vial

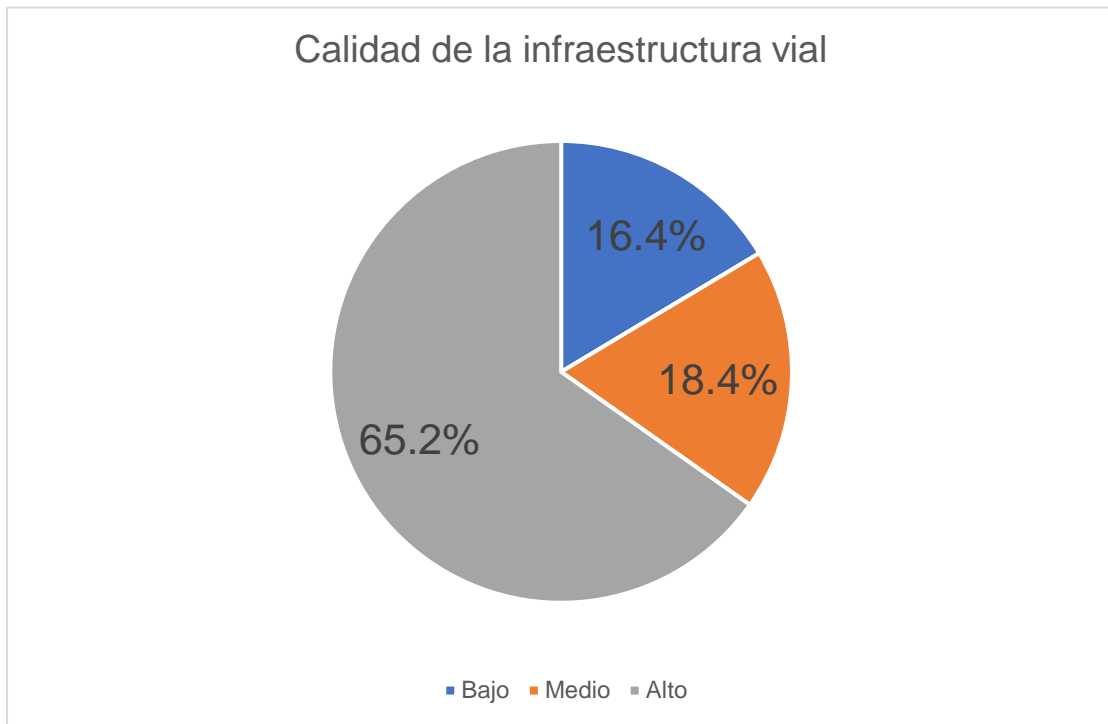
Tabla 13

Descriptivos de la variable infraestructura vial

Dimensión/ Variable	Bajo		Medio		Alto		Total	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Gestión integral vial	38	14.8%	51	19.9%	167	65.2%	256	100%
Mantenimiento rutinario vial	48	18.8%	44	17.2%	164	64.1%	256	100%
Gestión estratégica vial	40	15.6%	46	18.0%	170	66.4%	256	100%
Calidad Infraestructura vial	42	16.4%	47	18.4%	167	65.2%	256	100%

Figura 2

Descriptivos de la variable infraestructura vial



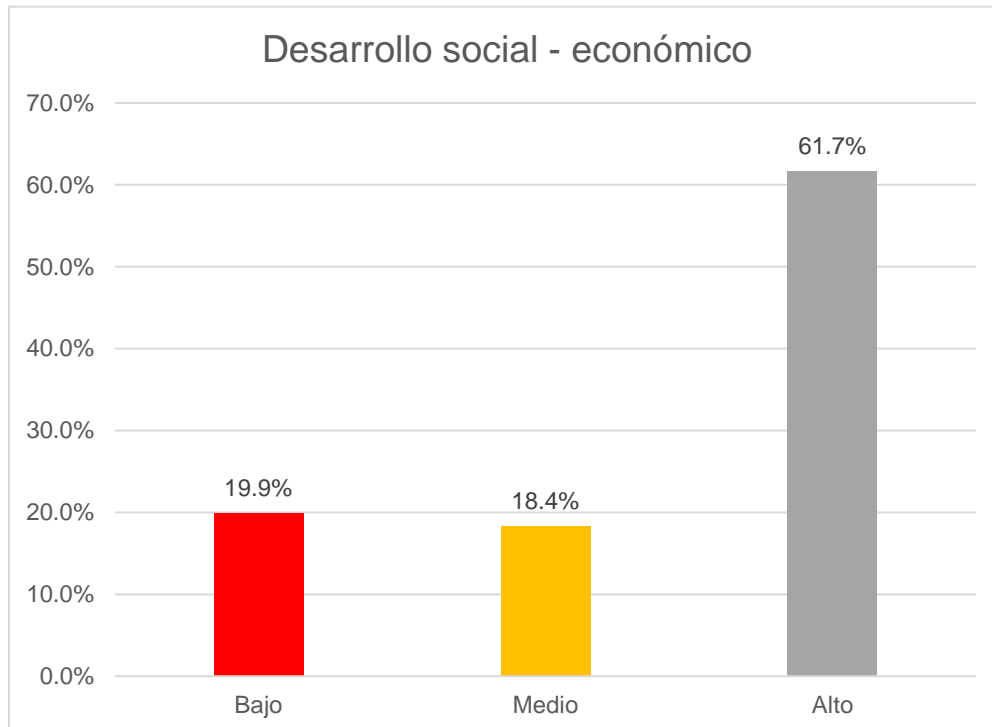
Variable: Desarrollo social – económico

Tabla 14

Descriptivos de la variable desarrollo social – económico

Dimensión/ Variable	Bajo		Medio		Alto		Total	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Medioambiental-ecoeficiente	50	19.5%	50	19.5%	156	60.9%	256	100%
Urbanística	50	19.5%	48	18.8%	158	61.7%	256	100%
Desarrollo económico-social	53	20.7%	43	16.8%	160	62.5%	256	100%
Desarrollo social y económico	51	19.9%	47	18.4%	158	61.7%	256	100%

Figura 3

Descriptivos de la variable desarrollo social – económico

Autorización para la ejecución de la investigación

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA BANDA DE SHILCAYO
 Jr. Yurimaguas N°340 - Telf. 52 2588



100 "AÑO DEL BICENTENARIO, DE LA CONSOLIDACIÓN DE NUESTRA INDEPENDENCIA, Y DE LA CONMEMORACIÓN DE LAS HEROICAS BATALLAS DE JUNÍN Y AYACUCHO"

MEMORANDUM N° 1244-2024-MDBSH/GM

Para : ING. WATSLER MIGUEL MENDOZA VASQUEZ
Gerente de Desarrollo Urbano, Rural e Infraestructura

Asunto : AUTORIZACION PARA INFORMACION

Referencia : a) CARTA N° 0001-2024
 b) INFORME LEGAL N° 01-2024-MDBSH

Fecha : La Banda de Shilcayo, 12 de agosto del 2024

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA BANDA DE SHILCAYO
 GERENCIA DE DESARROLLO URBANO, RURAL E INFRAESTRUCTURA

RECIBIDO

Fecha: 13-08-24
 Hora: 11:50 AM
 N° Registro:
 Firma: H.D.

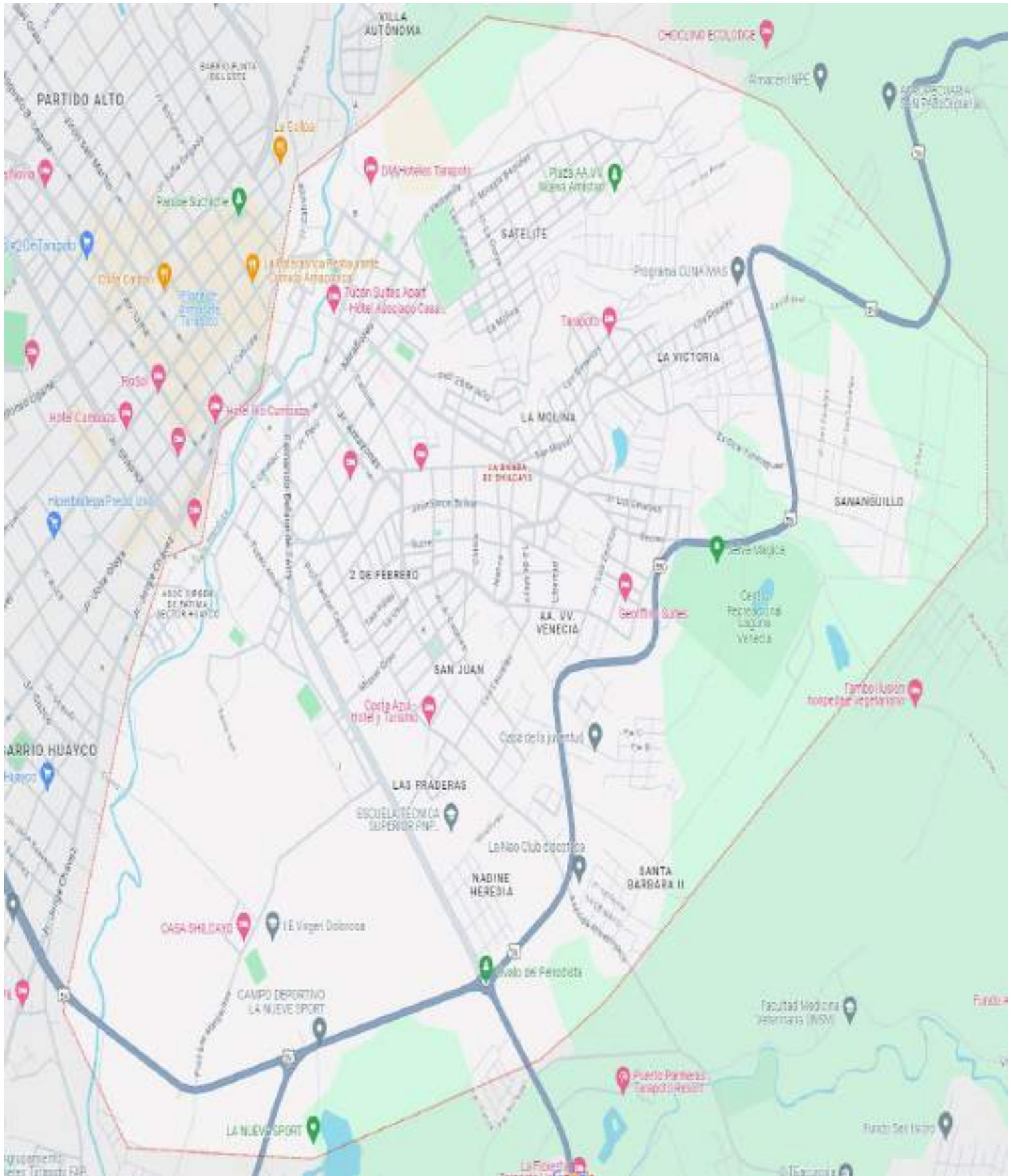
Por medio del presente me dirijo a usted para saludarlo cordialmente, al mismo tiempo en atención al documento de la referencia, la misma que solicita **AUTORIZAR a los Bach. LUIS DANIEL AREVALO PAREDES y GILMER IRIGOIN IDROGO** para el desarrollo de la Investigación de proyecto de tesis para optar el título profesional de la Universidad Nacional de San Martín denominado: "CALIDAD DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL DESARROLLO SOCIAL Y ECONÓMICO DEL POBLADOR DE LA BANDA DE SHILCAYO, SAN MARTÍN". En ese sentido, **AUTORIZO REALIZAR LOS TRÁMITES CORRESPONDIENTES PARA BRINDAR LAS FACILIDADES A LA ESTUDIANTE**, para los fines que estime necesarios, sustentándolo en el Informe Legal N° 01-2024-MDBSH, adjuntado a la presente.

Sin otro particular me suscribo de Ud.

Atentamente,


 MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE LA BANDA DE SHILCAYO
 C.P.C. Liz Jenny Paredes Lazo
 GERENTE (E) MUNICIPAL

Plano general del distrito de La Banda de Shilcayo



Base de dato estadístico

N.º	Gestión integral vial	Mantenimiento rutinario vial	Gestión estratégica vial	Calidad Infraestructura vial	Medioambiental-ecoeficiente	Urbanística	Desarrollo económico-social	Desarrollo social y económico
1	8	5	5	18	9	5	6	20
2	8	11	8	27	11	10	8	29
3	12	12	12	36	15	13	12	40
4	13	12	12	37	14	13	12	39
5	13	12	12	37	16	12	9	37
6	7	7	7	21	8	7	6	21
7	9	11	9	29	12	9	7	28
8	6	6	6	18	7	6	6	19
9	15	13	12	40	15	14	11	40
10	5	7	5	17	8	6	6	20
11	10	6	8	24	9	5	5	19
12	10	11	10	31	12	10	8	30
13	9	11	11	31	10	11	8	29
14	12	15	13	40	10	11	10	31
15	8	8	11	27	10	10	8	28
16	13	9	14	36	11	11	8	30
17	14	15	14	43	14	13	11	38
18	13	15	12	40	17	15	10	42
19	15	15	15	45	15	14	11	40
20	15	12	15	42	18	12	12	42
21	12	14	12	38	14	13	12	39
22	15	15	15	45	18	14	12	44
23	15	12	15	42	17	14	12	43
24	9	5	9	23	9	5	4	18

25	12	15	13	40	16	13	11	40
26	15	12	13	40	16	14	12	42
27	12	13	14	39	17	15	12	44
28	15	12	12	39	17	15	11	43
29	12	13	12	37	18	12	9	39
30	12	13	15	40	18	15	9	42
31	12	12	12	36	15	12	10	37
32	12	12	15	39	17	14	10	41
33	9	11	10	30	13	11	4	28
34	12	12	12	36	15	15	10	40
35	12	12	13	37	17	13	11	41
36	7	6	5	18	6	7	4	17
37	13	13	15	41	12	15	12	39
38	5	7	6	18	6	5	4	15
39	5	6	7	18	8	5	4	17
40	10	8	9	27	10	10	8	28
41	15	13	13	41	15	14	10	39
42	13	12	13	38	16	13	10	39
43	14	14	13	41	18	14	11	43
44	12	14	12	38	16	12	9	37
45	12	15	14	41	14	15	9	38
46	11	5	6	22	9	6	5	20
47	11	7	11	29	9	6	6	21
48	12	14	12	38	17	14	12	43
49	15	12	15	42	16	14	11	41
50	12	12	15	39	18	13	12	43
51	11	9	8	28	12	8	7	27

52	15	12	13	40	15	12	9	36
53	12	12	15	39	18	12	11	41
54	12	13	14	39	16	14	11	41
55	13	14	15	42	16	12	11	39
56	13	13	14	40	18	12	10	40
57	6	7	5	18	9	7	6	22
58	13	14	15	42	18	15	12	45
59	14	15	13	42	15	15	9	39
60	11	10	8	29	13	11	7	31
61	12	14	14	40	16	14	10	40
62	14	13	15	42	18	13	11	42
63	14	12	12	38	14	13	10	37
64	6	6	7	19	6	7	5	18
65	9	8	11	28	13	10	7	30
66	13	13	12	38	15	12	10	37
67	6	6	6	18	6	7	6	19
68	13	13	14	40	18	12	12	42
69	13	15	13	41	18	12	9	39
70	12	12	12	36	15	12	11	38
71	8	9	11	28	12	11	7	30
72	11	11	10	32	10	9	8	27
73	14	11	12	37	13	9	7	29
74	15	12	14	41	18	12	11	41
75	12	14	12	38	14	15	11	40
76	15	15	15	45	14	12	12	38
77	9	11	9	29	13	8	7	28
78	14	13	13	40	16	14	10	40

79	12	14	14	40	18	12	9	39
80	12	13	14	39	15	12	11	38
81	15	14	12	41	17	12	11	40
82	7	7	5	19	9	6	5	20
83	15	14	14	43	17	15	10	42
84	6	5	5	16	6	6	4	16
85	15	14	13	42	15	12	10	37
86	13	12	15	40	18	13	9	40
87	14	12	12	38	17	13	11	41
88	13	12	15	40	15	15	11	41
89	14	15	13	42	15	13	12	40
90	15	14	13	42	18	15	10	43
91	12	15	15	42	15	15	11	41
92	7	6	6	19	8	6	6	20
93	13	12	12	37	15	14	12	41
94	13	15	14	42	16	13	11	40
95	15	14	15	44	15	14	12	41
96	14	15	13	42	14	15	12	41
97	5	5	6	16	9	6	4	19
98	9	9	11	29	11	10	6	27
99	15	12	12	39	15	15	12	42
100	14	14	13	41	16	15	10	41
101	6	6	5	17	6	5	4	15
102	11	8	11	30	12	8	8	28
103	9	8	8	25	13	8	7	28
104	13	12	14	39	18	13	11	42
105	13	15	12	40	14	13	11	38

106	15	15	12	42	15	14	12	41
107	5	7	5	17	9	5	6	20
108	11	10	8	29	12	9	8	29
109	13	13	13	39	13	9	8	30
110	15	15	13	43	18	15	10	43
111	12	8	14	34	10	11	7	28
112	13	15	14	42	16	13	10	39
113	15	15	14	44	17	12	11	40
114	12	13	13	38	17	13	11	41
115	9	9	10	28	12	8	4	24
116	12	15	15	42	14	12	12	38
117	14	14	14	42	16	13	9	38
118	14	12	14	40	17	12	10	39
119	12	12	15	39	15	15	11	41
120	14	12	13	39	15	12	12	39
121	12	13	15	40	15	14	9	38
122	8	11	8	27	12	8	8	28
123	7	7	6	20	8	6	5	19
124	12	14	15	41	13	9	8	30
125	15	12	14	41	14	13	10	37
126	5	5	6	16	9	6	5	20
127	9	10	10	29	9	5	4	18
128	12	12	14	38	16	12	11	39
129	6	6	6	18	9	6	4	19
130	8	9	11	28	11	9	7	27
131	6	6	7	19	9	5	4	18
132	12	14	14	40	14	14	10	38

133	9	7	9	25	7	6	4	17
134	8	10	8	26	10	8	8	26
135	6	6	6	18	9	5	4	18
136	9	8	10	27	10	8	8	26
137	15	12	15	42	14	12	12	38
138	12	14	13	39	15	15	11	41
139	6	7	6	19	9	6	6	21
140	15	13	13	41	17	12	10	39
141	13	12	13	38	16	13	9	38
142	5	6	5	16	9	5	6	20
143	13	14	13	40	14	12	10	36
144	11	8	8	27	13	10	7	30
145	10	8	11	29	10	11	8	29
146	12	13	15	40	15	12	10	37
147	15	12	14	41	14	12	9	35
148	14	15	13	42	15	12	11	38
149	15	15	12	42	17	15	10	42
150	15	13	12	40	15	14	12	41
151	12	13	15	40	15	12	10	37
152	15	12	13	40	16	12	11	39
153	5	7	6	18	7	5	4	16
154	10	11	8	29	12	8	7	27
155	12	15	15	42	14	12	10	36
156	12	15	15	42	15	14	9	38
157	14	12	12	38	16	14	9	39
158	12	15	15	42	17	12	12	41
159	5	7	7	19	8	6	6	20

160	6	5	7	18	8	5	4	17
161	14	12	14	40	15	14	10	39
162	13	14	14	41	18	15	9	42
163	14	13	15	42	17	14	10	41
164	6	6	6	18	9	5	4	18
165	14	13	15	42	18	13	10	41
166	14	13	15	42	17	12	9	38
167	10	10	8	28	11	9	7	27
168	15	13	13	41	15	12	10	37
169	15	15	13	43	15	14	10	39
170	14	13	14	41	16	12	9	37
171	11	9	10	30	7	7	4	18
172	10	10	10	30	11	8	7	26
173	15	13	14	42	11	9	7	27
174	13	13	13	39	14	15	10	39
175	9	6	10	25	7	7	4	18
176	13	15	15	43	17	12	12	41
177	12	13	15	40	17	15	9	41
178	15	14	12	41	17	15	10	42
179	15	14	12	41	17	12	11	40
180	12	13	12	37	15	14	11	40
181	13	12	13	38	16	15	9	40
182	13	13	15	41	18	15	9	42
183	15	14	15	44	18	12	10	40
184	5	6	7	18	7	7	5	19
185	10	8	13	31	10	9	8	27
186	14	12	14	40	17	14	9	40

187	6	5	6	17	7	7	5	19
188	7	7	7	21	7	7	5	19
189	7	5	6	18	9	6	5	20
190	15	12	14	41	16	14	12	42
191	15	13	15	43	10	11	8	29
192	13	12	15	40	18	12	9	39
193	13	14	13	40	15	15	9	39
194	10	8	8	26	12	11	7	30
195	8	10	13	31	11	10	7	28
196	13	15	14	42	17	12	12	41
197	10	5	11	26	7	7	6	20
198	5	6	5	16	7	7	6	20
199	14	14	14	42	16	12	12	40
200	14	15	12	41	18	13	10	41
201	14	13	13	40	14	13	10	37
202	13	15	12	40	17	13	10	40
203	15	15	12	42	14	13	11	38
204	13	12	13	38	16	12	12	40
205	13	15	15	43	15	15	10	40
206	9	8	10	27	13	10	7	30
207	14	14	12	40	17	14	11	42
208	13	13	14	40	15	12	10	37
209	8	11	10	29	12	9	8	29
210	10	8	12	30	11	8	8	27
211	13	13	15	41	16	12	9	37
212	12	13	12	37	17	13	10	40
213	15	14	15	44	18	14	11	43

214	14	15	15	44	15	13	11	39
215	15	13	12	40	15	12	12	39
216	15	14	14	43	17	12	12	41
217	7	5	5	17	8	6	5	19
218	6	6	5	17	8	6	5	19
219	14	12	12	38	18	14	9	41
220	12	15	12	39	15	15	9	39
221	11	11	8	30	13	10	8	31
222	15	12	12	39	12	13	10	35
223	8	10	10	28	12	10	7	29
224	6	5	6	17	6	6	6	18
225	12	14	12	38	16	12	11	39
226	10	10	10	30	11	9	8	28
227	13	12	15	40	14	12	10	36
228	14	13	14	41	16	12	12	40
229	15	12	15	42	17	13	9	39
230	7	5	5	17	9	7	6	22
231	9	10	8	27	10	8	7	25
232	12	13	13	38	16	14	9	39
233	6	7	6	19	7	6	4	17
234	13	14	14	41	17	12	11	40
235	14	13	12	39	17	12	9	38
236	15	12	14	41	16	12	12	40
237	15	15	13	43	16	15	10	41
238	14	13	14	41	18	13	9	40
239	9	7	8	24	7	7	4	18
240	12	12	12	36	13	11	12	36

241	12	13	13	38	14	13	11	38
242	14	14	15	43	17	13	11	41
243	13	12	14	39	16	14	12	42
244	15	13	13	41	16	12	10	38
245	15	14	13	42	17	14	10	41
246	9	5	8	22	6	6	4	16
247	11	11	8	30	13	10	7	30
248	10	8	8	26	10	9	8	27
249	13	14	12	39	15	15	11	41
250	14	14	14	42	14	12	11	37
251	13	13	14	40	18	12	9	39
252	14	12	14	40	18	15	12	45
253	5	5	6	16	8	6	4	18
254	5	6	6	17	9	6	5	20
255	12	13	12	37	17	13	12	42
256	14	12	15	41	17	15	12	44

Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín

por Luis Daniel Arevalo Paredes

Fecha de entrega: 26-dic-2024 12:31p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 2558250321

Nombre del archivo: TESIS_LUIS_Y_GILMER_18.12.2024.docx (2.85M)

Total de palabras: 14673

Total de caracteres: 75374

Calidad de la infraestructura vial y el desarrollo social y económico del poblador de la Banda de Shilcayo, San Martín

INFORME DE ORIGINALIDAD

24%

INDICE DE SIMILITUD

24%

FUENTES DE INTERNET

11%

PUBLICACIONES

11%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

tesis.unsm.edu.pe

Fuente de Internet

5%

2

hdl.handle.net

Fuente de Internet

4%

3

repositorio.unsm.edu.pe

Fuente de Internet

3%

4

repositorio.ucv.edu.pe

Fuente de Internet

2%

5

Submitted to Universidad Cesar Vallejo

Trabajo del estudiante

1%

6

repositorio.unu.edu.pe

Fuente de Internet

1%

7

www.coursehero.com

Fuente de Internet

1%

8

Submitted to Universidad Nacional de San Martín

Trabajo del estudiante

1%