

ESCUELA DE POSGRADO

TESIS

**“GESTION DE LA CALIDAD EN LA CONSTRUCCION DE VEREDAS
SEGÚN POBLADORES DEL A.H SAN PABLO DE LA LUZ DEL
DISTRITO DE SAN JUAN BAUTISTA - IQUITOS 2023”**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGISTER EN CIENCIAS
E INGENIERÍA MENCIÓN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN**

Autores:

**Branco Alexis Saavedra Pizango
Rey Venhami Vargas Flores**

Asesor:

Mg. DELFOR RODRIGUEZ ANGULO

LINEA DE INVESTIGACION: GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN

Perú

2023

DEDICATORIA

A cada integrante de mi familia por su apoyo incondicional durante este periodo de estudio en la escuela de posgrado en la escuela de posgrado de la universidad científica del Perú.

Branco Alexis Saavedra Pizango

DEDICATORIA

A mis hermanos y padres por su apoyo en esta etapa de mi formación profesional

Rey Venhami Vargas Flores

AGRADECIMIENTO

A nuestra casa de estudios por su valioso aporte en conocimientos durante esta etapa de estudios

Branco Alexis Saavedra Pizango

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Científica del Perú por ser la primera universidad en la región en realizar especializaciones para nosotros los profesionales que trabajamos en el sector construcción.

Rey Venhami Vargas Flores

“Año de la Unidad, la paz y el desarrollo”

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIVERSIDAD CIENTÍFICA DEL PERÚ - UCP

El Vicerrector de Investigación e Innovación
de la Universidad Científica del Perú - UCP

Hace constar que:

La Tesis titulada:

**“GESTION DE LA CALIDAD EN LA CONSTRUCCION DE VEREDAS
SEGÚN POBLADORES DEL A.H SAN PABLO DE LA LUZ DEL DISTRITO
DE SAN JUAN BAUTISTA - IQUITOS 2023”**

De los alumnos: **BRANCO ALEXIS SAAVEDRA PIZANGO Y REY VENHAMI VARGAS FLORES**, de la Escuela de Posgrado, pasó satisfactoriamente la revisión por el Software Antiplagio, con un porcentaje de **14% de similitud**.

Se expide la presente, a solicitud de la parte interesada para los fines que estime conveniente.

San Juan, 09 de Junio del 2023.



Dr. Álvaro Tresierra Ayala
VICERRECTOR DE INV. E INNOVACIÓN-UCP

“Año de la unidad, la paz y el desarrollo”

ESCUELA DE
POSGRADO

ACTA DE SUSTENTACIÓN

Con, RESOLUCIÓN N° 067-2023-EPG-UCP, del 18 de abril del 2023, se designó al jurado evaluador: integrantes: Mgr. Marco Antonio Rodríguez Luna, presidente; Mgr. Jorge Luis Tapullima Flores, miembro; y, Mgr. Gerardo Peña Dioses, miembro y Dr. Delfor Rodríguez Angulo, asesor de Tesis; y con RESOLUCIÓN N° 068-2023-UCP-EPG, del 26 de abril del 2023, se autorizó la sustentación del informe final de Tesis para el 22 de junio del 2023.

Siendo las 12:00 horas del día jueves 22 de junio del 2023, se constituyó de modo presencial el jurado para escuchar la presentación y defensa del Informe Final de Tesis: **“GESTIÓN DE LA CALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE VEREDAS SEGÚN POBLADORES DEL A.H. SAN PABLO DE LA LUZ DEL DISTRITO DE SAN JUAN BAUTISTA – IQUITOS 2023”**

Presentado por:

SAAVEDRA PIZANGO, BRANCO ALEXIS.

VARGAS FLORES, REY VENHAMI.

Para optar el grado de MAGISTER EN CIENCIAS E INGENIERÍA, MENCIÓN EN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN

Luego de escuchar la sustentación y formuladas las preguntas, el Jurado pasó a la deliberación en privado, llegando a la siguiente conclusión:

La Sustentación es: Aprobada por UNANIMIDAD

A las 11:00pm horas culminó el acto público
En fe de lo cual los miembros del Jurado firman el Acta

Mgr. Marco Antonio Rodríguez Luna
Presidente

Mgr. Jorge Luis Tapullima Flores.
Miembro

Mgr. Gerardo Peña Dioses
Miembro

Contáctanos:

Iquitos – Perú
065 - 26 1088 / 065 - 26 2240
Av. Abelardo Quiñones Km. 2.5

Sede Tarapoto – Perú
42 – 58 5638 / 42 – 58 5640
Leoncio Prado 1070 / Martines de Compañón 933

Universidad Científica del Perú
www.ucp.edu.pe

ÍNDICE

	Pg
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página de Aprobación	iv
Acta de Sustentación de Tesis	v
Constancia de Originalidad de la Tesis	vi
Índice de Contenido	viii
Índice de Cuadros o Tablas	ix
Índice de Gráficos o Figuras	x
Resumen. Palabras Clave	xi
Abstract. Key Words	xii
Introducción	01
CAPÍTULO I: Marco Teórico	
1.1. Antecedentes de la investigación	02
1.2. Bases teóricas	15
1.3. Marco conceptual	26
CAPÍTULO II: Planteamiento del Problema	
2.1. Descripción del problema	27
2.2. Formulación del problema	30
2.2.1 Problema general	30
2.2.2 Problemas específicos	30
2.3. Objetivos	30
2.3.1. General	30
2.3.2. Específicos	30
2.4. Justificación e importancia	31
2.5. Hipótesis	31
2.6. Variables	32

2.6.1. Identificación de variables	32
2.6.2. Definición de variables	32
2.6.3. Operacionalización de variables	33

CAPÍTULO III: Metodología

3.1 Nivel y tipo de estudio	36
3.2 Diseño de investigación	36
3.3. Población y muestra	37
3.4 Técnicas e instrumentos y procedimientos de recolección de datos	37
3.5. Procesamiento, Tabulación y Análisis de datos	38

CAPÍTULO IV: Resultados

4.1. Análisis Descriptivo	39
4.1.1. Diagnóstico de la Gestión de la calidad	40
4.1.2. Diagnóstico del Impacto de la Calidad en La Construcción De Veredas	46
4.2. Análisis Inferencial	48
4.2.1. Relación entre la Gestión De La Calidad y su impacto en la Construcción De Veredas	48

CAPÍTULO V: Discusión. Conclusiones. Recomendaciones

5.1. Discusión	51
5.2. Conclusiones	53
5.3. Recomendaciones	54

Referencias Bibliográficas

Anexos

Anexo 01: Matriz de Consistencia

Anexo 02: Instrumento de Recolección de Datos

Anexo 03: Informe de Validez y Confiabilidad

Anexo 04: Solicitud de Inscripción y Aprobación del Informe Final de Tesis

Anexo 05: Carta de Aceptación de Asesoramiento del Informe Final de Tesis

ÍNDICE DE CUADROS

N°	TITULO	Pág.
01.	Percepción en obras de Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.	44
02.	Servicio Esperado en La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	45
03.	Duración En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	46
04.	Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	48
05.	Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	49
06.	La Gestión De La Calidad Y Su Impacto En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	52

ÍNDICE DE GRÁFICOS

N°	TITULO	Pág.
01.	Percepción en obras de Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.	44
02.	Servicio Esperado en La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	45
03.	Duración En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.	47
04.	Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	48
05.	Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	50
06.	La Gestión De La Calidad Y Su Impacto En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023	52

Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

**Autores: Branco Alexis Saavedra Pizango
Rey Venhami Vargas Flores**

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo: Determinar el nivel en que se relaciona La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

La investigación fue de tipo Correlacional y diseño no experimental transeccional correlacional. La población la conformó 510 viviendas y la muestra fue 219 viviendas de la provincia de Maynas del Departamento de Loreto.

Las técnicas que se emplearon en la recolección de datos fueron la encuesta y el análisis documental y el instrumento el cuestionario.

El análisis de los datos se realizó empleando la estadística descriptiva para el estudio de cada variable y la estadística inferencial no paramétrica Chi Cuadrada para la demostración de la hipótesis.

El resultado de la investigación demostró que: la Gestión De La Calidad se relaciona en forma moderada con La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, cuando se obtuvo $r = 63.16\%$.

Palabras Claves: Gestión De La Calidad. Construction De Verdeans.

Quality Management In The Construction Of Sidewalks According To Residents Of A.H San Pablo De La Luz Of The District Of San Juan Bautista - Iquitos 2023

**Autores: Branco Alexis Saavedra Pizango
Rey Venhami Vargas Flores**

ABSTRACT

The objective of the research was to: Determine the level at which Quality Management in the Construction of Sidewalks is related according to residents of AH San Pablo De La Luz of the District of San Juan Bautista - Iquitos 2023.

The research was of the Correlational type and a non-experimental transectional correlational design. The population was made up of 510 homes and the sample was 219 homes in the province of Maynas in the Department of Loreto.

The techniques used in data collection were the survey and documentary analysis and the instrument the questionnaire.

The data analysis was carried out using descriptive statistics for the study of each variable and non-parametric inferential statistics Chi Square for the demonstration of the hypothesis.

The result of the investigation showed that: Quality Management is moderately related to the Construction of Sidewalks According to Populations of the AH San Pablo De La Luz of the District of San Juan Bautista - Iquitos 2023, when $r = 63.16\%$ was obtained.

Keywords: Quality Management. Sidewalk Construction.

INTRODUCCIÓN

Una correcta gestión de la calidad en la construcción de veredas se da cuando hay una armonía del espacio público combinando la pista de rodadura el cual está orientada al flujo vehicular, con la necesidad también del flujo peatonal en las aceras o también llamadas veredas las cuales sus características mínimas están establecidas en el reglamento nacional de edificaciones RNE, el proceso constructivo y la calidad de los materiales son la clave del éxito para generar un buen producto final tanto para las personas como para los discapacitados . las veredas que están mal construidas, presentan obstáculos tienden a ser los sectores distritales con menor desarrollo municipal. Mucho depende también de las personas darle un correcto uso y no usándolo como una extensión para usos de jardines, estacionamiento de motos, autos y otros usos obstaculizando el tránsito peatonal que es su única función, (Nilda, L. 2020) Con respecto al diseño de las intersecciones y su relación con la accesibilidad en la Avenida Tomás Marsano, el 100% de las cuadras evaluadas de Miraflores permiten tener accesibilidad por considerar diseños de rampas, anchos mínimos de vías peatonales, acabados de piso y no tener obstáculos horizontales y verticales como grietas, estructurales salientes y postes de iluminación y señalización en medio de las vías peatonales. Sin embargo, posee problemas por tener obstáculos temporales como es el caso de los estacionamientos que en algunos casos invaden las vías peatonales y bermas, los cuales podrían permitir aprovechar estos espacios como extensiones para actividades de comercio vecinal, descanso y juegos. En caso de Surquillo, las cuadras 16, 17 y 19 son las únicas que poseen mayor accesibilidad por tener en consideración anchos de vías, radios de giros, ochavos y retiros, acabados de piso (17) y no tener obstáculos verticales y horizontales permanentes. Al igual que el Distrito de Miraflores, todas las cuadras de Surquillo, poseen un obstáculo temporal que son los espacios utilizados como estacionamientos al lado de las aceras obstruyendo en muchos casos. En cuanto a diseño de señalizaciones y su relación con mayor seguridad de los peatones, en el de Miraflores, todas las intersecciones brindan mayor seguridad, por contar con franjas de cebra, bandas delimitadoras, semáforos peatonales, señales informativas y de reglamentación. Para el caso de Surquillo, solo las intersecciones de las cuadras 16 y 19 generan mayor seguridad por tener en consideración las

señalizaciones, las bandas delimitadoras y los paso de cebra. Con respecto al diseño del mobiliario urbano y su generación de mayor confort en los peatones, se puede confirmar que existe mayor confort, en el caso de Miraflores, por tener en consideración aspectos como la iluminación por postes, paisajismo, y presencia y diseño de contenedores de basura, con esto se demuestra la percepción del confort en mayor porque hay mayor comodidad, tranquilidad, menor ruido y menor presencia de gases de automóviles. En el caso de Surquillo, solo las cuadras 16, 17 y 19, son las que generan regular confort por tener en consideración en su diseño la iluminación, paisajismo y no tener consideraciones de contenedores de basura y bancas. Entonces se concluye que el diseño de la infraestructura vial para el peatón si genera mayor calidad de servicio.

Esta investigación servirá para tener conocimiento de la relación que tiene la Gestión De La Calidad con la construcción de veredas y ver como se refleja la aceptación y uso en el distrito de san juan bautista.

El estudio presenta la siguiente estructura.

Capítulo I: Marco Teórico que considera antecedentes, bases teóricas y definición de términos básicos.

Capítulo II: Planteamiento del Problema que comprende: Descripción y formulación del problema, objetivos, justificación e importancia, hipótesis y variables.

Capítulo III: Metodología que considera: Nivel, Tipo y Diseño de Investigación, población y muestra, técnicas, instrumentos y procedimientos de recolección de datos, procesamiento y análisis de los datos.

Capítulo IV: Resultados.

Capítulo V: Discusión, conclusiones y recomendaciones. Referencias bibliográficas

Anexos

CAPÍTULO I: Marco Teórico

1.1 Antecedentes de la investigación

A nivel internacional

Contreras,F & Salvatierra,M . (2003). Tesis pregrado para obtener el titulo de Ingeniero titulado “Sistema de gestión para obras de pavimentación y veredas” Universidad ORT Uruguay, Uruguay.

Tipo de investigación: Descriptiva

Diseño: aplicada

Conclusión:

En el primer sprint, no pudimos configurar el host de aplicación Azure, por problemas de suscripción. Con los usuarios proporcionados por la facultad, no fue posible configurar Azure, porque la suscripción, no era válida. El host que estamos utilizando actualmente es byethost.

En el transcurso del sprint, nos dimos cuenta que 60hs dedicadas por sprint, eran insuficientes, por lo que a partir de los siguientes sprint, se dedicaran más horas por integrante.

Las tareas que no se pudieron implementar para este sprint, pasan al sprint siguiente.

Existieron tareas que estaban comprometidas para este sprint que no se pudieron finalizar, funcionalidades respecto a la tarea de gestión de obra, eso se debió porque en la implementación del sistema, utilizando ajax, nos llevó más tiempo de lo planificado, ya que se dedicó tiempo para aprender a utilizar ajax de la manera correcta. Esas tareas que no se pudieron implementar, pasan al sprint siguiente.

Para los siguientes sprints, vamos a priorizar, las funcionalidades del sistema, sobre el diseño de la aplicación. A partir de ahora, nuestra prioridad es dedicarnos a la funcionalidad del sistema, sobre el diseño.

En este sprint pudimos cumplir con todas las tareas que habíamos planificado. Además también pudimos terminar las tareas que habían

quedado pendientes del sprint anterior. Pero para realizar todas las tareas que nos habíamos comprometido, tuvimos que aumentar la cantidad de horas que cada uno de los integrantes del equipo, se comprometió a realizar, por lo que hubo un aumento de la capacidad.

Al momento de finalizar el sprint 4, se cumplió con el 90% de las funcionalidades requeridas, entre las cuales, se incluye la totalidad de las funcionalidades prioritarias para el cliente.

Si bien los obreros, no pueden consultar las obras asignadas mediante la aplicación móvil, lo pueden realizar desde cualquier dispositivo, en el sitio web.

Estos pequeños retrasos, no ameritan una re planificación, sino que las tareas son postergadas para el sprint siguiente.

Alan,S. (2016): Tesis posgrado para obtener el grado de Maestro titulado “Infraestructura Y Accesibilidad Para La Movilidad Peatonal: Factores De Caminabilidad En Dos Áreas Habitacionales De Tijuana, B.C., 2015.” Universidad de Tijuana, Mexico.

Tipo de investigación: Descriptiva

Diseño: aplicada

Conclusión:

A través del presente documento se trató de elucidar un hecho muchas veces considerado evidente, pero al cual, por lo menos en México, no se le ha dado la dimensión ni atención adecuada: las ciudades están escasamente planeadas para el individuo, y la escala humana rara vez se ve reflejada en la planeación y diseño urbano, sobre todo si se toma como referencia el contexto de las ciudades mexicanas. Debido a esto, la mayoría de las veces, el ciudadano debe conformarse con vivir en la ciudad, más que vivir la ciudad. Como se mencionó en el primer capítulo, de acuerdo con la teoría «tradicional» de la economía urbana, las ciudades surgen como producto de la búsqueda de los individuos por obtener ventajas derivadas de la aglomeración. Es decir, los seres humanos se congregan en ciudades buscando obtener, primeramente, un dividendo o utilidad individual. Pero dicha utilidad no se obtiene del aislamiento o la

segregación, sino precisamente de la interacción y cooperación con la comunidad. El único modo de beneficiarse con la aglomeración consiste en formar vínculos, redes e interacciones con los demás, formando una comunidad cohesionada e incluyente.

En la actualidad, por lo menos en el contexto del objeto de estudio de la presente investigación, esa cohesión rara vez encuentra eco en la vida urbana. En realidad, la ventaja que alguna vez se pensó que podía tener la aglomeración para la vida humana en comunidad, actualmente se encuentra opacada por la segregación y la fragmentación del entorno urbano, las personas, las comunidades, y por supuesto, los medios de transporte. Tal pareciera, como señala Harvey (2008), que el urbanismo no es más que un subproducto de los procesos económicos globales. El concepto de la ciudad como lugar de convivencia va desapareciendo cada vez más, la ciudad se está convirtiendo simplemente en un contenedor estático sin significado, un lugar de paso en el que los espacios públicos se pierden cada vez más.

Continúa fraguándose en nuestras ciudades esa «reconstrucción social» de la calle que menciona Norton (2008). Las calles siguen construyéndose para atravesarlas a alta velocidad más que para estar en ellas (Carmona, 2003). La calle, más que un espacio de encuentro e interacción, es un lugar de conflicto, de tensiones, de congestión vehicular y segregación entre las diversas escalas de la red urbana. Más que integración, pareciera que el urbanismo contemporáneo busca la separación y marginalización de las personas. Las calles y avenidas, en teoría vías de comunicación, son en ocasiones barreras para el ciudadano, que en el mejor de los casos queda relegado a un estrecho espacio. Esta falta de cohesión afecta sobre todo al elemento más importante de la ciudad: el individuo que se traslada por sus propios medios y que alimenta al resto de los modos de transporte, es decir, el peatón. En medio de una infraestructura que no está pensada para las personas, el peatón enfrenta la mayoría de las veces condiciones injustas y discriminatorias, no solamente debido a la deficiente infraestructura peatonal de las ciudades, sino también por la negativa del resto de los modos de transporte de compartir el espacio urbano.

Pudiera pensarse que el derecho a la ciudad, dadas las condiciones actuales, en realidad está determinado por la velocidad a la que puede desplazarse cada persona. Al automovilista, por ejemplo, se le brindan, en general, todas las facilidades para un desplazamiento fluido y continuo, retirando incluso de su camino aquellos elementos que pudieran interferir u obstaculizar su camino¹⁰. Por el contrario, para aquellos que no pueden, o no quieren desplazarse a altas velocidades, el espacio urbano está parcial o totalmente vedado (Hidalgo, et al., 2010). No hay derecho al flujo continuo y accesible para el transeúnte, su lugar en el espacio, a primera vista, parece solamente un subproducto de la movilidad motorizada, y está supeditado a las necesidades y prioridades de este tipo de transporte. A continuación se discuten algunos de los resultados derivados de esta investigación, así como los alcances y limitaciones de los mismos. Por último, se plantean posibles líneas de acción, sobre todo en lo que respecta a la acción gubernamental y la implementación de políticas públicas. Por último, se sugieren algunas líneas de investigación que podrían aportar información valiosa para el mejor entendimiento de la movilidad en las ciudades mexicanas.

Jose, R. (2015). Tesis Pregrado Departamento De Ingeniería Civil titulada “Estudio Y Diseño Del Sistema Vial De La —Comuna San Vicente De Cucupuroll De La Parroquia Rural De El Quinche Del Distrito Metropolitano De Quito, Provincia De Pichincha” en el la Universidad Internacional del Ecuador.Ecuador

Tipo de investigación: Descriptiva

Diseño:: aplicada

Conclusión:

El suelo de sub rasante para la vía, en su mayoría resultan ser suelos limosos y arcillosos de mediana resistencia, con CBR DE 3%.

Los contenidos de agua del suelo de sub rasante van desde 7% a 50%, Hasta la profundidad investigada no se ha presentado nivel freático.

La apertura de las calicatas, los ensayos DCP de campo, permiten determinar un solo tramo a considerarse para el diseño de la vía.

De acuerdo a las conclusiones anteriores, se ha realizado un diseño estructural mediante el método Racional.

Se asume para la capa de rodadura la equivalencia entre la mezcla asfáltica y adoquín en el mismo espesor fundamentándose en lo siguiente:

Las investigaciones desarrolladas en la Cement and Concrete Association (Reino Unido) han indicado que un pavimento de adoquines se comporta de manera similar a uno flexible.

El diseño de pavimentos nuevos se basa en el método presentado por TRRL Laboratory Report 1132 "The Structural Design of Bituminous Roads" (Diseño Estructural de Pavimentos Para Vías).II

Se han planteado dos diseños para la vía: uno en asfalto y otro en adoquín, se tomará como diseño principal el de adoquín, por reflejarse en el presupuesto referencial ser más económico y más factible para la Junta Parroquial del Quinche su construcción.

elizabeth,B & Victor,M . (2020). en la investigación para su Tesis de maestría del departamento de ingeniería civil y ambiental, titulada: "Diseño De Una Metodología Para La Localización De Infraestructura Peatonal Para Personas En Condición De Discapacidad". Universidad De La Costa Cuc. Colombia.

Tipo de investigación: Descriptiva

Diseño:: aplicada

Conclusión:

En esta parte del documento se presentan las principales conclusiones del estudio y las posibles futuras investigaciones de este proyecto de grado.

Este proyecto de grado permitió crear y conocer el índice de accesibilidad peatonal enfocada a las personas con discapacidades en tres vías de gran importancia en la ciudad de Barranquilla, y además de crear el modelo de cómo se encuentra actualmente los andenes en la ciudad de Barranquilla respecto a la caminabilidad para las personas discapacitadas. En promedio las condiciones de caminabilidad que actualmente presenta la ciudad son en términos malos, los índices en general se encuentran en el orden del guarimos de 0.47.

La metodología realizada para la obtención de los datos fue a partir de mediciones de campo, lo que permite que los datos a recolectar tengan un porcentaje más de precisión a la hora de procesarlos, además de que retroalimenta los resultados con lo realizado en campo y logra desarrollar una comparativa y visualizar las condiciones reales del entorno, a su vez la complementación de herramientas como los son aplicaciones informáticas con sistema de GPS como lo es Google Earth y la interfaz de Google Street View, lo que permite el fácil acceso desde cualquier lugar, y permite la realización de proyectos sin necesidad de altas inversiones y baja inversión de tiempo; ideal la combinación entre los levantamientos de campo y la utilización de estas aplicaciones como plus para investigaciones de este tipo.

Los datos obtenidos se transformaron en indicadores que a su vez fueron procesados en una base de datos que gracias a eso se generó la designación geográfica que funcionara como base principal para futuras investigaciones, ideal para adaptaciones en los estudios considerando el valor real del entorno y considerando estas variables.

Este proyecto de grado permitió la posibilidad de brindar recomendaciones para mejorar el índice de caminabilidad y al mismo tiempo, brindar las distintas infraestructuras adecuadas para el tránsito peatonal incluyente como lo son los discapacitados, con las recomendaciones plasmadas se mejoraría al menos un gran porcentaje de como se encuentra actualmente la ciudad. Determinando el índice obtenido por esta investigación no es posible que los resultados sean favorables, encontrándose un índice general por debajo del orden de 0.5 y por consecuencia se presentan andenes en malas condiciones respecto a la accesibilidad y hacia el enfoque que le estamos dando. En investigaciones futuras se plantea realizar una nueva percepción de peatones solamente a la muestra poblacional que se encuentre en condición de discapacidad, para así obtener porcentajes diferentes respecto a la importancia de los atributos mencionados o si es el caso, añadir más atributos, pero todo en percepción a la muestra poblacional que se encuentra en cualquier tipo de

discapacidad y proceder con obtener un índice más exacto en base a esta propuesta investigativa.

Monica, C. (2010). en la investigación para su Tesis Para Optar el título de ingeniero civil Facultad de Ingeniería civil, titulada: "Evaluación Comparativa De Los Pasos Peatonales Elevados Y Subterráneos Para Bogotá". Universidad de la Salle. Bogotá

Tipo de investigación: Descriptiva

Diseño:: aplicada

Conclusión:

Desde hace un tiempo en Bogotá se viene implementando un plan en el que motiva a las personas a utilizar los puentes peatonales cuando no haya un cruce semaforizado y cuando el volumen de flujo vehicular es alto, para evitar así el incremento de accidentalidad peatonal, situación que no ha sido del todo efectiva debido muchas veces a la falta de conciencia de las mismas por no arriesgar su vida y también a circunstancias tales como: pereza, consideración de pérdida de tiempo, inseguridad por parte de la infraestructura como también las derivadas del mismo entorno como el robo.

Si bien la falta de cultura ciudadana es una de las causas de accidentalidad, el mal diseño de los puentes crea dificultades a la hora de transitarlos. La mayoría de pasos peatonales y subterráneos en Bogotá no cuentan con las necesarias normas estructurales y de pavimentación, sus dimensiones son innecesarias para el flujo de usuarios.

Como resultado de las encuestas aplicadas a los transeúntes del puente peatonal frente al colegio Camilo Torres, los túneles frente a la universidad Javeriana y I de la calle 26, todos sobre la Carrera Séptima, se observa que no hay diferencia de preferencia en cuanto a uso, por lo que se recomienda incrementar la construcción de túneles peatonales en la ciudad reduciendo así el impacto visual que genera un puente peatonal, esto resulta de las

preguntas "Para Usted la construcción de un paso peatonal elevado/subterráneo ¿es necesaria?" y "¿Utiliza el paso peatonal

elevado/subterráneo? “, porque las personas al encontrarse con el hecho de tener que subir escaleras para poder pasar una calle mentalmente se encuentran cansados antes de hacerlo, y deciden no utilizar el paso peatonal elevado, en cambio, al pasar por el túnel ellas no se percatan de que al igual que el puente deben subir escaleras para poder salir del mismo. De acuerdo con la clasificación de las vías para Bogotá, la carrera séptima es una vía tipo V-2 y la carrera 30 es una vía tipo V-1 con un ancho aproximado de 32m. y 47m., respectivamente; con lo que se evidencia que el trazado de la infraestructura vial de la ciudad asigna el tipo de cruce peatonal a instalar, al igual que es sistema de transporte que se debe adecuar.

Cuando no existe proximidad entre los cruces peatonales sobre una vía, los peatones se ven obligados a recorrer grandes distancias, situación que no se lleva a cabo porque prefieren exponer su seguridad y estar cerca de su destino.

Cuando se presentan grandes volúmenes peatonales en un paso peatonal subterráneo y cuestiones como el recorrido y la velocidad del peatón se vean afectadas por las personas que pasan en sentido contrario al de él, se puede tener la posibilidad de hacer una separación con una baranda, con esto se pretende no sólo no interrumpir el recorrido sino también, tratar de mantener una velocidad de recorrido uniforme.

En Bogotá, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, planea la construcción de puentes peatonales desarrollados por el proyecto de valorización, lo que no se ha planteado hasta el momento, es la construcción de túneles peatonales, con esto se corrobora que todavía no hay cultura para utilizar el subsuelo de la ciudad con algo diferente a las redes hidráulicas y secas. Aunque la adecuación y mantenimiento de la infraestructura vial no son suficientes para ofrecer seguridad a los transeúntes, se necesita también fomentar la educación vial con perspectiva de inclusión social.

Diseñar mejores pasos peatonales (elevados y subterráneos), atendiendo principalmente las variables de los volúmenes máximos de tránsito vehicular y peatonal.

De los elementos que estudia la ingeniería de tránsito (el peatón, el conductor, el vehículo y el camino o recorrido), el peatón es sin lugar a dudas, el más vulnerable. Su seguridad depende de su capacidad de intuición y de su habilidad para desplazarse en las vías urbanas, basándose en sus características físicas y psicológicas.

A medida que el usuario de los pasos peatonales vaya educándose acerca del uso de éstos, asimismo, la ciudad podrá desarrollarse como metrópoli dado que el nivel de accidentalidad por imprudencia de los peatones se va a reducir.

La señalización es un aspecto muy importante a la hora de transitar tanto de forma vehicular como peatonal, en algunos casos al haber ausencia de señalización, la gente no se percata de la existencia de un paso peatonal subterráneo por donde está transitando, situación común en el caso del situado en el túnel de la carrera séptima con calle 26, dado que muchos transitan por ahí y al encontrarse con un semáforo aproximadamente a 50 metros del túnel hacia el norte, no se dan cuenta del mismo.

Para el análisis de costos de un paso peatonal en túnel es imprescindible tener en cuenta los costos de exploración geotécnica y ensayos de laboratorio para minimizar los riesgos durante la construcción.

Es importante a la hora de escoger una alternativa para paso peatonal tener en cuenta que el área que se necesita a nivel es menor para un túnel, lo que acarrea menores costos en gestión predial como adquisiciones de predios, estudios de títulos, levantamientos prediales, compra o expropiación de predios, costos por recuperación de derecho de vía (si son necesarios) y costos por reasentamientos.

Se debe implementar un sistema para disminuir la accidentalidad enfrentando las reacciones propias del peatón como pereza, miedo e inseguridad.

El motivar a los habitantes para que hagan uso de los pasos peatonales subterráneos, conlleva a aumentos futuros de organización social y productividad

En el momento de llevar a cabo la construcción de un proyecto de infraestructura peatonal, se presentan efectos ambientales positivos significativamente altos, como puede observarse en la tabla 9, específicamente lo relacionado con la movilidad peatonal y seguridad vial, y de menor significancia en cuanto a pérdida, mejoramiento o generación de áreas verdes y/ó arboles.

Es necesario contar con los habitantes de la zona que se verá afectada por el proyecto que se lleve a cabo, dado que si ellos se sienten incluidos en las decisiones que se tomen para la organización de su comunidad, generará menores impactos sociales referenciados en la tabla 10, y en el análisis hecho de las encuestas donde ellos reclaman el derecho que tienen sobre la adecuación de nueva infraestructura en su zona y en su ciudad.

Al comparar la relación entre velocidad y densidad teórica y práctica, se corroboró que eran correspondientes los resultados, se demostró el uso según la clase de peatones que transitan por cada sitio.

Para la relación entre flujo peatonal y espacio, no hubo concordancia con el uso de los pasos peatonales del colegio Camilo Torres y Universidad América, según los resultados obtenidos, la clase de peatones predominantes eran los compradores, situación que no es cierta por que estos pasos son ocupados en su mayoría por estudiantes.

El puente del Estadio El Campín, estuvo fuera de rango en las dos gráficas de superficie peatonal, posiblemente fue debido a que como es un puente con un área extensa pero sin mayor uso, no estaba dentro del rango que se tiene para este tipo de gráficas.

De acuerdo con los lineamientos presentados por la Guía de Movilidad Peatonal del IDU, existen unos anchos mínimos reglamentados para los puentes y los túneles peatonales los cuales son $\geq 2,40\text{m}$ en vías principales y $5,0\text{m}$, respectivamente, lo que no se cumple para los túneles estudiados, ni para el puente peatonal del colegio Camilo Torres, lo que lleva a concluir que fueron diseñados y construidos para uso exclusivo de los establecimientos aledaños sin tomar en cuenta el futuro crecimiento de la ciudad.

Diego, G. (2014). en la investigación para Optar El Título Profesional De: Ingeniero Civil, titulada: "Estudio Del Comportamiento Peatonal En Los Cantones: Pasaje Y Santa Rosa, Provincia De El Oro". en Escuela Profesional De Ingeniería Civil de la Universidad de Cuenca.Ecuador.

tipo de estudio: Aplicada.

Diseño: Experimental.

Conclusión:

Mediante las visitas realizadas a las ciudades de Pasaje y Santa Rosa, y un análisis posterior, se ha determinado que las veredas en las cuales los peatones circulan han sido afectadas por distintos factores, entre ellos: el principal que es el uso particular de comercios que utilizan la vereda como su lugar de venta siendo un obstáculo para el peatón. El espacio de vereda tiende a reducirse acercándose al límite de la capacidad peatonal, con cuellos de botella e interrupciones de flujo y no es suficiente para hacer sobrepasos sobre los peatones más lentos.

El peatón al observar estos obstáculos toma como alternativa caminar a lo largo de la calzada, con el fin de ahorrar tiempo, ya que por la calzada el peatón podrá ir a una mayor velocidad que en la vereda evitándola la espera en las interrupciones de flujo peatonal que se da en ella.

Con respecto al espacio de veredas se determinó que en los tramos seleccionados de Santa Rosa y Pasaje las veredas tienen un nivel de servicio B y C, respectivamente. Esto demuestra que la capacidad de las veredas cubre la demanda de peatones que existe en ella.

En el análisis del conteo vehicular y peatonal, se observó que la demanda de peatones en la calzada tiene un comportamiento constante, por lo tanto, no disminuye con el aumento de tráfico vehicular ni aumenta con mayor demanda de peatones en la vereda.

Con respecto a la muestra del conteo peatonal se pudo observar que son los hombres quienes caminan en mayor número por la calzada, pero son los niños quienes tienen un mayor porcentaje. Esto demuestra la falta de educación vial en las escuelas y colegios de las ciudades estudiadas.

A nivel nacional:

Paucar, N. (2020). en la investigación para Optar El Título Profesional De: Ingeniero Civil, titulada: "Relación De La Infraestructura Peatonal Y La Calidad De Servicio A Los Peatones En La Av. Tomás Marsano, Límite Entre Miraflores Y Surquillo". Universidad Científica del Sur.Peru.

tipo de estudio: Aplicada.

Diseño: Experimental.

Conclusión:

Con respecto al diseño de las intersecciones y su relación con la accesibilidad en la Avenida Tomás Marsano, el 100% de las cuadras evaluadas de Miraflores permiten tener accesibilidad por considerar diseños de rampas, anchos mínimos de vías peatonales, acabados de piso y no tener obstáculos horizontales y verticales como grietas, estructurales salientes y postes de iluminación y señalización en medio de las vías peatonales. Sin embargo, posee problemas por tener obstáculos temporales como es el caso de los estacionamientos que en algunos casos invaden las vías peatonales y bermas, los cuales podrían permitir aprovechar estos espacios como extensiones para actividades de comercio vecinal, descanso y juegos. En caso de Surquillo, las cuadras 16, 17 y 19 son las únicas que poseen mayor accesibilidad por tener en consideración anchos de vías, radios de giros, ochavos y retiros, acabados de piso (17) y no tener obstáculos verticales y horizontales permanentes. Al igual que el Distrito de Miraflores, todas las cuadras de Surquillo, poseen un obstáculo temporal que son los espacios utilizados como estacionamientos al lado de las aceras obstruyendo en muchos casos.

- En cuanto a diseño de señalizaciones y su relación con mayor seguridad de los peatones, en el de Miraflores, todas las intersecciones brindan mayor seguridad, por contar con franjas de cebra, bandas delimitadoras, semáforos peatonales, señales informativas y de reglamentación. Para el caso de Surquillo, solo las intersecciones de las cuadras 16 y 19 generan mayor seguridad por tener en consideración las señalizaciones, las bandas delimitadoras y los paso de cebra.

- Con respecto al diseño del mobiliario urbano y su generación de mayor confort en los peatones, se puede confirmar que existe mayor confort, en el caso de Miraflores, por tener en consideración aspectos como la iluminación por postes, paisajismo, y presencia y diseño de contenedores de basura, con esto se demuestra la percepción del confort en mayor porque hay mayor comodidad, tranquilidad, menor ruido y menor presencia de gases de automóviles. En el caso de Surquillo, solo las cuadras 16, 17 y 19, son las que generan regular confort por tener en consideración en su diseño la iluminación, paisajismo y no tener consideraciones de contenedores de basura y bancas.

Entonces se concluye que el diseño de la infraestructura vial para el peatón si genera mayor calidad de servicio, prueba de ello es la evaluación que se hizo en las cuadras de Miraflores y Surquillo, en donde se concluye que hay mayor servicio de calidad en las cuadras del distrito de Miraflores por tener mayor accesibilidad, seguridad y confort y menor calidad de servicio en las cuadras de Surquillo sobre todo en las cuadras 15 y 18, donde la presencia de confort, accesibilidad y seguridad son inadecuadas. Asimismo, se evidenció el problema de las vías que actúan como límite de 2 distritos o más, puesto que poseen poca presencia o intervención de diseño en la infraestructura vial para el peatón y que cada gobierno distrital lo administre a su manera y que en muchos casos obvian su presencia.

Para generar mayor accesibilidad en Miraflores, se recomienda, construir estacionamientos subterráneos debajo de la misma vía Tomás Marsano, y de esta manera minimizar la presencia de automóviles que invaden bermas y aceras. Para el caso de Surquillo, y poniendo en énfasis las cuadras 15 y 18 se recomienda quitar los obstáculos verticales y reubicarlo en espacios adecuados y construir bermas laterales, asimismo es necesario el mejoramiento de las aceras para reducir las grietas presentes. pensando en las personas con problemas de movilidad motriz.

Para el tema de la señalización, en el caso de Miraflores se recomienda mantener las señales preventivas, informativas y de reglamentación. En el caso de Surquillo, se recomienda implementar con las señales de tránsito, de reglamentación y de prevención sobre todo para las intersecciones de

las cuadras 15, 17 y 18, con diseño de pasos de cebra y bandas delimitadoras.

Para el mejorar el confort de los peatones, se recomienda en el caso de Miraflores implementar Bancas y aprovechar las extensiones de las bermas laterales para la diversidad de actividades de recreación, descanso y comercio. Para el caso de Surquillo se recomienda, implementar bermas laterales y diversidad de árboles y arbustos en las cuadras 15 y 18, asimismo se debe de colocar en todas las cuadras el diseño de contenedores de basura y bancas.

De manera general, se recomienda a ambos distritos, reducir el número de carriles por cada sentido, y aprovechar por lo menos 1 carril, para el desarrollo de ciclovías y extensiones de espacios peatonales y generar mayor diversidad de actividades, y como consecuencia mejorar la imagen de la av. Tomás Marsano y contribuir al desarrollo de una movilidad sostenible en la ciudad. Asimismo, para el gobierno local y nacional se recomienda tener en cuenta las vías interdistritales ya que son grandes potenciales para el desarrollo de una movilidad sostenible y transformar la problemática actual de los peatones y el transporte en una fortaleza.

Diaz, M. (2014). en la investigación para su Tesis de pregrado Facultad de ingeniería , titulada: "Evaluación Del Nivel De Servicio Peatonal En La Avenida Chachapoyas Distrito De Bagua Grande, Utcubamba, Amazonas". Universidad Nacional De Cajamarca. Lima

tipo de estudio: Aplicada.

Diseño: Experimental

Conclusión:

Se determinó el espacio y tiempo en las esquinas de aceras, donde la acera 1 presentó un espacio de 14,88 m² en un tiempo de 2,12 pt/min y la acera 2 presentó un espacio de 14,14 m² en un tiempo de 2,09 pt/min las cuales presentaron un nivel de servicio A para ambas aceras.

Se determinó la intensidad y flujo peatonal en los pasos peatonales 1 y 2 en la avenida Chachapoyas cuadra 12 y 14 en la cual se obtuvo un nivel de servicio peatonal A, y en la oleada máxima de peatones en cada uno de los pasos peatonales el nuevo nivel de servicio obtenido para el paso peatonal

1 y 2 fue el nivel de servicio B. Esto demuestra que la capacidad de los pasos peatonales 1 y 2 para los peatones es que pueden elegir libremente la velocidad de marcha.

Se evaluó la anchura efectiva o útil de las esquinas de aceras las cuales han sido invadidas por construcciones que han sido diseñadas sin criterio técnico y por comercios particulares que utilizan la vereda como su lugar de venta siendo un obstáculo para el peatón que circula por dicho espacio. El espacio de la acera tiende a reducirse en gran cantidad acercándose a un ancho efectivo que limita la circulación de peatones.

Se contrastó la falsedad de la hipótesis formulada en la que se planteaba que el nivel de servicio peatonal en la avenida Chachapoyas es del nivel de servicio C, de acuerdo a los resultados presentados en las tablas 11 y 12 se obtuvo que el nivel de servicio en la avenida Chachapoyas es del nivel de servicio A en aceras y en los pasos peatonales un nivel de servicio B.

Samuel,C & Donaldo,C . (2003). en la investigación para su Tesis de pregrado escuela profesional de ingeniería civil, titulada: “Diseño de mejoramiento de veredas y pavimentos para optimizar la transitabilidad en Santo Domingo de la Capilla, Cutervo, Cajamarca, 2018”. Universidad cesar vallejo.Peru.

tipo de estudio: Descriptivo simple.

Diseño: No Experimental

Conclusión:

Las conclusiones que se llegaron al término de la presente tesis son las siguientes:

1. Del estudio de tráfico se obtuvo que nuestro ESAL de diseño para el pavimento rígido es 2.82×10^6 , dato utilizado para el diseño por la metodología de la AASHTO, al número de ejes equivalente a 8.2 toneladas
2. El IMD Anual es de 390 vehículos por día, siendo el flujo de vehículos ligeros (autos, camionetas pick up, camionetas rurales y micros) el 92.00%; mientras que el flujo de vehículos pesados, camiones de 2 ejes, representa el 8.00%.
3. Del estudio de suelos se obtuvo que los suelos que conforman el terreno natural se encuentran identificados en el sistema SUCS como suelos Limos

Inorgánicos de elevada plasticidad, de consistencia dura (MH), arcillas inorgánicas de elevadas plasticidad de consistencia semi dura (CH), arenas limosas de consistencia suelta de baja plasticidad (SM) y arenas arcillosas de consistencia semi suelta de mediana a baja plasticidad (SC)

4. El CBR de la sub rasante tiene un valor de CBR =6,32 a una compactación del 95% del Proctor Modificado AASHTO T – 180 D, con el cual se ha diseñado la estructura del pavimento por el método AASHTO.

5. El clima en Santo Domingo de la Capilla es cálido y templado, con precipitaciones significativas, incluso en el mes más seco hay mucha lluvia. Tiene una temperatura en promedio de 18.2°C, hay alrededor de precipitaciones de 817 mm.

6. Para el diseño del pavimento rígido se utilizó la metodología de la AASHTO, la cual utiliza conceptos de confiabilidad, desviación estándar combinada (que toma en cuenta la variabilidad del tránsito y otros factores que afectan el comportamiento del pavimento) y pérdida de serviciabilidad, esta metodología usa el ESAL como resultado final del estudio de tráfico. En la presente tesis al diseñar por la metodología AASHTO se obtuvo un espesor de base de 0.20 m, mejoramiento de terreno (over) de 0.20 m y un espesor de pavimento rígido de 0.20 m; por lo que se eligió esta alternativa como la más óptima del pavimento rígido ($F'c=210 \text{ Kg/cm}^2$).

7. Al análisis económico se puede determinar que el pavimento rígido diseñado por la metodología de la AASHTO representa la mejor alternativa de los costos de mantenimiento y mayor rentabilidad a partir del año 10 de su periodo de vida, por lo que se procedió a seleccionar el pavimento rígido como la mejor alternativa de diseño, con los precios de CAPECO vigentes al mes de Agosto 2018, teniendo un costo total de presupuesto de 4'500,685.80 nuevos soles.

8. La topografía de la zona en estudio presenta pendientes variables, la cual permitió determinar una longitud total de 1,759.31 m, a 1745.88 m.s.n.m, con secciones transversales tomadas cada 20 m y pendiente menores e iguales al 10%, limitadas por las líneas de propiedad, viviendas y algunas veredas existentes, permitiendo, concluyendo que la zona del proyecto según clasificación de DG-2018, tiene un terreno plano de Tipo 1.

9. Mediante el estudio de impacto ambiental, se concluye que el proyecto no genera alteraciones significativas en el entorno ambiental.

10. El presente estudio de tesis de diseño de veredas y pavimento mejorará la calidad de vida en la localidad de Santo Domingo de la Capilla.

Abel,A & Gongora,W . (2021). en la investigación para su Tesis de pregrado Facultad de ingeniería y arquitectura, titulada: "Diseño de veredas en las intersecciones viales y la transitabilidad vehicular de la avenida miraflores, Distrito de Yaranacocha, Pucallpa, 2021". Universidad Cesar vallejo.Peru tipo de estudio: Descriptivo simple.

Diseño: No Experimental

Conclusión:

1. La propuesta de un nuevo diseño de veredas de intersecciones viales contribuirá a mejorar la transitabilidad en la Avenida Miraflores con carretera antigua a Yarinacocha, distrito de Yarinacocha.

2. La problemática actual de la intersección vial de la Avenida Miraflores con carretera antigua a Yarinacocha, Pucallpa, 2021, siendo, a criterio de los investigadores, la intersección considerada como más crítica la del cruce de las avenidas Miraflores con Carretera Antigua a Yarinacocha, debido a que allí en horas punta se produce frecuentemente congestión vehicular y también se han registrado numerosos accidentes

3. El adecuado diseño de los martillos peatonales y detalle de rampas de accesibilidad peatonal de la Avenida Miraflores con carretera antigua a Yarinacocha, Pucallpa, 2021 permitirá el adecuado desplazamiento de las personas y permitirá el desplazamiento de las personas discapacitadas

4. La adecuada señalización de la intersección vial de la Avenida Miraflores con carretera antigua a Yarinacocha, Pucallpa, 2021, puede regular el traslado de las personas y de los vehículos disminuyendo los accidentes que pueden ocurrir en dicha intersección.

Luciana, G. (2019). en la investigación para su Tesis de pregrado Facultad de ingeniería civil ambiental, titulada: "Propuesta De Solución Al Problema Del Cruce Peatonal Entre El Km 3.5 Al Km 6.5 De La Carretera Chiclayo -

Pimentel, 2015". en la Facultad De Ingeniería civil de la Universidad Continental.Peru.

tipo de estudio: Descriptivo simple.

Diseño: No Experimental

Conclusión:

Conclusiones de la Valoración de Impactos Ambientales Una vez realizada la identificación y evaluación de los impactos ambientales, se puede determinar que el proyecto de "PROPUESTA DE SOLUCIÓN AL PROBLEMA DEL CRUCE PEATONAL ENTRE EL KM 3.5 AL KM 6.5 DE LA CARRETERA CHICLAYO – PIMENTEL", presenta un total 03 matrices de Leopold, puente de concreto teniendo un total de 28 afectaciones, de las cuales 26 son negativas (92.86 %) y 2 son positivas (7.14 %), teniendo una agregación de impactos final de -803; puente de acero teniendo un total de 31 afectaciones, de las cuales 29 son negativas (93.55 %) y 2 son positivas (6.45 %), teniendo una agregación de impactos final de -748; y dispositivos de control de tránsito teniendo un total de 16 afectaciones, de las cuales 15 son negativas (93.75 %) y 1 son positivas (6.25 %), teniendo una agregación de impactos final de -51.

En general, la construcción y posterior operación del proyecto, presenta impactos ambientales negativos y positivos, produciéndose en su mayoría impactos negativos; sin embargo, durante la etapa de operación se potenciarán de las afectaciones positivas, lo que refleja que el proyecto a ser construido mejorará las condiciones de vida de los pobladores del área de influencia, es decir la población fija y flotante entre el km 3.5 y el km 6.5 de la carretera Chiclayo - Pimentel. Se puede implementar un plan de manejo ambiental que contenga medidas de control y mitigación apropiadas, el proyecto en sí no afectará ni alterará las condiciones ambientales de la zona.

De acuerdo a la evaluación de impactos ambientales del proyecto, se puede determinar que el principal beneficio está enfocado plenamente en la población de la carretera Chiclayo-Pimentel, por lo que habrá una mejora en la relación de seguridad peatonal y calidad de vida de la zona.

- El análisis de las interacciones entre los factores ambientales potencialmente afectados y las acciones impactantes del proyecto, ha permitido la identificación y evaluación de las posibles alteraciones sobre el entorno que se producirían durante la ejecución del proyecto. En la etapa de construcción, los factores ambientales que tendrán impactos negativos más significativos son: aire, suelo y servicios de infraestructura y cultural, estos impactos se pueden mitigar fácilmente si los procedimientos seguidos son de acuerdo a los establecidos.
- Durante la construcción se van a generar nuevos puestos de trabajo de manera temporal, esto impactará de manera positiva a la población ya que mejorará la economía de la zona.
- Con el objetivo de establecer las medidas de prevención y mitigación de los efectos negativos que podrían generarse con los trabajos de la obra se llevó a cabo la formulación del Plan de Manejo Ambiental (PMA).

Se puede concluir que la implementación de los cruces peatonales a nivel, a desnivel y la señalización entre el km 3.5 al km 6.5 de la Carretera Chiclayo – Pimentel ayudará a mejorar la calidad de vida en torno a la seguridad y accesibilidad para transitar a través de la carretera.

2. La Carretera Chiclayo – Pimentel se clasifica como una Autopista de Segunda Clase, ya que cumple con las características mencionadas en el Manual de Carreteras (DG-2018), por lo que se llega a la conclusión que los cruces peatonales propuestos si son compatibles con la clasificación de la vía (cruces a nivel y puentes peatonales).

3. Al analizar las dos opciones de tipologías de puentes peatonales (concreto armado y metálico); se puede llegar a la conclusión que si bien el proceso constructivo del puente metálico será más rápido que el de concreto armado; al compararlos entorno a su tiempo de vida, el metálico significará tener un mayor presupuesto, debido a que se deberá hacer un mantenimiento más riguroso que el del concreto.

4. El tránsito de peatonal máximo a lo largo de la zona del proyecto es de 2180 habitantes/hora en el punto de la Universidad Cesar Vallejo (Pregrado y Postgrado) - Hospital Luis Heysen Inchaustegui - Universidad de Chiclayo, concluyendo que este punto es de gran tránsito peatonal.

5. El tránsito vehicular promedio máximo a lo largo de la zona del proyecto es de 944 vehículos/hora en el punto de la entrada a Colegio Algarrobos - Universidad Señor de Sipán - Colegio San Agustín - Colegio San Isidro - Colegio Peruano Chino, concluyendo que este punto es de gran tránsito vehicular.

6. Se puede notar que la gran mayoría de vehículos que transitan la zona son de transporte público, aunque también hay presencia de vehículos ligeros, se ha creído conveniente considerar un gálibo de 6.50 metros debido al probable tránsito de vehículos de carga (de bolicheras) teniendo en cuenta la altura de las mismas.

7. Se ha optado por realizar el desvío del tránsito temporal en la zona de los puentes peatonales, ya que, al momento de iniciar la construcción, será imposible que continúe el flujo vehicular por ahí, debido a temas de seguridad de los transeúntes.

Abel,A & Gongora,W . (2021). en la investigación para su Tesis de pregrado Facultad De Ingeniería Arquitectura Y Urbanismo, titulada: "Diseño De Pistas, Veredas Y Red De Drenaje Pluvial En La Urbanización Carlos Stein, Distrito De José Leonardo Ortiz, Provincia De Chiclayo - Región Lambayeque". Universidad Señor de sipan. Peru.

tipo de estudio: Descriptivo simple.

Diseño: No Experimental

Conclusión:

A. Las pendientes obtenido producto del levantamiento topográfico nos permito emplear el sistema de drenaje por gravedad siendo este sistema el más ideal puesto que no demanda de operación para su funcionamiento, pero sí de constante mantenimiento para su óptimo funcionamiento, y en términos económico es el más viable.

B. Los datos hidrológicos tomados se ajustan a las principales distribuciones realizadas, además se sometió a distintos métodos de ajuste para obtener una mayor confiabilidad de los resultados. Obteniendo un caudal de diseño máximo de diseño de 0.7 m³/s.

C. Los parámetros hidráulicos que se determinaron para las cunetas, cumplen con una máxima eficiencia hidráulica según el programa utilizado del HCANALES V.3.0, con una pendiente mínima ajustándose a las recomendaciones hechas e por el especialista de Máximo Villón Bejar según su libro de Hidráulica de Canales. Otro punto importante a tener en cuenta es las velocidades de diseño, se debe respetar estas velocidades en los márgenes de que no sea inferior a 0.9 m/s y tampoco debe exceder los 6m/s, así nos garantiza de que el flujo va a tener u comportamiento adecuado con la estructura.

D. El punto de descarga de toda la red es la Av. Chiclayo cuyo nivel se encuentra muy por debajo de toda la rasante de las principales calles colectoras motivo por el cual se optó por emplear un sistema de drenaje por gravedad.

E. El informe técnico de ingeniería se desarrolló de manera compatible con los resultados obtenidos de los ensayos y análisis, obteniendo como producto un detallado informe de acuerdo a las pautas del manual “Expediente Técnico de Obra” del Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado “OSCE”. Con un presupuesto total de S/ 16'155,473.54 (OCHO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MIL SEICIENTOS VEINTIOCHO PUNTO SETENTA Y SIETE). NUEVOS SOLES.

Max,B & Davis,D . (2020). en la investigación para Optar El Título Profesional De: Ingeniero Civil, titulada: “Diseño de Pistas y Veredas en la Urbanización Las Garzas Distrito de Pimentel - Provincia de Chiclayo - Departamento de Lambayeque”. Universidad Nacona Pedro Ruiz Gallo.Peru.

tipo de estudio: Aplicada.

Diseño: Experimental.

Conclusión:

La Topografía del Área de Estudio es de Tipo Llana, con Pendiente Promedio de 1% ubicado en zona urbana y la altitud promedio del terreno es de 25 m.s.n.m.

En el suelo de la zona de estudio encontramos que en su mayoría de las 10 calicatas, cambian de estrato a partir de 0.30m-0.40m profundidad como indica la estratigrafía hecha.

Del ensayo de límite líquido, se dedujo que de un total de 20 tipos de muestras el límite líquido para 25 golpes en promedio es de 40.89% de humedad.

La clasificación de suelos por el método SUCS, la mayor parte de suelo es de tipo: "CL" (10CL-6SC-4SM).

La clasificación de suelos por el método AASTHO, según el análisis granulométrico realizado a los suelos obtenemos que son suelos finos con más de un 35% de material que pasa por el tamiz N°200. En el cual predomina suelos arcillosos A-4, A-7-6 y suelos limosos A-4, siendo el suelo A-7-6 el más predominante de la zona de estudio.

Una vez que se haya clasificado los suelos por el sistema AASHTO y SUCS, se realiza los ensayos de PROCTOR MODIFICADO y CBR para establecer el valor soporte o resistencia del suelo, que estará referido al 95% de la MDS (Máxima Densidad Seca) y a una penetración de carga de 2.54 mm

Para la obtención del valor CBR de diseño de la sub rasante, se debe considerar lo siguiente:

Los CBR realizados por tipo de suelo representativo o por sección de características homogéneas de suelos, se determinará el valor de CBR de diseño

de la sub rasante en función a los siguientes criterios:

- Si los valores son parecidos o similares, tomar el valor promedio.
- Si los valores no son parecidos o no son similares, tomar el valor crítico (el más bajo).

El valor promedio de los C.B.R. 0.1" al 95%, obtenido de las 10 muestras de suelo, es de 6.21 %. Este valor indica que es un suelo regular aceptable, ya que los suelos en estudio son su mayoría arcillas y en algunas limosas. El valor promedio para el ensayo Proctor Modificado tenemos que para las 10 calicatas obtuvimos 1.82 gr/cm³ de densidad máxima seca para un 16% de humedad óptima.

Para el mejoramiento de la capa de subrasante se recomienda usar over con hormigón bien gradado ya que reduce significativamente la relación de vacíos.

De acuerdo al Estudio de Canteras realizado por el Consorcio Trebol TSAT con fecha 23 de Setiembre del 2011, se concluyó que debería usarse para Base y Sub Base, material de la Cantera "Tres Tomas" – Ferreñafe. Ya que su CBR arrojó como resultado 90.30% para Base y 77.30% para Sub Base; cumpliendo con lo requerido según las especificaciones establecidas por el MTC.

Para la mezcla asfáltica de igual manera se utilizará el material Cantera "La Pluma" – Ferreñafe, cumpliendo con lo especificaciones requeridas por el MTC

Quesquen, M. (2017). en la investigación para Optar El Título Profesional De: Ingeniero Civil, titulada: "Diseño De Pistas Y Veredas Del Centro Poblado Villa El Milagro Del Distrito De Ciudad Eten, Provincia Chiclayo, Departamento Lambayeque 2017". Universidad cesar vallejo.Peru.

tipo de estudio: Aplicada.

Diseño: Experimental.

Conclusión:

La zona de estudio presenta un perímetro de 1,178.49 ml. e involucra un área de 83,841.39 m² y con un relieve poco accidentado. Se ha empleado el programa AUTOCAD CIVIL 3D, llevando las dimensiones y características del

terreno a los planos elaborados a curvas de nivel a cada 1.00 metro.

5.2.- El CBR obtenido de la sub-rasante del tramo estudiado, en un total de 09 calicatas, presentan características heterogéneas del tipo SUCS: (SM-SC) - (SC), alteradas con gravas arcillosas (GC) con matriz de piedras angulares de $\varnothing > 1 \frac{1}{2}$, de consistencia media, arrojan un CBR, al 100% de 14.6% y al 95% de 8.22% considerados como suelos de regular calidad geotécnica como Sub- Base.

5.3.- El análisis del tráfico vehicular se ha efectuado sobre la base del método del Conteo directo, mediante de lugares estratégicos y convenientes; realizando el conteo diario por tipo y clase de vehículo. EL IMDa proyectado para 20 años es: 89.00 veh/día.

5.4.- Se elaboró el diseño geométrico de las calles, en un total de 16,057.01 m² de pavimento flexible; 9,632.12 m² de diseño de veredas de concreto $f'c = 175 \text{ kg/cm}^2$; 875.07 m² de diseño de veredas de adoquinado. Las características de diseño de anchos y longitudes son variantes de acuerdo con características geométricas de las calles diseñadas.

5.5.- Se ha determinado como primer diseño del pavimento con relación al CBR 9.69%: la compactación al 95% de la Sub rasante, la Sub base de 20cm de material granular, la Base de 20cm de material granular compactado, y espesor de Pavimento de carpeta asfáltica de 2"; y como segundo diseño de pavimento con relación al CBR 16.88%: la escarificada y compactada hasta 100% de la Sub rasante, la Base de 20cm de material granular compactado, y espesor de Pavimento de carpeta asfáltica de 2".

5.6.- Se elaboró el estudio hidrológico e hidráulico de la zona estudiada, con los datos obtenidos de la Estación Lambayeque, Tipo Convencional – Meteorológica (SENAMHI), el cual se anexa en el cuadro representativo de información pluviométrica para el periodo 1998-2017, detallándose al periodo marzo 2017 una precipitación máxima de 60.7 mm en 24 horas.

5.7.- El criterio de diseño hidráulico está relacionado con las pendientes de las calles la cual ha optado por el diseño de cuentas solo a nivel perimetral del área de estudio, derivándose por cajas receptoras de drenaje hacia un buzón de reunión pluvial.

5.8.- Se ha realizado el diseño de cunetas de drenaje de concreto $f'c 210$

kg/cm² de forma semicircular cóncava con apoyo tanto a la vereda como al pavimento aledaño a su diseño.

5.9.- Tomando en consideración el análisis de peligro y vulnerabilidad, con los factores de exposición, fragilidad y Resilencia, se concluye que el proyecto enfrenta un nivel de RIESGO BAJO.

5.10.- El presupuesto total del proyecto asciende a la suma de 3'548,523.86 soles, la cual se desarrollará bajo la modalidad de Contrata, en un plazo integral de 210 días calendarios.

1.2 Bases teóricas

1.2.1. Gestion De La Calidad.

W.E.Deming (1900-1993).señala que:

dentro de los principios básicos de W. Deming se tiene que la calidad no quiere decir lujo. La calidad es un grado de uniformidad y fiabilidad predecible, de bajo coste y adaptado al mercado. En otras palabras, la calidad es todo lo que el consumidor necesita y anhela. En vista de que las necesidades y deseos del consumidor son siempre cambiantes, el modo de definir la calidad con referencia al consumidor consiste en redefinir constantemente los requerimientos.

Kaoru Ishikawa, (1988). señala que:

define la calidad como: "Desarrollar, diseñar, manufacturar y mantener un producto de calidad que sea el más económico, el útil y siempre satisfactorio para el consumidor."

Philip Crosby, (1989) señala que "la calidad es entregar a los clientes y a los compañeros de trabajos, productos y servicios sin defectos y hacerlo a tiempo."

J. M. Juran, (1993). señala que:

la Calidad es el conjunto de características que satisfacen las necesidades de los clientes, además calidad consiste en no tener deficiencias. La calidad es la adecuación para el uso satisfaciendo las necesidades del cliente.”

MUÑOZ (s.f.) Manifiesta que:

La definición de W. E. Deming, La calidad se considera relacionada con el hecho de que los productos o servicios reúnan las características que el público desea, que de algún modo el cliente ha expresado. El producto o servicio ha de producirse o prestarse de modo que las características que para el mismo resulten tengan una cierta regularidad. La variación de estas características sigue las leyes del azar. El conjunto de características que un producto o servicio reúne está relacionado con su coste, esto es con el consumo de factores que tienen lugar en su producción. Dos productos pueden satisfacer una misma necesidad. Un automóvil utilitario y un automóvil de lujo se emplean para moverse de un punto a otro. Ambos tienen calidad, en el sentido de que satisfacen los deseos del cliente. No obstante, el grado de satisfacción puede que sea en el segundo caso considerablemente mayor que en el primero. El término calidad ha de relacionarse con la capacidad adquisitiva del cliente, o con la parte de su renta que desea emplear en el producto o servicio de que se trate. Puede haber diferentes grados de satisfacción o diferentes grados de calidad. (p.2)

Según MEDINA (2013).Indica que:

Después de la Segunda Guerra Mundial, hubo un cambio en la línea de tiempo respecto a la calidad (Evans, 2008). En Japón, impulsado por Joseph Juran y W. Edward Deming, se comenzó a implantar las bases del control de calidad total creado por Armand V. Feigenbaum; en este marco, se busca hacer las cosas bien a la primera vez, para evitar el desperdicio (Solucionara, 2001). El control de calidad se extendió a clientes y proveedores externos; los objetivos eran la mejora continua (kaizen), la gestión de calidad y el apoyo de la gerencia para que se lleve a cabo. (p.4)

UGAZ (2012) Afirma que:

De acuerdo a Bounds et alii (1995), la calidad ha evolucionado a través de cuatro eras: la de inspección (siglo XIX), que se caracterizó por la falta de uniformidad del producto; la era de control estadístico del proceso (década de los treinta), enfocada al control de los procesos y la aparición de métodos estadísticos para el mismo fin y para la reducción de los niveles de inspección; la del aseguramiento de la calidad (década de los cincuenta), que es cuando surge la necesidad de involucrar a todos los departamentos de la organización en el diseño, planeación y ejecución de políticas de calidad; y la era de la administración estratégica de la calidad total (década de los noventa), donde se hace hincapié en el mercado y en las necesidades del consumidor, reconociendo el efecto estratégico de la calidad como una oportunidad de competitividad. (pp.6&7)

YEU (2011) sobre las dimensiones de la calidad Afirma que:

Garvín (1987) presenta las dimensiones de la calidad sobre un determinado producto (o servicio) es evaluado por los siguientes aspectos: Desempeño (¿el producto realiza el trabajo esperado?), Confiabilidad (¿qué tan frecuente se producen fallas?), Durabilidad (¿cuál es su tiempo de duración?), Facilidad del servicio (¿qué tan fácil es repararlo?), Estética (¿cómo se ve el producto?), Propiedades (¿qué cosas hace el producto?), Calidad percibida (¿cuál es la reputación del producto o la marca?), Conformidad con los estándares (¿es el producto conforme a la intención del diseñador?). Todas estas dimensiones deben ser evaluadas por una Empresa cuando se comercializa uno de sus productos al mercado. (p.3)

CAVA (2009) Afirma que:

El logro de la calidad requiere desempeñar de una amplia variedad de actividades o Tareas. Para esto, se debe transmitir a través de procesos organizacionales las condiciones de calidad que el cliente demanda, para que cada proceso pueda contribuir al aseguramiento de estas características a través de la función de la Calidad. Todo el personal de una organización debe entender lo que es realmente importante para los clientes y trabajar

para cumplirlo. La calidad comprende también técnicas y actividades destinadas a la supervisión y mejora de un proceso eliminando las causas insatisfactorias de todo el ciclo. Por otra parte, es necesario que la gerencia se preocupe de adaptar sus estrategias y acciones, para favorecer y consolidar su rol en pro de la calidad y productividad de la empresa, para que se cumplan las metas en función de los objetivos establecidos. (p.3)

También manifiesta que dentro de las principales funciones que tiene la calidad se puede encontrar:

- ✓ Que se debe de Generar las rentabilidades de una empresa u organización.
- ✓ Que se debe de buscar los beneficios para todos los empleados.
- ✓ Que se debe de buscar los beneficios para todas las empresas u organizaciones.
- ✓ Que se debe de buscar los beneficios para todos los clientes.
- ✓ Que se debe de buscar los beneficios para toda la sociedad.

HERRERA (2008) Manifiesta que:

De acuerdo con Atkinson (1990), la gestión de la calidad es el compromiso de toda una organización para hacer bien las cosas, es decir, afecta a cada persona en una organización y por lo tanto, para que la gestión de la calidad sea próspera y exitosa, debe ser aceptada por todos los integrantes de la organización. Oakland (1989) sugiere que gestión de la calidad, es una forma global de mejorar la eficacia y flexibilidad del negocio, mediante la incursión de una revolución cultural. James (1997), afirma que la gestión de la calidad, es una filosofía de dirección generada por una orientación práctica, que concibe un proceso que visiblemente ilustra su compromiso de crecimiento y de supervivencia organizativa, es decir, acción enfocada hacia la mejora de la calidad en el trabajo y a la organización como un todo. (p.7)

HERRERA (2008) Manifiesta que la historia de la gestión de la calidad se da inicio de la siguiente manera:

Fue en la segunda mitad del siglo XX, cuando se dedicó una atención extraordinaria a la gestión de la calidad, por sus conceptos de planeación,

control, aseguramiento y mejoramiento, particularmente a partir de los años 80's y hasta la actualidad, teniendo como referencia al llamado milagro industrial japonés del cual el mundo occidental apenas comienza a entender los factores de su éxito, Schonberger (1992). En México, esto ha venido prendiendo desde principios de la década de los 90's aunque con un ritmo lento y con fuertes altibajos, si lo comparamos con el de los países del primer mundo. La firma del Tratado de Libre Comercio (TLC) entre Estados Unidos de América, Canadá y México en 1993, es síntoma de que la globalización se ha intensificado y ha determinado la necesidad en las empresas para implementar un enfoque de calidad en su administración. (p.7)

HERRERA (2008) Manifiesta que:

De acuerdo con James (1997), la gestión de la calidad opera con diversos elementos:

valores visibles de la organización. Principios y normas aceptadas por todos, misión, política, objetivos de calidad, procedimientos y prácticas eficaces. Requisitos el cliente/proveedor interno y externo, orientación empresarial, demostración de la propiedad de todos los procesos y sus problemas relativos, utilización del ciclo Deming o Shewhart.

(p.9)

HERRERA (2008) Manifiesta la función de la calidad de la siguiente manera:

De acuerdo con James (1997), existen algunas funciones necesarias para la gestión de la calidad que son las siguientes: Planificación: Orientada al futuro y crea las directrices para la organización. Ofrece la capacidad de ser proactivo y anticipar futuro eventos y establecer las acciones necesarias, Organización: Asegura que la empresa satisface los objetivos de la calidad que se ha fijado, Dirección: Es el intento de incluir en las actividades de los seguidores, a través de un proceso de comunicación hacia la consecución de algún o algunos objetivos, Personal: Los elementos clave que incluye son: trabajo en equipo, orientación en todas las áreas y niveles de actividad de la organización, cultura altamente orientada a las personas. Orientación multidisciplinar, formación y desarrollo, Control: Es un proceso que se utiliza para asegurar que se satisfacen los objetivos, por medio de la información

obtenida de la ejecución real del proceso, es decir la información del proceso es comparada con los estándares esperados y posteriormente, se toman decisiones de acuerdo con el resultado de esta comparación. (pp.9&10)

CARHUAMACA & MUNDACA (2014) Manifiestan que:

Según la real academia española calidad es la propiedad o conjunto de propiedades inherentes a algo, que permiten juzgar su valor.³ Asimismo, en terminología adaptada a lo cotidiano, la calidad es la prestación de los mejores servicios posibles con un presupuesto determinado, entendiendo que no se trata de trabajar más o de gastar más, se trataría de hacerlo de una forma más precisa, que cubra las necesidades del cliente, y con eficiencia, obteniendo los resultados con un menor gasto para el mismo, y con una aceptación por parte del cliente. Manifiesta que la buena calidad en la construcción significa generar valor al producto, en el caso de una edificación, crear una percepción positiva y aprobada por el cliente, quien es él cual que decide y juzga el producto terminado pues evalúa si está de acuerdo o no a sus necesidades ya sea en el diseño, acabados, dimensionado, etc. El Ingeniero Rubén Gómez Sánchez S. quien es el representante de la Dirección Proyecto ISO 9001:2000 se refiere con respecto a la calidad lo siguiente: Las inversiones en el sector construcción se hacen para alcanzar objetivos de calidad claramente definidos, la premisa aplicable es: "Mejorar la calidad de vida de la población". El medio para lograr tales objetivos son los proyectos de construcción, por lo tanto, los proyectos de inversión necesariamente requieren ser exitosos. Entiéndase como proyecto exitoso, aquel que cumple con el objetivo de calidad del proyecto, y con cada una de las líneas base: alcance, tiempo, costo y calidad." (Gómez Sánchez 2009: 1). Ahora bien, el autor se centra en tres factores importantes para definir la mejora de la calidad (alcance, tiempo y costo). Con estos factores trabajados de manera correcta y durante la ejecución del proyecto garantizarán una mejora del producto, ya que al desarrollarlo con los parámetros y normativas adecuadas, en el tiempo establecido y con un presupuesto afinado reduce las pérdidas que finalmente se traducirán en bajos costos dentro de la obra de construcción.

(pp.10&11)

ALFARO (2008) Afirma que:

En un principio las empresas constructoras le ponían mayor énfasis a la parte técnica y constructiva de los proyectos, dejando relegada la parte financiera, muchas veces sin saber si el proyecto les era rentable hasta su finalización. Este sector tan particular tuvo un cambio radical en su forma de trabajo debido al alto nivel de competencia que surgió entre las empresas de este sector, es decir dejó de ser una actividad artesanal para tratar de convertirse en una actividad industrial tradicional. A raíz de este cambio se empezó a aplicar las herramientas de gestión que ya se utilizaban en el resto de industrias con miras de buscar el menor costo sin alterar la calidad del producto. Con esto se generó un lenguaje en común en los proyectos, facilitando la interacción entre empresas de diferentes áreas, sectores y nacionalidades. (p.35)

ALFARO (2008) Afirma que:

Las principales causas que contribuyen a la consolidación de la calidad son: Los clientes son cada vez más exigentes y reclaman mayor calidad en un producto que les supone un gran esfuerzo económico, Las empresas han tomado conciencia que el “costo de la nocalidad” en construcción puede llegar a ser importante. Según un artículo del Instituto Tecnológico de México los costos de calidad representan alrededor del 5 al 25 % sobre las ventas anuales variando según el tipo de industria, circunstancias en que se encuentre el negocio o servicio, la visión que tenga la organización acerca de la calidad, así como las experiencias en mejoramiento de procesos, El uso de diferentes normativas y leyes en temas de calidad a nivel mundial, las cuales están irrumpiendo con fuerza en la actividad constructora para garantizar la calidad. Estas razones justifican que el aumento de la calidad sea hoy un objetivo prioritario para la supervivencia en el sector. La certificación del control de calidad nos da la certeza de estar comprando un producto confiable, con una bajísima probabilidad de defectos. (pp. 35&36)

PRIMERA DIMENSIÓN: Percepción

Doig, E (2010). Señala que:

Las principales problemáticas que afectan al peatón en los casos de estudio corresponden al aspecto de la seguridad vial, situación que se explica debido a la poca consideración que se le presta a la actividad peatonal en el diseño de la infraestructura vial que genera situaciones de alto riesgo para los peatones. En cuanto a los criterios de flujo y circulación para el análisis de vías urbanas con interacción entre vehículos y peatones, se encontró que los indicadores de nivel de servicio basados en demora peatonal (tiempo) son más relevantes que aquellos basados en espacio disponible

Corpo Visionarios (2007). Señala que:

En el año 2007, la Corporación Visionarios realizó para la Fundación Terpel y la Secretaría de Cultura Ciudadana de la Alcaldía de Medellín, una encuesta sobre cultura ciudadana que aplicó en julio del mismo año, abordando temas como la movilidad y la accidentalidad vial en la ciudad, evidenciando diferentes problemáticas, comportamientos y percepciones del ciudadano, que se convertirán en un punto de partida interesante que permitirá avanzar sobre el particular objeto de estudio, para concluir si existen avances en el tema de la cultura peatonal considerando que este estudio junto con el realizado por el Fondo de Prevención Vial en febrero de 2011 sobre Comportamiento peatonal en Colombia, sientan un precedente que es importante monitorear a raíz de las campañas mediáticas que se han emprendido tanto a nivel local como nacional con miras a modificar los comportamientos del transeúnte.

(Jerez y Torres, 2 009). Señala que:

La visibilidad del peatón se define como la percepción visual que tiene el peatón respecto a los vehículos que pasan por la vía, la forma como puede identificar el peligro y el grado en que pueda verse afectado. Esta varía de acuerdo la hora del día, dependiendo si se trata del día o la noche; en condiciones nocturnas influyen dos factores: la iluminación que pueda tener el peatón y el contraste visual del peatón con su entorno. En la luz del día el contraste con su entorno es una ayuda muy importante a su visibilidad, los colores pueden ser más pronunciados, lo que no ocurre en las sombras de

Jos árboles, edificios y bajo condiciones climáticas no favorables para el peatón .

Manual de Diseño Geométrico de Vías Urbanas, (2 005). Señala que:

La principal consideración de diseño es la de proveer sistemas seguros y adecuados para el flujo peatonal convencional así como para el eventual flujo de peatones con alguna discapacidad. El diseño de las vías peatonales debe tener en cuenta tanto las características del flujo peatonal como la capacidad de dichas vías. Debe tenerse presente también diversas particularidades de la conducta y modos de operación del peatón, del flujo peatonal y/o vehicular.

SEGUNDA DIMENSIÓN: Servicio esperado

Diaz,M (2014). Señala que:

Las vías peatonales en la mayoría de las ciudades del Perú, constituyen una parte descuidada de las infraestructuras de tránsito vial que no han sido objeto de la atención debida, con diseños a veces no acordes al servicio que han de ofrecer a los usuarios por una parte y por otra con mantenimientos insuficientes.

En los últimos 20 años, debido principalmente al crecimiento económico sostenido del Perú se ha dado un aumento en la tasa de motorización, sobre todo en los núcleos de desarrollo de nuestro país, dicho fenómeno sumado a la falta de inversión en infraestructura peatonal y a una política de inversión en infraestructura vehicular, ha tenido entre algunas de sus consecuencias la falta de interés por parte de las personas de disfrutar de la calle, su barrio y su comunidad.

Castañeda (2010). Señala que:

Los flujos peatonales no son tan canalizados como los vehiculares en un carril de circulación, ya que las personas tienen mayor libertad de maniobra y pueden moverse de forma unidireccional, bidireccional o multidireccional sin causar muchos conflictos, sin embargo, cuando se presentan altos flujos, tienden a comportarse de manera similar a los flujos vehiculares.

Debido a que la anchura de la infraestructura peatonal es variable, y no tan

uniforme como en los carriles vehiculares, los volúmenes y densidades se expresan por metro de ancho.

Castañeda (2010). Señala que:

Las expresiones que se deben utilizar para conocer el flujo peatonal son las siguientes

Flujo peatonal por minuto: es el número de peatones que pasan por una determinada sección en la unidad de tiempo, expresada en peatones por cada 15 minutos o bien en peatones por minuto.

Intensidad por unidad de anchura: es la intensidad media por unidad de anchura efectiva de la zona peatonal.

Intensidad de pelotones

Las intensidades generalmente empleadas para el cálculo de niveles de servicio corresponden a valores medios, tomados generalmente en los 15 minutos más cargados de una hora punta. Sin embargo, las intensidades pueden sufrir fluctuaciones en periodos de tiempo más reducidos del orden de uno o dos minutos llegando estas a doblar el valor medio.

Estos picos son producidos por la llegada de oleadas de peatones conformando pelotones; un claro ejemplo de este tipo situaciones se produce en las inmediaciones de zonas destinadas al transporte colectivo, que dan salida a gran cantidad de personas

Guío (2 009). Señala que:

Existen básicamente dos técnicas para recolección de datos respecto a movilidad peatonal: manualmente y mediante sensores. La técnica manual se ha utilizado tradicionalmente en los estudios peatonales, y es indispensable, por ejemplo, para los estudios de inventario vial, auscultación del estado de la red o inventario de señalización; la principal restricción que presenta esta técnica es que la presencia de personal en campo puede interferir con el comportamiento usual de los peatones, induciendo errores

El Manual de Diseño Geométrico de Vías Urbanas (2 005) Señala que:

Las vías se clasifica en:

- a) Vías peatonales expresas. En casos excepcionales (túnel, puente, etc.) y donde la demanda peatonal sea excesiva, se puede optar por fajas peatonales con accesos controlados y preparados para conducir peatones sin propiciar detenciones.
- b) Vías peatonales arteriales. Se presentan en diversos puentes de la ciudad, generalmente en zonas de comercio y servicios, o adyacentes a vías vehiculares de tipo arterial. Su rol es llevar los grandes flujos peatonales de origen a destino.
- e) Vía peatonal colectora. Cumple el rol de alimentar a las vías arteriales, integrando con ellas el flujo peatonal de las vías locales. El diseño de estas se aprecia también en zonas de recreación o paseos.
- d) Vías peatonales locales. Es el caso más común en nuestro medio y muchas veces es el peatón quien condiciona y asume el dominio de estas vías sin que el diseño de los mismos los haya preparado para tal fin.

TERCERA DIMENSION: Duración

Dependera Del Diseño De La Vereda

Max,B & Davis,D . (2020) .señala que:

GENERALIDADES

Las veredas son pavimentos rígidos de concretos simples, ubicados a los lados de la calzada con la finalidad de garantizar la seguridad y el tránsito peatonal, alejándolos de la zona de circulación vehicular, esto se logrará acondicionando a las veredas su ancho, longitud, espesor, bombeo y forma.

DISEÑO GEOMETRICO DE LA VEREDA

Las veredas son losas de concreto simples, que terminan en las intersecciones en diferentes formas, siendo las más comunes en ochavo o martillo.

Estas últimas se utilizan para encauzar el tráfico hacia el centro de la calle, regulan el ancho del estacionamiento o de los jardines, dando una mejor estética Con la preparación de la sub-rasante y el acondicionamiento del terreno natural, eliminando el material sobrante donde se requiere corte o relleno, y con la compactación adecuada de la superficie, la sub rasante de la vereda debe quedar 26 cm por debajo del nivel de vereda terminada.

PARAMETROS QUE CONDICIONAN EL DISEÑO

GEOMETRICO DE LA VEREDA

Para el diseño geométrico de la vereda se debe tener en cuenta las normas del Reglamento Nacional de Construcciones R.N.C., presentando los siguientes

parámetros:

- El espesor mínimo de la losa de concreto será de 4", con un ancho mínimo de 1.20 m.
- Que la evacuación de las aguas pluviales hacia la pista y sumideros las veredas deben tener un bombeo de 1 - 4 %.
- Considerando que la dosificación será suficiente para asegurar una resistencia mínima de 175 kg/cm², y una durabilidad adecuada según el clima de la localidad.

- Se preverá una junta de dilatación cada 3 m, con un ancho de $\frac{3}{4}$ " impermeabilizándola con material asfáltico.
- La rasante de la vereda quedará 10 cm sobre la rasante de la pista al pie de sardinel.

PREPARACION DE LA SUPERFICIE PARA CONSTRUIR LA VEREDA

La sub rasante está constituida por el terreno natural nivelado, compactado a humedad óptima, se hará de acuerdo a las cotas especificada en los planos, para tal efecto se procederá de la siguiente manera:

- Previamente se tendrá cuidado en revisar y probar minuciosamente todas las tuberías de conexión de agua y desagüe.
- La superficie se nivela, eliminando el material donde se requiere hacer cortes y por el contrario deberá rellenarse donde sea necesario. En el caso que en la sub-rasante existieran materiales extraños y perjudiciales se eliminarán reemplazando por material adecuado.
- Se distribuirá agua en la sub-rasante hasta que alcance la humedad óptima, hasta una profundidad de 20 a 25 cm. Se tendrá cuidado en dejar evaporar o filtrar todo exceso de humedad antes de proceder a la compactación.
- Una vez humedecida, se procederá a la compactación con plancha vibratoria mecánica o con pisones de tal manera que una vez compactada quede 26 cm. Por debajo del nivel de vereda terminada. De esta manera estará lista para recibir a la capa de sub-base o directamente a la base.

CONSTRUCCIÓN

Para la construcción de veredas, sardineles y rampas se desarrollará con la dosificación del diseño de mezcla para una resistencia de 175 kg/cm² presentada más adelante.

Sobre la sub-rasante debidamente compactada y superficialmente seca se colocará una capa de afirmado de 10 cm de espesor, cuya granulometría deberá cumplir las normativas vigentes

Para nuestro estudio se utilizará el mismo material de la base del pavimento, que procederá de la cantera Tres Tomas, para lo cual se deberá eliminar los agregados mayores de 1".

- Se extenderá el material sobre la superficie, acondicionándole agua para

un mezclado uniforme; para luego proceder a una compactación hasta alcanzar por lo menos el 95% de la densidad máxima obtenida en el laboratorio (Proctor Modificado).

- Terminada la base, sobre ella se apoyará la losa de concreto simple cuyo espesor será de 4", que es el mínimo especificado por el R.N.C. Los materiales que intervienen en la construcción de la losa son el cemento Portland Tipo 1, agregado grueso, agregado fino, y agua en la proporción de mezcla obtenida en el diseño que se presenta más adelante.

- El concreto simple empleado en la mezcla deberá estar bien nivelada y compactada mediante vibrado o chuseado, de manera que se obtenga una superficie uniforme y rugosa.

- Pasando una hora de vaciado el concreto, se procederá al acabado, con un revestimiento de 1 cm de espesor, empleando un mortero de 1: 2 en volumen.

- La superficie terminada se dividirá en paños cuadrados de 1 m de lado, con bruña. Los bordes de las veredas se rematarán con bruña de canto. Antes de aplicada la segunda capa el planchado, se dejará reposar la capa un tiempo no mayor de 30 minutos.

- La superficie de acabado se asentará primero con paleta de madera y se terminará con plancha de metal, a fin de obtener un acabado parejo, será conveniente dejar con cierta aspereza el piso.

- Los paños serán de 3 m de longitud, separados entre sí por juntas de 1" ancho.

CURADO DE LA SUPERFICIE

La superficie de vereda terminada, es necesaria curarla para la hidratación del cemento. Las veredas se someterán a un curado con cubierta y abundante agua durante los tres días siguientes a su vaciado. Esto se hará alternado para evitar rajaduras por dilatación. Posteriormente y durante los 19 días siguientes, deberá seguir recibiendo continuamente agua.

La superficie de la vereda será plana, sin resaltes ni ondulaciones, las tapas y cajas de buzones quedarán al ras con la superficie de la vereda.

SARDINELES DE LAS VEREDAS Y SARDINELES

INDEPENDIENTES

Son los sardineles adjuntos a las veredas y jardineras independientes que

tengan que construirse para separar el jardín de la vía. Se empleará la misma dosificación utilizada en veredas. Estos sardineles tienen por fin de confinar y separarlas diferentes partes de la sección transversal de la vía y se construirán de acuerdo a las características geométricas mostradas en el plano de detalles constructivos.

DOSIFICACIÓN DEL CONCRETO PARA VEREDAS

El diseño de veredas se basa fundamentalmente en el diseño estructural de la losa de concreto hidráulico, la cual estará apoyada sobre la subrasante o una capa de material seleccionado. Para el diseño y construcción de la losa de concreto se utilizará materiales de la cantera Tres tomas y la Victoria. La dosificación será la suficiente para asegurar la resistencia mínima de 175 Kg/cm² y una durabilidad adecuada según el clima de la localidad (R.N.C.), y se obtendrá del resultado del diseño de mezclas, teniendo en cuenta las características y propiedades de los materiales a utilizar así como la relación agua-cemento.

DISEÑO DE MEZCLAS DEL CONCRETO PARA VEREDAS

Teniendo como referencia el procedimiento de diseño para pavimentos rígidos y utilizando las tablas correspondientes a los diseños de mezclas, presentamos a continuación el diseño de mezclas para veredas.

REQUERIMIENTOS DE DISEÑO

En el diseño de mezclas para veredas, se ha considerado una resistencia en compresión simple del concreto especificada a los 28 días de 175 Kg/cm². Material: Cemento Portland Tipo I Mejorado Pacasmayo.

1.2.2 CONSTRUCCION DE VEREDAS

Wilder,C & Bernardino,C . (2018) .señala que:

nace por la necesidad de mejorar las condiciones de transitabilidad Vehicular y Peatonal en la zona urbana del distrito de Santo Domingo de la Capilla; ya que, en este distrito, la población tiene dificultades al trasladarse por sus calles y poder dirigirse a sus centros de labores en la ciudad, Actualmente cuentan con calles de tierra natural sin ningún diseño geométrico y en mal estado por la presencia de lluvias tal como se observó en la visita realizada a la zona. Esta situación ocasiona malestar a la

población por los problemas sociales, económicos y culturales que se suscitan. Problemas que sufren los pobladores de zona urbana de aledaños. Esta situación negativa afecta de una parte la salud de la población la cual está expuesta diariamente a la inhalación de aire contaminado producto del polvo muerto que se genera con el tránsito que circula por las vías internas y externas del centro urbano, además se pone en riesgo la integridad física de los transeúntes exponiéndolos a accidentes de tránsito. Así mismo ante la presencia de fenómenos lluviosos, que por decirlo de una manera con el transcurrir de los tiempos se tornan cíclicos afectando fundamentalmente a las viviendas de población que carece de infraestructura vial y peatonal adecuada, esta situación negativa se aúna al constante deterioro del ornato del Distrito, así como también al deterioro paulatino que sufren los bienes del hogar ante la presencia permanente de polvo muerto en las calles y por motivos de las corrientes de viento

El Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE) – 2015; lo puntualiza como una Estructura compuesta por capas que apoya en toda su superficie sobre el terreno preparado para soportarla durante un lapso denominado Período de Diseño y dentro de un rango de Serviciabilidad. Esta definición incluye pistas, estacionamientos, aceras o veredas, pasajes peatonales y ciclo vías.

Wilder,C & Bernardino,C . (2018) .señala que:

Las veredas son pavimentos rígidos de concreto, ubicados a los costados de la calzada, es de superficie plana, presenta una ligera pendiente transversal, que permite la evacuación, del agua que cae sobre su superficie. Su finalidad es el tránsito seguro y cómodo de los peatones, alejándolos de la zona de circulación vehicular, tiene su nivel por encima de la pista o superficie de rodadura.

Según lo publicado por Rojas (2012), “Las veredas se definen como áreas que aparecen partiendo de la viabilidad, y que se conectan con otras zonas comunes de una ciudad para conformar un espacio principal de la vida

pública. Presentan un recurso para el desplazamiento de las personas, lo que condiciona su diseño” (p.47).

PRIMERA DIMENSIÓN: Producto terminado

Kuong, J. (2014) es el uso de los recursos para completar un producto dentro de un plazo y un estándar de calidad dado. El mejoramiento de la productividad es una de las mejores formas de aumentar la rentabilidad y lograr el objetivo de optimizar el Costo en la ejecución de una obra de construcción y no solo es asunto de obra, es tarea de la organización. Además indica que para controlar la productividad en la construcción es necesario controlar la productividad en la mano de obra, en los equipos y en los materiales.

Valerio, R. (2001). Resalta que para el Ingeniero o Constructor Civil que se dedica a materializar proyectos, en los que debe lograr objetivos básicos, tales como el obtener obras de calidad y al menor costo posible, es fundamental poseer un amplio conocimiento y un adecuado dominio de las técnicas de programación y control. Además hace conocer que la estructura de la empresa constructora está necesariamente relacionada con el tamaño de la misma, la naturaleza de las actividades que realiza y el volumen de las operaciones, es importante que sea de carácter dinámico esto es para adaptarse con rapidez, el cambiante medio en que se desarrolla la industria de la construcción.

Para que haya un producto terminado de calidad es necesario la comunicación, organización y todos los involucrados en los procesos de obra

Mijael, M & Raul, R . (2018) .señala que:

el éxito en la ejecución de las obras es importante el apoyo de la sede central, tanto en el nivel logístico como técnico. La relación entre la obra y la sede central es importante y abarca a todos los niveles de la organización, la ejecución de la obra implica el movimiento coordinado y efectivo de cada una de las divisiones que conforman la empresa, cada una en la función que le

corresponde. Y que la organización de la obra es de suma importancia para el logro de los objetivos trazados, dotando a ésta del elemento necesario. Existiendo actualmente un mercado de amplia competencia, las empresas deben desempeñarse más eficientemente ante situaciones que muchas veces representan un reto en el tiempo y en técnica. La obra está encabezada por el jefe de obra, responsable del desarrollo de la misma. Bajo esta dirección actuarán en forma organizada los servicios administrativos, almacenes, caja, contabilidad, planillas. Los servicios generales brindarán apoyo logístico para un mejor desarrollo de la obra la oficina técnica con el apoyo de uno o más ingenieros de los cuales tendrán entre sus funciones la programación y control de los trabajos/el control de costos, las valorizaciones, la administración de los laboratorios para el control de calidad de la obra y la dirección del personal de apoyo, maestros de obra, topógrafos, etc.

SEGUNDA DIMENSIÓN: ATRASOS DE OBRA

Elnagar,A & Yates,J . (1997) .señala que:

Los retrasos son actos o eventos que posponen, extienden o de alguna manera alteran el cronograma, parte de un trabajo o todo el trabajo. Los retrasos incluyen aplazamiento, paralización, desaceleración, interrupción, disminución de rendimiento, y todo lo relacionado con reprogramación, interferencias, ineficiencias y pérdida de productividad y producción. Los retrasos pueden ser el resultado de trabajos adicionales, o trabajos suspendidos, retrasos causados por el contratista o de cualquiera otra causa bajo condiciones generales.

Trauner (2009). señala que:

Antes de que pueda comenzar cualquier discusión sobre el análisis de demora, unas comprensiones claras de tipos generales de retrasos son necesarios. Hay formas básicas de categorizar los retrasos:

1. Retrasos Críticos vs No críticos

En cualquier análisis de demoras en un Proyecto, el enfoque principal es en las demoras que afectan el progreso de todo el proyecto (la fecha de finalización del proyecto o la fecha del hito) que son fundamentales para la finalización del proyecto. Sin embargo, ocurren muchos retrasos que no retrasan la fecha de finalización del proyecto o una fecha de hito. Las demoras que afectan la finalización del proyecto, o en algunos casos un hito, se consideran retrasos críticos, y los retrasos que no afectan la finalización del Proyecto o una fecha de hito son retrasos no críticos. El concepto de retrasos "críticos" emana del Método de ruta crítica (CPM) programación. Mientras que la determinación de una actividad crítica es un elemento principal de la programación de CPM, todos los proyectos, independientemente del tipo de horario, tienen Actividades "críticas". Si estas actividades se retrasan, la fecha de finalización del proyecto o una fecha de hito se retrasará. En algunos contratos, el término "elemento de control" de trabajo "será utilizado. Normalmente, esto se refiere a actividades críticas o trabajo crítico. Independientemente del tipo de horario utilizado, todos los proyectos tienen una ruta crítica: el camino de actividades que, si se retrasan, retrasarán la fecha de finalización. Determinar qué actividades realmente controlan la fecha de finalización del Proyecto depende de lo siguiente:

- El proyecto en sí
- El plan y el cronograma del contratista (particularmente la ruta crítica)
- Los requisitos del contrato para secuencia y fase
- Las limitaciones físicas del proyecto: cómo construir el trabajo desde una perspectiva práctica.

2. Retrasos Excusables vs No excusables.

2.1. Retrasos Excusables:

Una demora excusable, en general, es una demora que se debe a un evento imprevisible más allá del control del Contratista o del Subcontratista. Normalmente, de acuerdo con las disposiciones generales comunes en las especificaciones de los organismos públicos, los retrasos resultantes de los siguientes eventos serían considerado excusable:

- Huelgas laborales generales

- Incendios
- Inundaciones
- Cambios dirigidos por el propietario
- Errores y omisiones en los planes y especificaciones
- Condiciones diferentes del sitio o condiciones ocultas
- clima inusualmente severo
- Intervención de agencias externas (como la EPA)
- Falta de acción por parte de los organismos gubernamentales, como la inspección de la construcción

Estas condiciones pueden ser razonablemente imprevisibles y no estar bajo el control del Contratista. Antes de que el analista concluya que una demora es excusable basada únicamente en las definiciones anteriores, él o ella debe referirse a los documentos contractuales de construcción. Las decisiones sobre retrasos deben tomarse dentro del contexto del Contrato específico.

2.2. Retrasos Inexcusables:

Las demoras inexcusables son eventos que están bajo el control del Contratista o que son previsibles. Estos son algunos ejemplos de retrasos inexcusables:

- Rendimiento tardío de subcontratistas
- Entrega a destiempo de los proveedores
- Mano de obra defectuosa por parte del contratista o subcontratistas
- Una huelga laboral específica del proyecto causada por la falta de voluntad del contratista para reunirse con representantes laborales. De nuevo, el Contrato es el documento controlador que determina si un retraso se consideraría inexcusable.

El propietario y el contratista o redactor de las especificaciones del contrato deben asegurarse de que los documentos del contrato sean claros y no ambiguos ya que en él se definen los términos de un retraso excusable o inexcusable.

3. Retrasos Compensables vs No Compensables.

Una demora indemnizable es una demora en la que el Contratista tiene derecho a una extensión de tiempo y a una compensación adicional. Con respecto a las demoras excusables y no justificables, solo las demoras

justificables pueden ser indemnizables. Un retraso no compensable significa que, aunque puede haber ocurrido un retraso excusable, el Contratista no tiene derecho a ninguna compensación adicional resultante de la demora excusable. Además, un retraso no excusable no autoriza una compensación adicional ni una extensión de tiempo.

Si un retraso es compensable o no depende principalmente de los términos del Contrato. En la mayoría de los casos, un Contrato especifica los tipos de retrasos que no se pueden pagar, por los cuales el Contratista no recibe dinero adicional, pero se le puede otorgar una extensión de tiempo. Los contratos distinguen entre las demoras compensables y las no compensables de muchas maneras.

TERCERA DIMENSIÓN: Defectos En la obra

LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO señala que:

El artículo 50º de la ley de contrataciones del estado, dispone que el contratista es el responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos de los bienes o servicios ofertados por un plazo no menor de un (01) año contado a partir de la conformidad otorgada por la entidad, el contrato podrá establecer excepciones para bienes fungibles y/o perecibles, siempre que la naturaleza de estos bienes no se adecue a este plazo. En este caso de contratos de obras, el plazo de responsabilidad no podrá ser inferior a siete (07) años, contado a partir de la conformidad de la recepción total o parcial de la obra, según corresponda. Las partes deberán establecer el plazo máximo de responsabilidad del contratista.

El plazo para la evaluación, determinación de si la obra se encuentra en periodo de garantía, designación del administrador de contrato y envío del memorándum a las Unidades Gerenciales solicitando la designación de sus especialistas, no deberá ser mayor a tres (3) días hábiles. El plazo que tiene las Unidades Gerenciales para la designación de los especialistas y comunicación a estos de tal designación, no deberá ser mayor a tres (3) días hábiles. El plazo para que el comité de Ffallas se instale para dar inicio a sus

actividades es de tres (3) días hábiles desde que se le comunica a sus miembros su designación.

LEY DE CONTRATACIONES DEL ESTADO señala que:

De no existir responsabilidad conforme a los informes de la Unidad Zonal y del Comité de Fallas, La Unidad Gerencial de Conservación procederá de acuerdo al numeral 6.2. Si se determina que los trabajos que corresponde ejecutar son menores (tales como aquellos trabajos que por su monto pueden realizarse bajo procesos de menor cuantía), y que no requieren la contratación de un consultor para la elaboración del Expediente Técnico para la reparación de fallas, La Unidad gerencial de Obras, de Operaciones o de Puentes e Intervenciones Especiales, según corresponda, comunicará a la Unidad Gerencial de Conservación para que a través de la Unidad Zonal respectiva, se efectúen las reparaciones señaladas precedentemente. Si las fallas menores presentadas sean resultado de obras bajo la administración de la Unidad Gerencial de Conservación, esta realizará las reparaciones. 127 Cuando los trabajos que corresponde ejecutar no sean menores, la Unidad Gerencial de Conservación, de Obras, de Operaciones, o de Puentes e Intervenciones Especiales, según sea el caso, solicitaran la contratación del consultor que elaborará el expediente técnico mencionado en el numeral anterior, debiendo realizar las coordinaciones necesarias para tal fin. El expediente técnico de reparación de fallas deberá contener la reconstrucción de las partidas afectadas, así como el planteamiento y diseño de los trabajos que solucionen el origen de las fallas ocurridas, el mismo que será revisado y aprobado por la Unidad Gerencial que elaboró los estudios de la obra, de conformidad con el procedimiento de aprobación del estudio y/o expediente técnico. Luego que el expediente técnico de reparación de fallas se apruebe mediante el resolutivo correspondiente, la Unidad Gerencial responsable coordinará la ejecución de las reparaciones.

El artículo 1784° señala que:

referido a la responsabilidad del contratista por destrucción, vicios ocultos o ruina sobreviniente, señala lo siguiente: Si en el curso de los cinco años desde su aceptación la obra se destruye, total o parcialmente, o bien presenta evidente peligro de ruina o graves defectos por vicio de la construcción, el contratista es responsable ante el comitente o sus herederos, siempre que se le avise por escrito de fecha cierta dentro de los seis meses siguientes al descubrimiento. Todo pacto distinto es nulo. El contratista es también responsable, en los casos indicados en el párrafo anterior, por la mala calidad de los materiales o por defecto del suelo, si es que hubiera suministrado los primeros o elaborado los estudios, planos y demás documentos necesarios para la ejecución de la obra. El plazo para interponer la acción es de un año computado desde el día siguiente al aviso a que se refiere el primer párrafo.

El artículo 1785°.- Referido a la liberación de responsabilidad del contratista, señala lo siguiente: “No existe responsabilidad del contratista en los casos a que se refiere el artículo 1784°, si prueba que la obra se ejecutó de acuerdo a las reglas del arte y en estricta conformidad con las instrucciones de los profesionales que elaboraron los estudios, planos y demás documentos necesarios para la realización de la obra, cuando ellos le son proporcionados por el comitente.”

1.3 Marco conceptual

Anchura efectiva de vía

Según el Manual de capacidad de carreteras, (2 000), son Diversos estudios han demostrado que los peatones no caminan siguiendo patrones que se ajusten a carriles de flujo, sino que se debe considerar el ancho de la sección transversal efectiva disponible para la caminata. Para efectos del diseño de infraestructura peatonal, se considera un concepto similar al de carril, para definir anchos mínimos, sin embargo, en la práctica las trayectorias que siguen los peatones difieren de la línea recta. El ancho de acera libre se refiere a la porción de la vía que puede usarse eficazmente para los

movimientos peatonales en su caminata, los peatones se alejan de los obstáculos y no suelen acercarse estrechamente a las paredes. Por consiguiente, este espacio no utilizado debe descontarse al analizar una infraestructura peatonal. Lo mismo ocurre con los edificios residenciales y zonas comerciales con vitrinas, así como los elementos del mobiliario urbano, como postes de luz, buzones, señales de tránsito, paraderos de buses, ventas . ambulantes, entre otros, que por supuesto, deben ser descontados del área efectiva de caminata

Caracterización de flujos peatonales

Según Guío, (2 009), es el ingeniero de tránsito suele determinar las variables de flujo peatonal mediante la realización de toma de información primaria o estudios de campo, la metodología para estos estudios suele variar dependiendo del objetivo que se pretenda lograr, así, por ejemplo, un estudio de volumen peatonal que pretenda determinar el grado de utilización de una acera, puede no requerir la distinción del tipo de peatón; mientras que un estudio de volúmenes para diseñar un cruce en una zona de alto flujo peatonal requiere necesariamente conocer la participación y características de cada categoría considerada dentro de la corriente peatonal

Volumen de tránsito peatonal

Según (Guío, 2 009),es también denominado aforo o conteo, es un estudio realizado comúnmente en ingeniería de tránsito, su objetivo es cuantificar la demanda de infraestructura peatonal, especialmente su variación (espacial y temporal), distribución (por sentidos o cruces en accesos de intersecciones) y composición (de acuerdo con los atributos de los peatones, como género, edad y ocupación). Los aforos peatonales son realizados mediante sensores que el peatón generalmente no detecta como lo son las cámaras de video, sin embargo, su utilización en los aforos implica contar con software especializado para conteo. Sin embargo, en muchos sistemas con altos flujos peatonales, los conteos son realizados en forma mecánica o mediante sensores electromagnéticos u ópticos. En los estudios de

ingeniería de tránsito aún se utiliza mucho el conteo manual, puesto que en ocasiones se requiere identificar algunas características del peatón, por ejemplo su edad; realizar esta identificación mediante el uso de sensores puede resultar muy costoso e involucrar grandes errores de medición.

Otro aspecto que ha inducido la continuidad en el uso de conteos manuales es el costo de la mano de obra dado que no se requiere preparación especial para realizar este tipo de estudio

Infraestructura peatonal.

La infraestructura peatonal, cuenta con aceras, vados, escaleras, pasos peatonales, intersecciones viales, las señalizaciones y mobiliarios. En la actualidad, las vías peatonales en la mayoría de las ciudades, son parte de las infraestructuras públicas, sin embargo, no han sido tomadas en cuenta en el diseño acorde al servicio de los peatones, ya que no ofrecen a los usuarios comodidad, seguridad, accesibilidad y continuidad.

Señalizaciones

Según Ferri (2009), la señalización es conjunto de señales que ordenan la movilidad de los distintos sistemas de transporte y medios de desplazamiento. Las señalizaciones son fundamentales en las calles y carreteras, no solo para ordenar el tráfico, sino para mejorar la seguridad de los usuarios del espacio público, sobre todo los niños y ancianos.

Para ello es necesario de las señalizaciones se encuentren en buen estado, sean visibles para todos los ciudadanos con la finalidad de evitar accidentes. Existen 2 tipos de señalizaciones: la Horizontal o llamadas también marcas viales (Pasos de cebra, bandas delimitadoras, franjas de control de velocidad, etc) y la vertical o señalizaciones en postes, cuya normativa se basa según la UE como las señalizaciones preventivas (Semáforos, rompemuelleres), informativas y reglamentarias.

Calidad de Servicio

Según Ferri (2009), es la capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar. Es decir, la posibilidad de tener acceso a cualquier espacio público. Cuya importancia es relevante para evitar situaciones de exclusión social y laboral, debido a las planificaciones deficientes de los servicios de transporte público o a un diseño inadecuados de las vías públicas. La accesibilidad universal se asegura cuando cualquier persona, puede desplazarse al lugar requerido, ya sea a pie, en transporte, en bicicleta o vehículos, sin poner en riesgo su integridad.

Seguridad

Según AASHTO (citado en Jerez,) es uno de los criterios que debe contar y brindar la infraestructura peatonal, puesto que la seguridad depende de ella. Esta debe estar, libre de peligros, obstáculos, contar con señalizaciones que minimicen los conflictos o accidentes. La seguridad debe ser reflejada en todos los puntos de cruces y calles, lo cual debe brindar facilidad, rapidez y protección.

Confort

La OMS (citada en Solana, 2011) define el confort como "un estado de Bienestar Físico, Mental y Social". Según Solana (2011), confort significa "eliminar las posibles molestias e incomodidades generadas por distintos agentes que intervienen en el equilibrio de la persona".

Densidad peatonal

Según (Guío, 2 009), la medición de densidad peatonal se realiza con el fin de encontrar condiciones operativas, especialmente cuando se trata de evaluar atributos como la comodidad. Existen dos condiciones que deben considerarse en los estudios de densidad: peatones en movimiento y peatones en áreas de espera. Los estudios para determinar densidad

peatonal también se basan en observación directa en campo. Debe tenerse en cuenta que la densidad es una variable estática, por esta razón, su observación manual suele ser dispendiosa. El método de medición manual de la densidad se basa en definir previamente un área o áreas de observación, estas áreas deben tener un tamaño lo suficientemente grande como para tener buena probabilidad de que en un instante dado se observe un número significativo de peatones. Pero el tamaño debe ser lo suficientemente pequeño para que la observación sea instantánea, de manera que no entren ni salgan peatones al área considerada durante la observación. El método más utilizado para determinar densidad es la utilización de cámara de vídeo o cámara fotográfica, puesto que sobre una imagen puede contarse el número de peatones por unidad de área con precisión. Usualmente suele determinarse indirectamente la densidad, sin recurrir a su medición, a partir de la ecuación fundamental del flujo vehicular, con base en conteos de flujo y determinación de velocidad media espacial.

Peatón

Según Castañeda, (2 010). Se define a un peatón como a cualquier persona que se moviliza a pie; para los viajes relativamente cortos, el caminar puede ser un modo eficiente. Los peatones tienden, para anticipar a su objetivo, mirar a una visual de 15° debajo de la horizontal de los ojos; generalmente no observan hacia abajo a menos que algo atraiga su atención, por lo tanto, cuando haya cambios uniformes en la elevación de la superficie, o en las características del terreno, éstas no se considerarán en la Fig 7, se muestra la representación simplificada del área mínima que necesita un peatón para su libre tránsito sin tener un contacto físico con otro peatón

Visibilidad y reacción del peatón

Según Jerez y Torres, (2 009). se define como la percepción visual que tiene el peatón respecto a los vehículos que pasan por la vía, la forma como puede identificar el peligro y el grado en que pueda verse afectado. Esta varía de

acuerdo la hora del día, dependiendo si se trata del día o la noche; en condiciones nocturnas influyen dos factores: la iluminación que pueda tener el peatón y el contraste visual del peatón con su entorno. En la luz del día el contraste con su entorno es una ayuda muy importante a su visibilidad, los colores pueden ser más pronunciados, lo que no ocurre en las sombras de los árboles, edificios y bajo condiciones climáticas no favorables para el peatón

CAPÍTULO II: Planteamiento del Problema

2.1 Descripción del problema

Según Díaz, M. (2016) Las vías peatonales en la mayoría de las ciudades del Perú, constituyen una parte descuidada de las infraestructuras de tránsito vial que no han sido objeto de la atención debida, con diseños a veces no acordes al servicio que han de ofrecer a los usuarios por una parte y por otra con mantenimientos insuficientes. En los últimos 20 años, debido principalmente al crecimiento económico sostenido del Perú se ha dado un aumento en la tasa de motorización, sobre todo en los núcleos de desarrollo de nuestro país, dicho fenómeno sumado a la falta de inversión en infraestructura peatonal y a una política de inversión en infraestructura vehicular, ha tenido entre algunas de sus consecuencias la falta de interés por parte de las personas de disfrutar de la calle, su barrio y su comunidad.

Es de necesidad pública la construcción de veredas en las zonas urbanas y rurales ya que ayudan al desplazamiento peatonal de la población usuaria en su día a día conectando las viviendas y con los pequeños negocios comerciales, mercadillos, almacenes, minimarkets, ferreterías, colegios públicos o privados, postas médicas, clínicas particulares, etc que son generadores del entorno económico que se vive en países en camino a un desarrollo social sostenible

Según el enfoque de Pérez (2018) .La calidad de vida de las personas necesita vías pavimentadas para que la población pueda desplazarse con

comodidad y tranquilidad, buscando la modernización de las ciudades y ámbitos rurales. (p. 64).

Es necesario diagnosticar el nivel en el cual se encuentra actualmente la calidad de la construcción de veredas ejecutadas en el distrito de San Juan Bautista y saber si estas fueron diseñadas correctamente y la población en estudio hace uso de la misma y ver si presentan daños externos e internos que podrían haber sufrido en estos años producto de la erosión por agentes naturales todo esto en beneficio de la población que son aquellos el cual al final usarán estos servicios viales para su desplazamiento y comunicación diaria.

Formulación del problema

2.2.1 Problema general

¿En que Nivel se relaciona la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?

2.2.2 Problemas específicos

¿ como se da la Gestión De La Calidad según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?

¿Cómo es el Impacto En La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?.

¿ Existe relación entre La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?

2.3 Objetivos

2.3.1 General

Determinar el nivel en que se relaciona La Gestion De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

2.3.2 Específicos

Evaluar como se da La Gestion De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Identificar el Impacto En La Gestion De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Establecer la relacion entre La Gestion De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

2.4 Justificación e importancia

Teórica:

La presente investigación sirve para conocer la realidad de La Construcción De Veredas del Distrito De San Juan Bautista , Percepción, Servicio esperado, Duración, Producto terminado, Atrasos de obra, defectos de obra y otros que avarquen estos problemas de la calidad en estos tipos de infraestructuras peatonales .

Finalmente comparar, disenter resultados y hacer epistemología de la calidad de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista.

Metodológico:

Es importante por que las variables con sus dimensiones permiten operacionalizarlas para el mejor estudio.

Practico:

Es importante por que ayudara a Determinar Como Mejorar En Un Futuro Una Mejor Calidad De Construccion de Veredas Evitando Consecuencias Negativas Que Se Puedan Dar Antes Y Despues De Su Construccion.

Social:

Es importante por los beneficios del estudio seran para los pobladores del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista.

2.5 Hipótesis**2.5.1 Hipótesis General**

La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel alto Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

2.5.2 Hipótesis Específicos

La Gestión De La Calidad se da bastante Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

El Impacto de la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas es Positivo Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Existe relación entre la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

2.6 Variables

2.6.1 Identificación de variables

V1: Gestión De La Calidad

V2: Construcción De Veredas

2.6.2 Definición de las variables

La variable independiente: Gestión De La Calidad se define conceptualmente como el uso ideal de los elementos que se utilizan para la construcción de las obras de tal manera que esta se de en el tiempo acordado, costo establecido y de buena calidad como producto final que sera entregado al usuario (poblacion).

La variable dependiente: Construcción de veredas se define conceptualmente como construcciones hechas de concreto simple o armado, que se levantan alrededor de las viviendas (el perímetro) o en la fachada de las viviendas con el fin de servir como tránsito peatonal.

La variable independiente: Gestión De La Calidad se define operacionalmente en base a sus dimensiones : Percepción, Servicio esperado y Duración cuyos valores son: Bastante (41 – 60 %), a veces (21-40%), nunca (00-20%)

La variable dependiente: Construcción de veredas se define operacionalmente en base a sus dimensiones: Producto terminado, Atrasos de obra y Defectos en la obra. Cuyos valores son : positivo (51-100%), negativo (00-50%)

2.6.3 Operacionalización de las variables

V. 1	DIMENSIÓN	INDICADORES	INDICES
Gestión De La Calidad	Percepción	1. percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente Diseñados 2. percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente ubicados 3. percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población. 4. percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se usaron buenos materiales para su elaboración	Bastante: 41-60% A veces: 21-40% Nunca: 00-20%
	Servicio esperado	5. usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con los diseños realizados. 6. usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con su ubicación. 7. usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población. 8. usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple por el uso de buenos materiales para su elaboración.	
	Duración	9. usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el diseño 10. usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por su ubicación 11. usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por la necesidad de la población. 12. usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el uso de buenos materiales para su elaboración	

CAPÍTULO III: Metodología

3.1. Nivel y tipo de estudio

3.1.1 Nivel de Investigación

Teniendo en cuenta la investigación la intención de la investigación pertenece al nivel de investigación aplicada por que se empleara los conocimientos relacionadas a las variables en la solución del problema.

3.1.2. Tipo de estudio

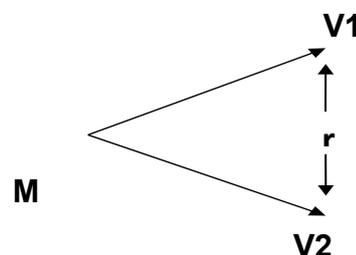
Por el grado de complejidad, la investigación se circunscribe en el tipo de investigación Correlacional, porque se buscará el grado de relación entre Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

3.2. Diseño de la Investigación

El diseño de la investigación es el no experimental, debido a que no se manipulara la variable independiente y el diseño específico es el transeccional correlacional, porque se recogerá la información en un momento determinado y en un mismo tiempo.

Tiene como propósito medir el grado de relación que exista entre las variables, miden cada una de ellas y después, cuantifican y analizan la vinculación. Tales correlaciones se sustentan en hipótesis nominales. (Arias, 2010, p. 145)

Esquema del Diseño



Donde:

M : Muestra

V1 : Gestión De La Calidad.

V2 : Construcción De Veredas

r : Índice de correlación

3.3. Población y Muestra

3.3.1 Población

Estará conformada por toda la población beneficiaria del A.H San Pablo De La Luz en el distrito de San Juan Bautista. Provincia de Maynas. Región Loreto. Las cuales **son 558 Viviendas.**

3.3.2 Muestra

Para determinar el tamaño de la muestra se aplicará la fórmula para población menor de 1500 con proporciones y errores absolutos siendo la formula

$$n = \frac{NZ^2(pe)(qe)}{E^2N + Z^2(pe)(qe)}$$

Donde:

n:9

N:510

Z²: 1.96 (Coeficiente De Confianza)

pe: proporción del elemento de estudio

qe: 0.50 complemento de pe

E: 0.05(5% de error)

$$n = \frac{510 (1.96^2)(0.50)(0.50)}{0.05^2(510) + 1.96^2(0.50)(0.50)} = \frac{510(3.84)(0.25)}{0.0025(510) + 3.84(0.25)} = \frac{489.60}{2.235} = 219 \text{ Viviendas}$$

Al reemplazar los datos en la formula se obtuvo 219 viviendas que representará el tamaño de la muestra.

La selección de la muestra se hará en forma aleatoria.

3.4. Técnicas e instrumentos y procedimientos de recolección de datos

3.4.1 Técnicas de recolección de datos

La técnica que se empleara en la recolección de la información será la encuesta por que se observara los hechos de forma indirecta

3.4.2. Instrumentos de recolección de datos

El instrumento de recolección de datos para ambas variables será el cuestionario el que será sometido a prueba validez y confiabilidad antes de su aplicación.

3.4.3. Procedimiento de recolección de datos

- ✓ Elaboración y aprobación del anteproyecto de tesis
- ✓ Elaboración de instrumentos de recolección de datos
- ✓ Prueba de valides y confiabilidad al instrumento
- ✓ Aplicación del instrumento de recolección de datos
- ✓ Sistematización de los datos
- ✓ Organización de los datos en cuadros y representación en grafica
- ✓ Análisis e interpretación de datos
- ✓ Elaboración de discusión, conclusiones y recomendaciones
- ✓ Elaboración y presentación del informe de tesis.
- ✓ Sustentación del informe

3.5. Procesamiento y Análisis de datos

3.5.1. Procesamiento

El procesamiento de los datos se realizó en forma computarizada empleando el paquete estadístico SPSS sobre la base de datos en una hoja de cálculo, los resultados se organizaron en cuadros y se los representó en gráficos.

3.5.2. Análisis de datos

El análisis de los datos se realizara empleando la estadística descriptiva para el estudio de cada variable y la estadística inferencial no paramétrica chi cuadrada (X^2) con $p < 0.05\%$ para la demostración de la hipótesis.

CAPÍTULO IV: Resultados

4.1. Análisis Descriptivo

4.1.1. Diagnóstico de la Gestión de la calidad

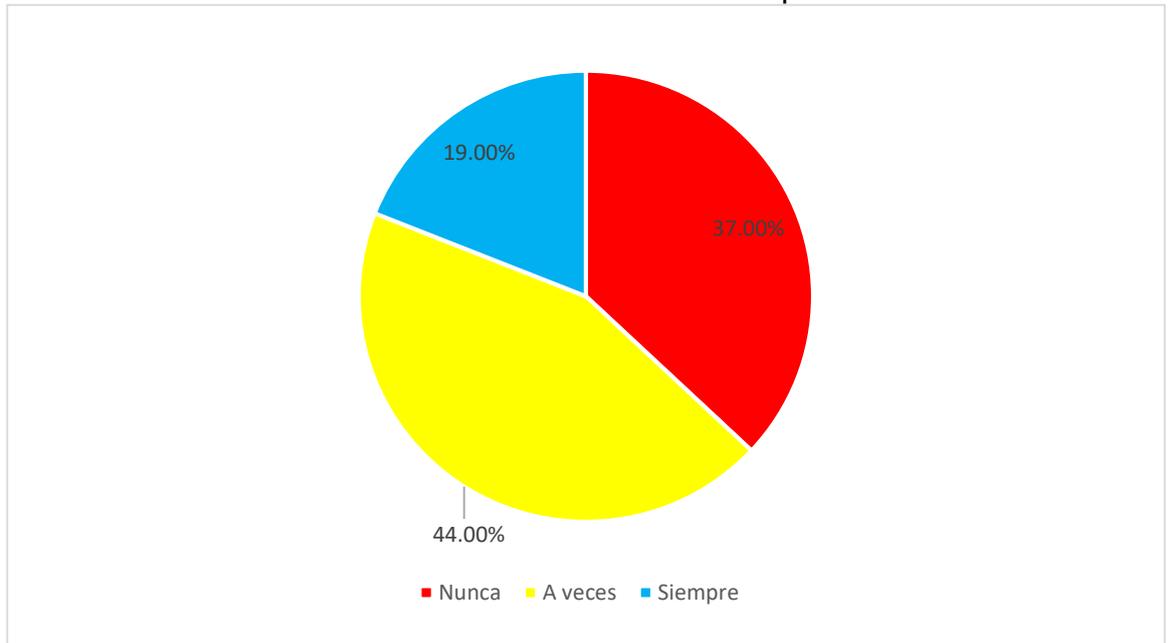
CUADRO N° 01

Percepción en obras de Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

GESTIÓN DE LA CALIDAD		Nunca (N)		Aveces (AVC)		Siempre (S)		TOTAL	
		f	%	f	%	f	%	N°	%
X 1.1	percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente Diseñados	81	37	97	44	41	19	219	100
X 1.2	percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente ubicados	76	35	103	47	40	18	219	100
X 1.3	percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población	82	37	90	41	47	21	219	100
X 1.4	percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se usaron buenos materiales para su elaboración	85	39	95	43	39	18	219	100
PROMEDIO (\bar{X})		81	37	96	44	42	19	219	100

Fuente: propia.

GRÁFICO N° 01
Percepción en obras de Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.



Fuente: Cuadro N° 01

En el cuadro y gráfico N° 01 se observa lo siguiente:

Del Promedio de 219, que representa el 100% de Viviendas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, el 37.0% (81) de Viviendas, respondieron que Nunca hay Percepción en obras de Construcción De Veredas, destacando con 39%(85) el indicador: percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se usaron buenos materiales para su elaboración, el 44.0% (96) de Viviendas, respondieron que A veces hay Percepción en obras de Construcción De Veredas, destacando con 44%(97) el indicador: percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente Diseñados, el 19.0% (42) de Viviendas, respondieron que Siempre hay Percepción en obras de Construcción De Veredas, destacando con 21%(47) el indicador: percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población.

Concluyendo que A veces hay Percepción en obras de Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

CUADRO N° 02

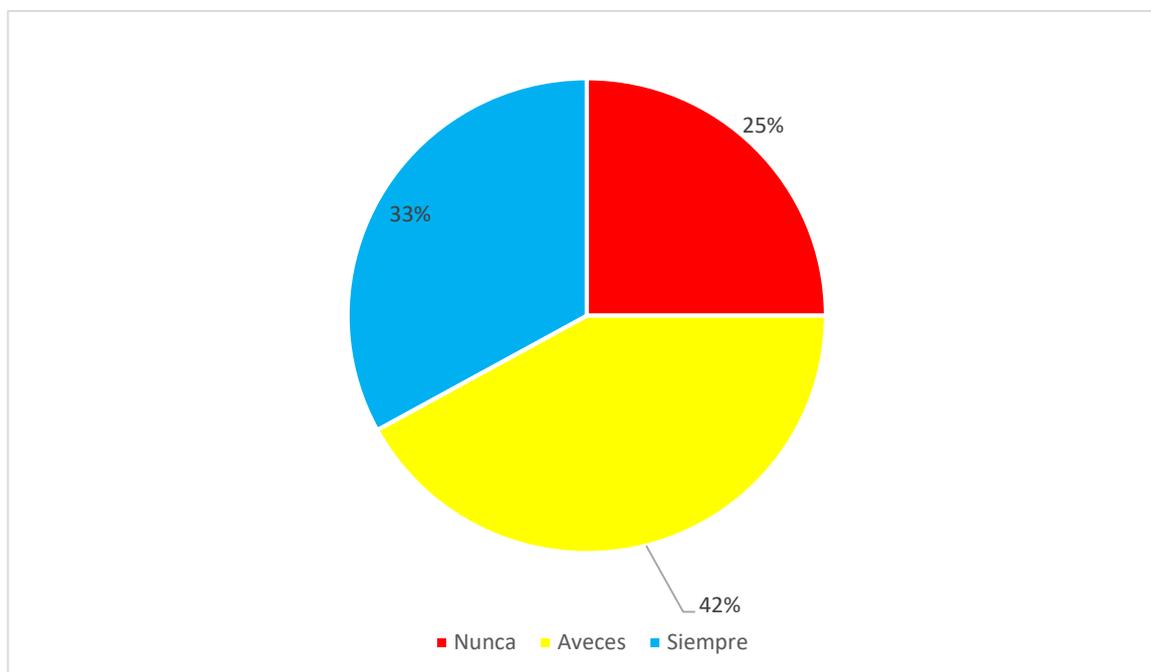
Servicio Esperado en La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

GESTION DE LA CALIDAD		Nunca (N)		Aveces (AVC)		Siempre (S)		TOTAL	
		f	%	f	%	f	%	N°	%
X2. SERVICIO ESPERADO									
X 2.1	usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con los diseños realizados.	54	25	91	42	74	33	219	100
X 2.2	usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con su ubicación.	57	26	95	43	67	31	219	100
X 2.3	usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población.	53	24	87	40	79	36	219	100
X 2.3	usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple por el uso de buenos materiales para su elaboración.	50	23	93	42	76	35	219	100
PROMEDIO (\bar{X})		54	25	91	42	74	33	219	100

Fuente: propia.

GRÁFICO N° 02

Servicio Esperado en La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023



Fuente: Cuadro N° 02

En el cuadro y gráfico N° 02 se observa lo siguiente:

Del Promedio de 219, que representa el 100% de Viviendas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, el 25.0%

(54) Viviendas, respondieron que Nunca hay Servicio Esperado en La Construcción De Veredas, destacando con 26%(57) de viviendas el indicador: usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con su ubicación. el 42.0% (91) de Viviendas, respondieron que A veces hay Servicio Esperado en La Construcción De Veredas, destacando con 43%(95) de viviendas el indicador: usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con su ubicación. el 33.0% (74) de Viviendas, respondieron que Siempre hay Servicio Esperado en La Construcción De Veredas, destacando con 36%(79) el indicador: usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población.

Concluyendo que A veces hay Calidad del servicio en obras de pavimentación en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

CUADRO N° 03

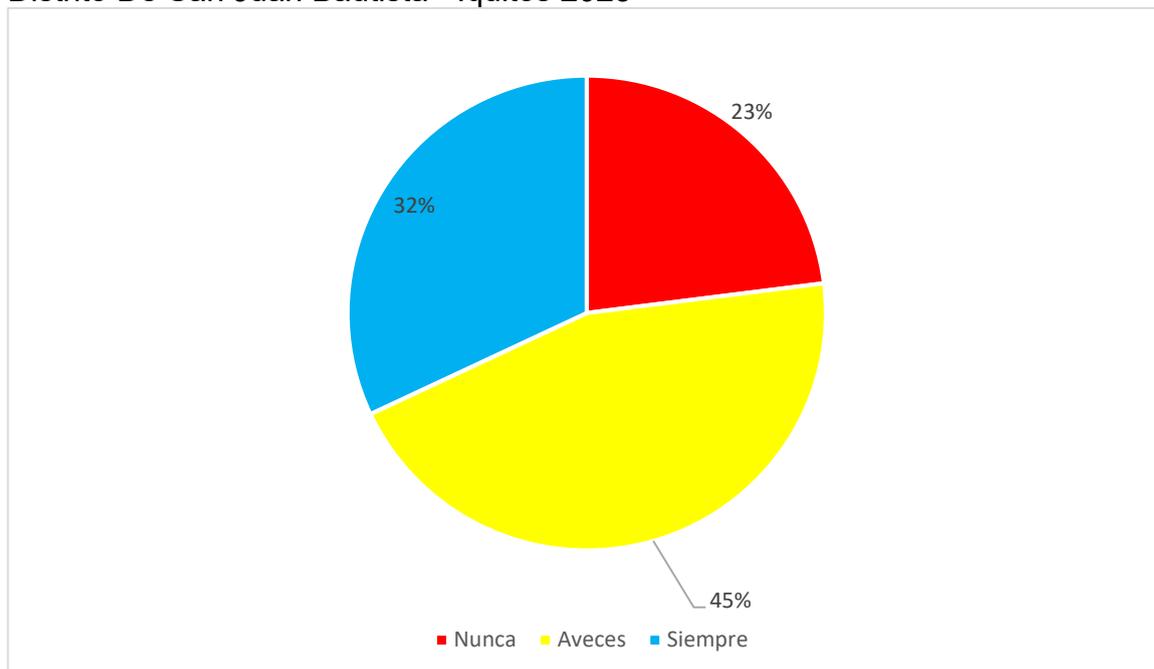
duración En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz
Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

GESTION DE LA CALIDAD		Nunca (N)		A veces (AVC)		Siempre (S)		TOTAL	
X3. DURACION		f	%	f	%	f	%	N°	%
X 3.1	usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el diseño	47	21	104	47	68	32	219	100
X 3.2	usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por su ubicación	48	22	96	44	75	34	219	100
X 3.3	usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por la necesidad de la población	64	29	91	42	64	29	219	100
X 3.4	usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el uso de buenos materiales para su elaboración	41	19	101	46	77	35	219	100
PROMEDIO (\bar{X})		50	23	98	45	71	32	219	100

Fuente: propia.

GRÁFICO N° 03

duración En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023



Fuente: Cuadro N° 03

En el cuadro y gráfico N° 03 se observa lo siguiente:

Del Promedio de 219, que representa el 100% de Viviendas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, el 23.0% (50) de Viviendas, respondieron que Nunca hay duración En La Construcción De Veredas, destacando con 29%(64) de viviendas el indicador: usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por la necesidad de la población, el 45.0% (98) de Viviendas, respondieron que A veces hay duración En La Construcción De Veredas, destacando con 47%(104) de viviendas el indicador: usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el diseño, el 32.0% (71) de Viviendas, respondieron que Siempre hay duración En La Construcción De Veredas, destacando con 35%(77) el indicador: usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el uso de buenos materiales para su elaboración.

Concluyendo que A veces hay duración En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

CUADRO N° 04

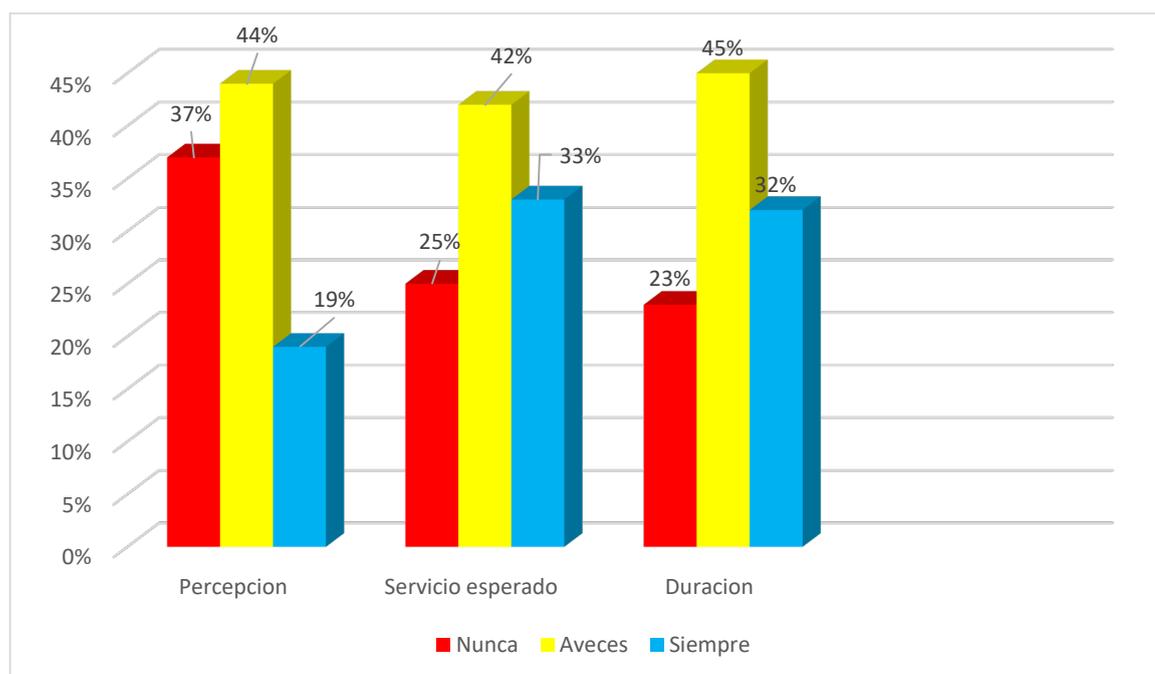
Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Gestión De La Calidad		Nunca (N)		Aveces (AVC)		Siempre (S)		TOTAL	
Dimensiones		f	%	f	%	f	%	N°	%
X 4.1	Percepción	81	37	96	44	42	19	219	100
X 4.2	Servicio esperado	54	25	91	42	74	33	219	100
X 4.3	Duración	50	23	98	45	71	32	219	100
PROMEDIO (\bar{X})		62	28	95	44	62	28	219	100

Fuente: Cuadros 1, 2,3.

GRÁFICO N° 04

Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023



Fuente: Cuadro N° 04

Del Promedio de 219, que representa el 100% de Viviendas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, el 28.0% (62) de Viviendas, respondieron que Nunca hay Gestión de la calidad en Construcción De Veredas, destacando con 37%(81) la dimensión: Percepción, el 44.0% (95) de Viviendas, respondieron que Aveces hay Gestión de la calidad en Construcción De Veredas, destacando con 45%(98) la dimensión:

Duración, el 28.0% (62) de Viviendas, respondieron que Siempre hay Gestión de la calidad en Construcción De Veredas, destacando con 33%(74) la dimensión: Servicio esperado.

Concluyendo que A veces hay Gestión de la calidad en la Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Con estos resultados se logró el objetivo específico: Evaluar cómo se da La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Aceptando también la hipótesis específica: La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel alto Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

4.1.2. Diagnóstico de Calidad De la construcción de veredas

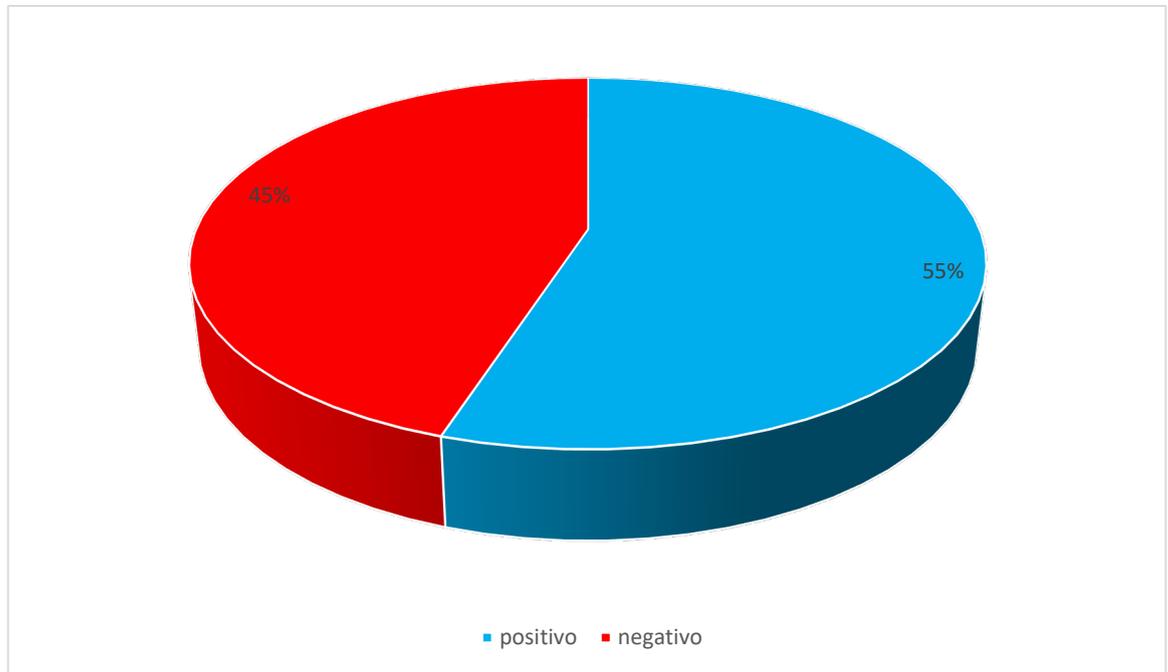
CUADRO N° 05

Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Calidad De las Obras de pavimentación	<i>f</i>	%
Positivo	121	55
Negativo	98	45
TOTAL	219	100.0

Fuente: Registro de Evaluación propia.

GRÁFICO N° 05
Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023



Fuente: Cuadro N° 05

En el cuadro y gráfico N° 04 se observa lo siguiente:

Del Promedio de 219, que representa el 100% de Viviendas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, el 55% (121) de Las Viviendas, percibieron un impacto positivo en la Calidad En La Construcción De Veredas, mientras que el 45% (98) viviendas percibieron un impacto negativo en la Calidad En La Construcción De Veredas. Concluyendo que se percibe un impacto positivo en la Calidad En La Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Con estos resultados se logró el objetivo específico: Identificar el Impacto En La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Aceptando también la hipótesis específica: El Impacto de la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas es Positivo Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

4.2. Análisis Inferencial

4.2.1. Relación entre la Gestión De La Calidad Y Su Impacto En La Construcción De Veredas

CUADRO N° 06

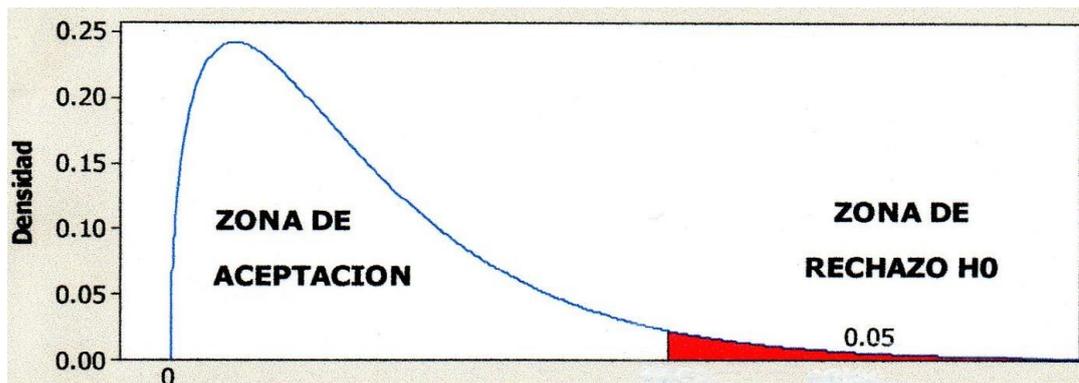
La Gestión De La Calidad Y Su Impacto En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Gestión de la calidad	Impacto en La Construcción De Veredas				TOTAL	
	positivo		negativo		N°	%
	f	%	f	%		
SIEMPRE	216	98.63	1	0.46	217	99.09
AVECES	00	00	1	0.46	01	0.46
NUNCA	00	00	1	0.46	01	0.46
TOTAL	216	98.63	3	1.38	219	100

Fuente: Cuadro N° 4, 5.

$$X^2_c = 145.31, X^2_t = 5.991 \text{ gl} = 2, p < 0.05\%$$

$$X^2_c = 145.31 > X^2_t = 5.991$$



$$X^2_t = 5.991 \quad X^2_c = 145.31$$

$X^2_c > X^2_t$ Existe relación entre la Gestión De La Calidad Y Su Impacto En Obras De Pavimentación

Al aplicar el coeficiente de contingencia se obtuvo $r = 63.16\%$ lo que indica que La Gestión De La Calidad se relaciona con La Construcción De Veredas con una magnitud moderada con la que se acepta la hipótesis de investigación: La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel moderado Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

En el cuadro N° 06 se observa lo siguiente:

Al realizar el análisis de la Gestión De La Calidad **siempre**, se observa que de 217 (99.09%) viviendas, 216 (98.63%) viviendas obtuvieron un impacto positivo en la Construcción De Veredas y 1 (0.46%) viviendas obtuvieron un impacto negativo en Construcción De Veredas.

Al realizar el análisis de la Gestión De La Calidad **Aveces**, se observa que de 01 (0.46%) viviendas, 00 (0.00%) viviendas obtuvieron un impacto positivo en la Construcción De Veredas y 01 (0.46%) viviendas obtuvieron un impacto negativo en la Construcción De Veredas.

Al realizar el análisis de la Gestión De La Calidad **Nunca**, se observa que de 01 (0.46%) viviendas, 00 (0.00%) viviendas obtuvieron un impacto positivo en la Construcción De Veredas y 01 (0.46%) viviendas obtuvieron un impacto negativo en la Construcción De Veredas.

Al establecer la relación entre la Gestión De La Calidad y la Construcción De Veredas empleando la prueba estadística inferencial no paramétrica Chi Cuadrada (X^2) se encontró que $X^2_c = 145.31 > X^2_t = 5.991$, $gl = 2$, $p < 0.05\%$ concluyendo que la Gestión De La Calidad se relaciona con la Construcción De Veredas, logrando el objetivo específico: Establecer la relación entre La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, aceptando también la hipótesis específica: Existe relación entre la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Al aplicar el coeficiente de contingencia se obtuvo $r = 63.16\%$ lo que indica que la Gestión De La Calidad se relaciona con La Construcción De Veredas con una magnitud media, aceptando la hipótesis de investigación: La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel alto Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, así también se logró el objetivo general: Determinar el nivel en que se relaciona La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

CAPÍTULO V: Discusión. Conclusiones. Recomendaciones

5.1. Discusión

Al realizar el análisis descriptivo de la Gestión De La Calidad se encuentra que la calidad siempre se da en la Construcción De Veredas en el A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, debido a que la Percepción se da de tal manera que el impacto en la construcción de veredas resulta Positivo. **en cuanto al servicio esperado** se da de tal manera que el impacto en la construcción de veredas resulta positivo en Iquitos ya que la población observa que en verdad es una obra de construcción menor pero aun así les sirve para poder desplazarse a sus viviendas, negocios, colegios , puestos de salud, negocios, y centros de trabajo haciendo que gocen de buena salud y la confianza de la municipalidad de su distrito . **En cuanto a Duración** se da de tal manera que el impacto en la calidad de la construcción de veredas resulta positivo por que cumplen con si finalidad, respetando los anchos de vereda, diseño, buenos componentes en su construcción , respeta las normativas peruanas , es resistente al comportamiento de la naturaleza de la zona y al desgaste que se da por el ismo tránsito de la población beneficiada

Un impacto negativo en la Durabilidad, haría que las obras de construcción de veredas por su mal diseño no cumpliría con los requisitos mínimos que deba tener haciéndola muchas veces muy angostas , con pendientes muy inclinadas ,falta de rampas para personas con dificultad de caminar por diversas razones accidentes ,enfermedades , etc., otra situaciones que se ven es que el mismo comienza a fisurarse por algún mal proceso constructivo en la base de las veredas o por que el diseño de mezcla fue alterado haciéndolo muy pobre . como **también un impacto negativo en la calidad del servicio** causaría que la población tenga desconfianza cuando se ejecuten la construcción de veredas en su distrito porque sabrían que no durarían mucho tiempo mostrando imperfecciones incluso hasta antes de concluir estas obras causando incomodidad e insatisfacción individual y social. **como también un impacto negativo en Percepción** causaría malestar a la población los cuales

confiando en sus gobernantes los cuales deberían realizar un correcto seguimiento y control desde la elaboración de los expedientes técnicos cuya también revisión, ejecución y cierre son llevado de la mano por profesionales idóneos, aun así se presenten problemas de estas magnitudes generarían malestar y retraso económico en la población afectada.

Al realizar el análisis descriptivo de la calidad de las obras de pavimentación, en A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, se encuentra que la construcción de veredas tiene que mejorar más en cuanto a la calidad de entrega de este tipo de obras ya que hay un buen sector que no está del todo conforme con el resultado final de este tipo de obras. **En el producto terminado** hay un sector considerable de la población que observa que, si hay un buen control por parte de la municipalidad distrital de san juan bautista tanto para la construcción de veredas pulidas, como la construcción de veredas tipo adoquinadas, también logran percibir que los materiales empleados fueron de buena calidad. **En los atrasos de obra** en la construcción de veredas la población pudo notar de manera considerable que en estos tiempos pre y post pandemia afecto el abastecimiento de los materiales al normal desarrollo de todas las obras entre ella la construcción de veredas pulidas y adoquinadas que se ejecutaron en este periodo, pero a pesar de ello lograron terminar y entregar la obra en beneficio de las poblaciones.

Al realizar el análisis inferencial empleando la prueba estadística inferencial no paramétrica Chi Cuadrada (X^2) se ha encontrado que $X^2_c = 145.31 > X^2_t = 5.991$, $gl = 2$, $p < 0.05\%$ observando que la Gestión De La Calidad se relaciona con la construcción de veredas y al aplicar el coeficiente de contingencia se obtiene $r = 63.16\%$ lo que indica **que** la Gestión De La Calidad y el impacto en la construcción de veredas, se relaciona en un nivel medio aceptando la hipótesis de investigación: La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel medio Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023, resultado que se parece cuando (Nilda, L. 2020) Con respecto al diseño de las intersecciones y su relación con la accesibilidad en la Avenida Tomás

Marsano, el 100% de las cuadras evaluadas de Miraflores permiten tener accesibilidad por considerar diseños de rampas, anchos mínimos de vías peatonales, acabados de piso y no tener obstáculos horizontales y verticales como grietas, estructurales salientes y postes de iluminación y señalización en medio de las vías peatonales. Sin embargo, posee problemas por tener obstáculos temporales como es el caso de los estacionamientos que en algunos casos invaden las vías peatonales y bermas, los cuales podrían permitir aprovechar estos espacios como extensiones para actividades de comercio vecinal, descanso y juegos. En caso de Surquillo, las cuadras 16, 17 y 19 son las únicas que poseen mayor accesibilidad por tener en consideración anchos de vías, radios de giros, ochavos y retiros, acabados de piso (17) y no tener obstáculos verticales y horizontales permanentes. Al igual que el Distrito de Miraflores, todas las cuadras de Surquillo, poseen un obstáculo temporal que son los espacios utilizados como estacionamientos al lado de las aceras obstruyendo en muchos casos. En cuanto a diseño de señalizaciones y su relación con mayor seguridad de los peatones, en el de Miraflores, todas las intersecciones brindan mayor seguridad, por contar con franjas de cebra, bandas delimitadoras, semáforos peatonales, señales informativas y de reglamentación. Para el caso de Surquillo, solo las intersecciones de las cuadras 16 y 19 generan mayor seguridad por tener en consideración las señalizaciones, las bandas delimitadoras y los paso de cebra. Con respecto al diseño del mobiliario urbano y su generación de mayor confort en los peatones, se puede confirmar que existe mayor confort, en el caso de Miraflores, por tener en consideración aspectos como la iluminación por postes, paisajismo, y presencia y diseño de contenedores de basura, con esto se demuestra la percepción del confort en mayor porque hay mayor comodidad, tranquilidad, menor ruido y menor presencia de gases de automóviles. En el caso de Surquillo, solo las cuadras 16, 17 y 19, son las que generan regular confort por tener en consideración en su diseño la iluminación, paisajismo y no tener consideraciones de contenedores de basura y bancas. Entonces se concluye que el diseño de la infraestructura vial para el peatón si genera mayor calidad de servicio. **En cuanto a la construcción de veredas (Diaz, M. 2014) señala que** Se determinó el espacio y tiempo en las esquinas de aceras, donde la acera 1 presentó un

espacio de 14,88 m² en un tiempo de 2,12 pt/min y la acera 2 presentó un espacio de 14,14 m² en un tiempo de 2,09 pt/min las cuales presentaron un nivel de servicio A para ambas aceras. Se determinó la intensidad y flujo peatonal en los pasos peatonales 1 y 2 en la avenida Chachapoyas cuadra 12 y 14 en la cual se obtuvo un nivel de servicio peatonal A, y en la oleada máxima de peatones en cada uno de los pasos peatonales el nuevo nivel de servicio obtenido para el paso peatonal 1 y 2 fue el nivel de servicio B. Esto demuestra que la capacidad de los pasos peatonales 1 y 2 para los peatones es que pueden elegir libremente la velocidad de marcha. Se evaluó la anchura efectiva o útil de las esquinas de aceras las cuales han sido invadidas por construcciones que han sido diseñadas sin criterio técnico y por comercios particulares que utilizan la vereda como su lugar de venta siendo un obstáculo para el peatón que circula por dicho espacio. El espacio de la acera tiende a reducirse en gran cantidad acercándose a un ancho efectivo que limita la circulación de peatones.

5.2. Conclusiones

5.2.1. Conclusiones Específicas.

La Gestión De La Calidad se da A veces Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

El Impacto de Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas es Positivo Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.

Existe relación entre la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

La Gestión de la calidad se delimita con las dimensiones Percepción, servicio esperado, Duración.

5.2.2. Conclusión General

La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel medio Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

5.3. Recomendaciones

5.3.1. Recomendaciones Específicas

se recomienda mantener las señales preventivas, informativas y de reglamentación, considerar el diseño de rampas, anchos mínimos de las veredas peatonales, considerar la iluminación mediante los postes de alumbrado eléctrico.

recomienda implementar con las señales de tránsito, de reglamentación y de prevención sobre todo para las intersecciones con diseño de pasos de cebra y bandas delimitadoras.

Para el mejorar el confort de los peatones considerar diversidad de árboles y arbustos asimismo se debe de colocar en todas las cuadras el diseño de contenedores de basura y bancas

A los egresados de la Maestría En Ciencias E Ingeniería Mención Gerencia De La Construcción continuar haciendo estudios sobre la Calidad y el Impacto En la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista.

5.3.2. Recomendación General

Considerar en la construcción de veredas las señales preventivas, informativas y reglamentarias, como también respetar los anchos mínimos para estas vías peatonales y su calidad de acabado final, también considerar rampas y iluminación , considerar las señales de tránsito ,los pasos de cebra y las bandas delimitadoras, agregar a ello las áreas verdes y contenedores de basura en cada cuadra

Referencias Bibliográficas

- Abel,A & Gongora,W . (2021). Diseño De Pistas, Veredas Y Red De Drenaje Pluvial En La Urbanización Carlos Stein, Distrito De José Leonardo Ortiz, Provincia De Chiclayo - Región Lambayeque. Universidad Señor de sipan. Peru.
- Abel,A & Gongora,W . (2021). Diseño de veredas en las intersecciones viales y la transitabilidad vehicular de la avenida miraflores, Distrito de Yaranacocha, Pucallpa, 2021. Universidad Cesar vallejo.Peru.
- Alan,S. (2016). Infraestructura Y Accesibilidad Para La Movilidad Peatonal: Factores De Caminabilidad En Dos Áreas Habitacionales De Tijuana, B.C., 2015. Universidad de Tijuana. Mexico.
- ALFARO (2008) Sistemas de aseguramiento de la calidad en la construcción. Pontificia Universidad Catolica Del Peru. Peru.
- CARHUAMACA & MUNDACA (2014). Sistema de gestión de calidad para la ejecución del casco estructural de la torre de 5 pisos del proyecto “Los Parques de San Martín de Porres”. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.Peru.
- Castañeda (2010). Evaluación comparativa de los pasos peatonales elevados y subterráneos para Bogotá. Universidad de la salle.Bogota.
- Contreras,F & Salvatierra,M . (2003). “Sistema de gestión para obras de pavimentación y veredas”. Universidad ORT Uruguay. Uruguay.
- Diaz, M. (2014). "Evaluación Del Nivel De Servicio Peatonal En La Avenida Chachapoyas Distrito De Bagua Grande, Utcubamba, Amazonas". Universidad Nacional De Amazonas.Peru.
- Diaz,M (2014). Evaluación del nivel de servicio peatonal en la avenida Chachapoyas distrito de Bagua Grande, Utcubamba, Amazonas. Universidad Nacional de Cajamarca. Peru.
- Diego, G. (2014). Estudio Del Comportamiento Peatonal En Los Cantones: Pasaje Y Santa Rosa, Provincia De El Oro. Universidad de Cuenca. Ecuador.
- Doig, E (2010). Análisis del nivel de servicio peatonal en la ciudad de Lima. Pontificia Universidad Catolica Del Peru. Peru.
- elizabeth,B & Víctor,M . (2020).” Diseño De Una Metodología Para La Localización De Infraestructura Peatonal Para Personas En Condición De

- Discapacidad". Universidad De La Costa Cuc. Colombia.
- Guío,B (2 009). Flujos peatonales en infraestructuras continuas; marco conceptual y modelos representativos.Universidad catolica del norte.colombia.
- Herrera Flores, J. (2008). La reinención de los derechos humanos. Sevilla.España
- Ishikawa, K. (1988). Group wide quality control. Journal for Quality and Participation
- Jerez y Torres, (2 009). Manual de Diseño de infraestructura Peatonal Urbana.Universidad de colombia.Colombia.
- Jose, R. (2015): " Estudio Y Diseño Del Sistema Vial De La —Comuna San Vicente De Cucupuroll De La Parroquia Rural De El Quinche Del Distrito Metropolitano De Quito, Provincia De Pichincha " Universidad Internacional del Ecuador. Ecuador.
- Juran, J. M. (1993). Mode in USA: A Renoissance in Quality. Harvard business review
- Kuong, J. (2014). Propuesta de una metodología de gestión de la producción para la mejora de la productividad en obras de pavimentación en la Provincia de Coronel Portillo-Ucayali- PERÚ. Universidad Peruana De Ciencias Aplicadas.Peru.
- Luciana, G. (2019): " Propuesta De Solución Al Problema Del Cruce Peatonal Entre El Km 3.5 Al Km 6.5 De La Carretera Chiclayo - Pimentel, 2015", Universidad Continental. Peru.
- Max,B & Davis,D . (2020). Diseño de Pistas y Veredas en la Urbanización Las Garzas Distrito de Pimentel - Provincia de Chiclayo - Departamento de Lambayeque. Universidad Nacona Pedro Ruiz Gallo.Perú.
- Medina, J.(2013). Propuesta Para La Implementación Del Sistema De Gestión De Calidad Basado En La Norma Iso 9001:2008 En Una Empresa Del Sector Construcción.Pontificia Universidad Catolica Del Peru.Peru.
- Monica,C. (2010). Evaluación Comparativa De Los Pasos Peatonales Elevados Y Subterráneos Para Bogotá. Universidad de la salle. Bogota.
- Paucar, N. (2020). Relación De La Infraestructura Peatonal Y La Calidad De Servicio A Los Peatones En La Av. Tomás Marsano, Límite Entre Miraflores Y Surquillo. Universidad Científica del Sur. Peru.

- Quesquen, M. (2017). Diseño De Pistas Y Veredas Del Centro Poblado Villa El Milagro Del Distrito De Ciudad Eten, Provincia Chiclayo, Departamento Lambayeque 2017. Universidad cesar vallejo. Peru.
- Samuel,C & Donaldo,C . (2003). Diseño de mejoramiento de veredas y pavimentos para optimizar la transitabilidad en Santo Domingo de la Capilla, Cutervo, Cajamarca, 2018. Universidad cesar vallejo.Peru.
- Ugaz Flores, L. A. (2012). Propuesta de diseño e implementación de un sistema de gestión de calidad basado en la Norma ISO 9001: 2008
- Valerio, R. (2001). Planeamiento, programación y la optimización de recursos en la construcción de pavimentos urbanos.Universidad Nacional De Ingenieria.Peru
- W.E.Deming (1900-1993). Quality controller. Journal of Business Strategy.

Anexos

Anexo 01: Matriz de Consistencia

Anexo 02: Instrumento de Recolección de Datos

Anexo 03: Informe de Validez y Confiabilidad

Anexo 04: Solicitud de Inscripción y Aprobación del Informe Final de Tesis

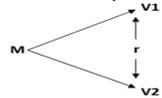
Anexo 05: Carta de Aceptación de Asesoramiento del Informe Final de Tesis

ANEXO N° 01: Matriz de Consistencia

TÍTULO: Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Autor: Branco Alexis Saavedra Pizango
Rey Venhami Vargas Flores

a

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	Variables	Dimensiones	Metodología
<p>PRINCIPAL:</p> <p>¿En que Nivel se relaciona la Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?</p> <p>ESPECIFICAS:</p> <p>¿ como se da la Gestion De La Calidad segun Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?</p> <p>¿Cómo es el Impacto En La Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?.</p> <p>¿Existe relacion entre La Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023?</p>	<p>GENERAL:</p> <p>Determinar el nivel en que se relacióna La Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.</p> <p>ESPECIFICAS:</p> <p>Evaluar como se da La Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.</p> <p>Identificar el Impacto En La Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023</p> <p>Establecer la relacion entre La Gestion De La Calidad En La Construccion De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023</p>	<p>GENERAL:</p> <p>La Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas se relacionan en nivel alto Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023</p> <p>ESPECIFICAS</p> <p>La Gestión De La Calidad se da bastante Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.</p> <p>El Impacto de la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas es Positivo Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023</p> <p>Existe relación entre la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023</p>	<p>Gestión De La Calidad</p> <p>Construcción De Veredas</p>	<p>Percepción</p> <p>Servicio esperado</p> <p>Duración</p> <p>Producto terminado</p> <p>Atrasos de obra</p> <p>Defectos En la obra</p>	<p>Tipo de investigación CORRELACIONAL.</p> <p>Diseño de investigación El diseño de la investigación es el no experimental, debido a que no se manipulara la variable independiente y el diseño especifico es el transeccional correlacional, porque se recogerá la información en un momento determinado y en un mismo tiempo sobre la Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023. Donde:</p>  <p>M : Muestra V1 : Gestión De La Calidad V2 : Construcción De Veredas r : Índice de correlación</p> <p>Población 510 viviendas. Muestra 219 viviendas de la provincia de Maynas del Departamento de Loreto. La muestra será aleatoria. Técnicas de Recolección de Datos será la encuesta Instrumentos de Recolección de Datos será el cuestionario</p>

ANEXO 02

**Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del
A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**

CUESTIONARIO

(Para Pobladores del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista)

I. PRESENTACIÓN

El presente cuestionario tiene como propósito obtener información sobre la Gestión De La Calidad que perciben los **pobladores del A.H San Pablo De La Luz. Distrito de san Juan Bautista. El estudio servirá para elaborar la Tesis conducente a la obtención del Grado Académico de Maestría en Ciencias E Ingeniería Mención Gerencia De La Construcción, en tal sentido le agradecemos su colaboración respondiendo a las preguntas del cuestionario.**

Muchas Gracias

II. INSTRUCCIONES

Lee atentamente las preguntas del cuestionario y marca con un aspa (X) la alternativa de acuerdo a tu apreciación.

III. CONTENIDO

GESTIÓN DE LA CALIDAD		Nunca	A veces	Siempre
X1. PERCEPCIÓN				
X 1.1	1.percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente Diseñados			
X 1.2	2.percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista están correctamente ubicados			
X 1.3	3.percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población			
X 1.4	4.percibe usted que la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se usaron buenos materiales para su elaboración			
PROMEDIO (\bar{X})				
X2. SERVICIO ESPERADO				
X 2.1	5.usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con los diseños realizados			
X 2.2	6.usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con su ubicación.			
X 2.3	7.usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple con la necesidad de la población.			
X 2.4	8.usted cree que el servicio esperado en la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista cumple por el uso de buenos materiales para su elaboración.			
PROMEDIO (\bar{X})				
X3. DURACIÓN				
X 3.1	9.usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el diseño			
X 3.2	10.usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por su ubicación			
X 3.3	11.usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por la necesidad de la población			
X 3.4	12.usted cree que la duración de la construcción de veredas en el distrito de san juan bautista se da por el uso de buenos materiales para su elaboración			
PROMEDIO (\bar{X})				

REGISTRO DEL IMPACTO EN LA CONSTRUCCION DE VEREDAS

I. CONTENIDO

CONSTRUCCION DE VEREDAS		Positivo	Negativo
Y1. PRODUCTO TERMINADO			
Y 1.1	13.¿Percibe un correcto control de la municipalidad distrital de san juan bautista durante la ejecución de obras públicas en la construcción de veredas pulidas realizadas en su distrito?		
Y 1.2	14.¿Percibe un correcto control de la municipalidad distrital de san juan bautista durante la ejecución de obras públicas en la construcción de veredas adoquinadas realizadas en su distrito?		
Y 1.3	15.¿Percibe un correcto control de la municipalidad distrital de san juan bautista durante la ejecución de obras públicas en los materiales usados en la construcción de veredas pulidas realizadas en su distrito?		
Y 1.4	16.¿Percibe un correcto control de la municipalidad distrital de san juan bautista durante la ejecución de obras públicas en los materiales usados en la construcción de veredas adoquinadas realizadas en su distrito?		
Y2. ATRASOS DE OBRA			
Y 2.1	17.¿Percibe atrasos de obra en la ejecución de obras públicas de la construcción de veredas pulidas ejecutadas en su distrito?		
Y 2.2	18.¿Percibe atrasos de obra en la ejecución de obras públicas de la construcción de veredas adoquinadas ejecutadas en su distrito?		
Y 2.3	19.¿Percibe atrasos de obra por demoras en el abastecimiento de materiales en la ejecución de obras públicas de la construcción de veredas pulidas ejecutadas en su distrito?		
Y 2.4	20.¿Percibe atrasos de obra por demoras en el abastecimiento de materiales en la ejecución de obras públicas de la construcción de veredas adoquinadas ejecutadas en su distrito?		
Y3. DEFECTOS EN LA OBRA			
Y 3.1	21.¿Percibe defectos en la ejecución de obras públicas de construcción de veredas pulidas ejecutadas en su distrito?		
Y 3.2	22.¿Percibe defectos en la ejecución de obras públicas de construcción de veredas adoquinadas ejecutadas en su distrito?		
Y 3.3	23.¿Percibe defectos en la ejecución de obras públicas por el material usado en la construcción de veredas pulidas en su distrito?		
Y3.4	24.¿Percibe defectos en la ejecución de obras públicas por manejo de material usados en la construcción de veredas adoquinadas en su distrito?		

Estimados Profesionales:

Arq. JAIME RUIZ DE LOAYZA, Mgr.

Ing. CARLOS BENDEZU REYES, Mgr.

Ing. ABRAHAM JUNIOR, NUÑEZ GARCIA, Mgr.

Con motivo de la investigación que se está realizando sobre: **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**, es necesario someter a juicio de experto la propuesta de dimensiones, indicadores e índices.

Para la evaluación de las mencionadas variables, Ud. Ha sido seleccionado a fin de emitir opinión de experto, para lo cual hemos considerado su elevada preparación científica – técnica y experiencia en la actividad TÉCNICA - PEDAGÓGICA, así como en los resultados obtenidos de su trabajo como profesional, y como directivo, pues sus opiniones resultarán de gran valor: De modo anticipado le agradecemos su valiosa colaboración.

DATOS PERSONALES:

Apellidos y Nombre (s):

Nombre y dirección de su Centro Laboral actual:

Teléfono Fijo: Celular:

Nivel en el que labora:

Título Universitario que posee:

Grado Académico (el más Alto):

Años de experiencia profesional:

Experiencia en Investigación: SI () NO ()

Años de Experiencia en Jefaturas:

Cargo que Desempeña:

Otras Responsabilidades que Ocupa:

Anexo 03: Instrumento de Validez y Confiabilidad

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto : JAIME RUIZ DE LOAYZA
 1.2 Título Profesional : Licenciado/a () Ingeniero/a () arquitecto/a (X)
 1.3 Grado académico : Bachiller () Maestro (X) Doctor ()
 1.4 Título de la Investigación : Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.
 1.5 Nombre del instrumento : Validador de Variable: GESTIÓN DE LA CALIDAD
 1.6 Criterios de Aplicabilidad:

VALORACIÓN	
CUALITATIVA	CUANTITIVA
DEFICIENTE: (No válido, reformular)	0 – 20
REGULAR: (No Válido, modificar)	21 – 40
BUENA: (Válido, mejorar)	41 – 60
MUY BUENA: (Válido, precisar)	61 – 80
EXCELENTE: (Válido, aplicar)	81 – 100

II. ASPECTOS A EVALUAR

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVO	DEFICIENTE 00 – 20				REGULAR 21 – 40				BUENA 41 – 60				MUY BUENA 61 – 80				EXCELENTE 81 – 100			
		0 5	6 10	11 15	16 20	21 25	26 30	31 35	36 40	41 45	46 50	51 55	56 60	61 65	66 70	71 75	76 80	81 85	86 90	91 95	96 100
1. CLARIDAD	Es formulado con lenguaje apropiado																				
2. OBJETIVIDAD	Está expresado con conductas observables									x											
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología									x											
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica												x								
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad												x								
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los aspectos de estudio de la Variable Independiente (X): Gestión de la Calidad													x							
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio													x							
8. COHERENCIA	Entre Título: (Problema. Objetivos e Hipótesis) (Marco Teórico. Operacionalización e Indicadores)												x								
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio y Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías													x							
PROMEDIO DE VALORACIÓN		515/9 = 57.2																			

III. OPINIÓN DE LA APLICABILIDAD

IV. OBSERVACIONES

02 – Febrero /2023

Lugar y Fecha:

Firma del experto informante

D.N.I. Nº 05359186

Teléf. Nº 968036169

Anexo 03: Instrumento de Validez y Confiabilidad

V. DATOS GENERALES

- 5.1 Apellidos y nombres del experto : **CARLOS BENDEZU REYES**
 5.2 Título Profesional : Licenciado/a () Ingeniero/a (X) Otro ()
 5.3 Grado académico : Bachiller () Maestro (X) Doctor ()
 5.4 Título de la Investigación : **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**
 5.5 Nombre del instrumento : Validador de Variable: **CONSTRUCCION DE VEREDAS**
 1.7. Criterios de Aplicabilidad:

VALORACIÓN	
CUALITATIVA	CUANTITIVA
DEFICIENTE: (No válido, reformular)	0 – 20
REGULAR: (No Válido, modificar)	21 – 40
BUENA: (Válido, mejorar)	41 – 60
MUY BUENA: (Válido, precisar)	61 – 80
EXCELENTE: (Válido, aplicar)	81 – 100

VI. ASPECTOS A EVALUAR

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVO	DEFICIENTE 00 – 20				REGULAR 21 – 40				BUENA 41 – 60				MUY BUENA 61 – 80				EXCELENTE 81 – 100			
		0 5	6 10	11 15	16 20	21 25	26 30	31 35	36 40	41 45	46 50	51 55	56 60	61 65	66 70	71 75	76 80	81 85	86 90	91 95	96 100
1. CLARIDAD	Es formulado con lenguaje apropiado													X							
2. OBJETIVIDAD	Está expresado con conductas observables													X							
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología													X							
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica													X							
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad													X							
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los aspectos de estudio de la Variable Independiente (X): CONSTRUCCION DE VEREDAS													X							
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio													X							
8. COHERENCIA	Entre Título: (Problema. Objetivos e Hipótesis) (Marco Teórico. Operacionalización e Indicadores)													X							
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio y Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías													X							
PROMEDIO DE VALORACIÓN		630/9 = 70																			

VII. OPINIÓN DE LA APLICABILIDAD

VIII. OBSERVACIONES

03 – Febrero /2023

Lugar y Fecha:

Carlos Bendezu Reyes
Ingeniero Civil
RUC: CIP Nº 145554

Firma del experto informante

D.N.I. Nº 45967275

Teléf. Nº 999633895

Anexo 03: Instrumento de Validez y Confiabilidad

IX. DATOS GENERALES

- 9.1 Apellidos y nombres del experto : ABRAHAM JUNIOR, NUÑEZ GARCIA
 9.2 Título Profesional : Licenciado/a () Ingeniero/a (X) Otro ()
 9.3 Grado académico : Bachiller () Maestro (X) Doctor ()
 9.4 Título de la Investigación : Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023
 9.5 Nombre del instrumento : Validador de Variable: GESTION DE LA CALIDAD.
 1.8. Criterios de Aplicabilidad:

VALORACIÓN	
CUALITATIVA	CUANTITIVA
DEFICIENTE: (No válido, reformular)	0 – 20
REGULAR: (No Válido, modificar)	21 – 40
BUENA: (Válido, mejorar)	41 – 60
MUY BUENA: (Válido, precisar)	61 – 80
EXCELENTE: (Válido, aplicar)	81 – 100

X. ASPECTOS A EVALUAR

INDICADORES DE EVALUACIÓN DEL INSTRUMENTO	CRITERIOS CUALITATIVOS CUANTITATIVO	DEFICIENTE 00 – 20				REGULAR 21 – 40				BUENA 41 – 60				MUY BUENA 61 – 80				EXCELENTE 81 – 100			
		0 5	6 10	11 15	16 20	21 25	26 30	31 35	36 40	41 45	46 50	51 55	56 60	61 65	66 70	71 75	76 80	81 85	86 90	91 95	96 100
1. CLARIDAD	Es formulado con lenguaje apropiado											X									
2. OBJETIVIDAD	Está expresado con conductas observables										X										
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología									X											
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica													X							
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad													X							
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los aspectos de estudio de la Variable Dependiente (Y): GESTION DE LA CALIDAD											X									
7. CONSISTENCIA	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio													X							
8. COHERENCIA	Entre Título: (Problema. Objetivos e Hipótesis) (Marco Teórico. Operacionalización e Indicadores)													X							
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio y Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías													X							
PROMEDIO DE VALORACIÓN		580/9 = 64.4																			

XI. OPINIÓN DE LA APLICABILIDAD

XII. OBSERVACIONES

Lugar y Fecha: 04 – Diciembre /2022

Firma del experto informante D.N.I. Nº 45441244

Teléf. Nº 975234242

RESULTADO DE LA PRUEBA DE VALIDEZ

TÍTULO: Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Autor (es) del Instrumento: BRANCO ALEXIS SAAVEDRA PIZANGO
REY VENHAMI VARGAS

FLORES

Nombre del instrumento motivo de evaluación: GESTIÓN DE LA CALIDAD

Se realizó la prueba de validez del instrumento de recolección de datos, a través del Juicio de Expertos, donde colaboraron los siguientes profesionales:

Arq. JAIME RUIZ DE LOAYZA, Mgr. Profesor a tiempo completo de la Facultad de arquitectura y urbanismo de la Universidad Científica del Perú. Magister en Docencia E Investigación Universitaria
Ing. CARLOS BENDEZU REYES, Mgr. Profesor a tiempo completo de la carrera técnica de construcción civil del IESTP PADAH.. Magister en MAGÍSTER EN COMUNICACIÓN Y DESARROLLO SOSTENIBLE
Ing. ABRAHAM JUNIOR, NUÑEZ GARCIA, Mgr. Ingeniero de obras e infraestructura de la municipalidad distrital de Tamshiyacu. Magister en Derecho De La Contratación Pública

Profesionales	Indicadores								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Jaime Ruiz De Loayza	50	45	45	60	60	65	65	60	65
Carlos Bendezú Reyes	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Abraham Junior, Núñez García	60	55	55	70	70	60	70	70	70
Promedio General	62.5								

Teniendo en cuenta la tabla de valoración:

VALORACIÓN	
CUALITATIVA	CUANTITATIVA
Deficiente	0 – 20
Regular	21 – 40
Buena	41 – 60
Muy Buena	61 – 80
Excelente	81 – 100

Como resultado general de la prueba de validez realizado a través del Juicio de Expertos, se obtuvo: 62.5 puntos, lo que significa que está en el rango de “Muy Buena”, quedando demostrado que el instrumento de esta investigación, cuenta con una sólida evaluación realizado por profesionales conocedores de instrumentos de recolección de datos.

RESULTADO DE LA PRUEBA DE CONFIABILIDAD

TÍTULO: Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Autor (es) del Instrumento: BRANCO ALEXIS SAAVEDRA PIZANGO
REY VENHAMI VARGAS

FLORES

Nombre del instrumento motivo de evaluación: CONSTRUCCION DE VEREDAS

- a. La confiabilidad para **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023** se llevó a cabo mediante el método de inter correlación de ítems cuyo coeficiente es el ALFA DE CRONBACH a través de una muestra piloto, los resultados obtenidos se muestran a continuación
- b. Estadísticos de confiabilidad para **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**

ALFA DE CRONBACH para	ALFA DE CRONBACH basado en los elementos tipificados	N° de ítems
(Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023)	0.999	9

- c. **Criterio de confiabilidad valores**

Según Herrera (1998):

VALORACIÓN	
CUANTITATIVA	CUALITATIVA
0,53 a menos	Confiabilidad nula
0,54 a 0,59	Confiabilidad baja
0,60 a 0,65	Confiable
0,66 a 0,71	Muy Confiable
0,72 a 0,99	Excelente confiabilidad
1.0	Confiabilidad perfecta

Para la validación del cuestionario sobre la **CONSTRUCCION DE VEREDAS**, se utilizó el Alfa de Cronbach el cual arrojó el siguiente resultado:

La confiabilidad de 9 ítems que evalúan el instrumento sobre **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**. Según Herrera (1998) donde el valor va de 0,53 a 1. Nos da como resultado de un ALFA DE CRONBACH y validado la variable sus dimensiones e indicadores arrojó 0.999 ubicándose en el rango cuantitativo 0,72 a 0,99 y cualitativo de EXCELENTE CONFIABILIDAD lo que permite aplicar el instrumento en la muestra del presente estudio.



RESULTADO DE LA PRUEBA DE CONFIABILIDAD

TÍTULO: Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023

Autor (es) del Instrumento: BRANCO ALEXIS SAAVEDRA PIZANGO
REY VENHAMI VARGAS

FLORES

Nombre del instrumento motivo de evaluación: GESTION DE LA CALIDAD

- d. La confiabilidad para **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023** se llevó a cabo mediante el método de inter correlación de ítems cuyo coeficiente es el ALFA DE CRONBACH a través de una muestra piloto, los resultados obtenidos se muestran a continuación
- e. Estadísticos de confiabilidad para **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**

ALFA DE CRONBACH para	ALFA DE CRONBACH basado en los elementos tipificados	N° de ítems
(Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023)	0.999	9

f. Criterio de confiabilidad valores

Según Herrera (1998):

VALORACIÓN	
CUANTITATIVA	CUALITATIVA
0,53 a menos	Confiabilidad nula
0,54 a 0,59	Confiabilidad baja
0,60 a 0,65	Confiable
0,66 a 0,71	Muy Confiable
0,72 a 0,99	Excelente confiabilidad
1.0	Confiabilidad perfecta

Para la validación del cuestionario sobre la **GESTIÓN DE LA CALIDAD**, se utilizó el Alfa de Cronbach el cual arrojó el siguiente resultado:

La confiabilidad de 9 ítems que evalúan el instrumento sobre **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**. Según Herrera (1998) donde el valor va de 0,53 a 1. Nos da como resultado de un ALFA DE CRONBACH y validado la variable sus dimensiones e indicadores arrojó 0.999 ubicándose en el rango cuantitativo 0,72 a 0,99 y cualitativo de EXCELENTE CONFIABILIDAD lo que permite aplicar el instrumento en la muestra del presente estudio.



UNIVERSIDAD
CIENTÍFICA
DEL PERÚ

ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRIA EN CIENCIAS E
INGENIERÍA MENCIÓN GERENCIA
DE LA CONSTRUCCIÓN

**SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE TESIS PARA OPTAR EL
GRADO ACADÉMICO DE MAGISTER EN CIENCIAS E INGENIERÍA
MENCIÓN GERENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN**

SEÑOR (a) DIRECTOR (a) DE LA ESCUELA DE POSGRADO DE LA UNIVERSIDAD
CIENTÍFICA DEL PERÚ

Dr. DELIA PEREA DE ARÉVALO

BRANCO ALEXIS SAAVEDRA PIZANGO, DNI N° 72614949
REY VENHAMI VARGAS FLORES, DNI N° 75901052

Me dirijo a usted para solicitarle la inscripción y aprobación de mi anteproyecto de tesis
titulado: **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores
Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023.**

Para lo cual adjunto a la presente:

- ✓ Boleta de pago
- ✓ Tres (3) copias de anteproyecto de
- ✓ Tres (3) copias de informe de tesis:

Por tanto, pido a Ud. Acceder a mi solicitud por ser de justicia.

San Juan Bautista, 19 de Febrero del 2023

Firma del Interesado
DNI N° 05403916

Firma del Interesado
DNI N° 41643833



UNIVERSIDAD
CIENTÍFICA
DEL PERÚ

ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRIA EN CIENCIAS E
INGENIERÍA MENCIÓN GERENCIA
DE LA CONSTRUCCIÓN

CARTA DE ACEPTACIÓN DE ASESORAMIENTO DE TESIS

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAGISTER EN CIENCIAS E INGENIERÍA MENCIÓN GERENCIA
DE LA CONSTRUCCIÓN

Mg. DELFOR RODRIGUEZ ANGULO Docente de la Facultad de FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE NEGOCIOS de la UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA AMAZONIA PERUANA, identificado con D.N.I. N° 05400430, me comprometo a asesorar el Anteproyecto de Tesis de:

BRANCO ALEXIS SAAVEDRA PIZANGO, DNI N° 72614949
REY VENHAMI VARGAS FLORES, DNI N° 75901052

cuyo título es: **Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**

San Juan Bautista, 19 de Febrero del 2023

DELFOR RODRIGUEZ ANGULO
D.N.I. N° 05400430

FICHA DE EVALUACIÓN DE TESIS

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRIA EN CIENCIAS E INGENIERÍA MENCIÓN GERENCIA DE LA
CONSTRUCCIÓN**

**TÍTULO: Gestión De La Calidad En La Construcción De Veredas Según Pobladores Del
A.H San Pablo De La Luz Del Distrito De San Juan Bautista - Iquitos 2023**

**AUTOR (es): Branco Alexis Saavedra Pizango
Rey Venhami Vargas Flores**

Nº	Items	Valor	Puntos
I. DATOS GENERALES			
1	La carátula. Índice de contenido y Datos Generales están redactados de acuerdo a la Estructura de la Facultad?	2	
2	El Anteproyecto está relacionado con el área y línea de investigación de la Facultad?	3	
3	Especifica los colaboradores institucionales y personales?	1	
4	Explicita la fecha de inicio y término del estudio?	1	
Sub Total		07	
PLAN DE INVESTIGACIÓN			
Título			
1	El título presenta la (s) variable (s), el término relacional (excepto descriptivos). Dimensión espacial, social y temporal?	4	
Sub Total		04	
II. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL			
1	Los antecedentes incluyen estudios relacionados con la investigación propuesta a nivel internacional, nacional y regional?	4	
2	Los antecedentes presentan una revisión selectiva de estudios relacionados a la (s) variable (s)	2	
3	El marco teórico expone, analiza, compara e interpreta, mostrando puntos de vista sobre las teorías, concepciones, perspectivas teóricas que se consideran válidas para el correcto encuadre del estudio?	2	
4	El marco teórico está elaborado en función de las variables. Dimensiones e indicadores en forma lógica y coherente?	3	
5	En el marco teórico, se aprecia con claridad la vinculación entre las teorías vigentes y el problema de la investigación?	3	
6	El marco teórico está actualizado?	2	
7	El marco conceptual sigue un procedimiento lógico y en orden alfabético?	2	
8	El marco conceptual enfoca y establece sobre qué base se asientan los problemas y temas de investigación?	2	
9	El marco conceptual precisa los términos que permiten una comprensión de la teoría que sustenta el tema y problema de investigación?	2	
10	Los términos que aparecen en el tema de investigación, en la formulación del problema y la exposición del marco teórico están definidos conceptualmente?	2	
Sub Total		24	
III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA			
1	Expone la problemática general o contexto en el cual se desenvuelve el hecho o fenómeno a investigar, presentando en lo posible una caracterización de la problemática?	3	
2	Presenta el problema específico indicando el diagnóstico, el pronóstico y la propuesta?	3	
3	El problema general y los problemas específicos, están redactados en preguntas e incluyen la(s) variable(s), dimensión espacial y temporal?	3	
Sub Total		09	
OBJETIVOS			
1	El objetivo general expresa el logro terminal a alcanzar en el estudio?	3	
2	Los objetivos específicos expresan operaciones concretas de cómo va a realizarse el propósito expuesto?	2	
3	Se visualiza la desagregación del objetivo general en objetivos específicos?	3	

Nº	Items	Valor	Puntos
4	Los objetivos están redactados con un verbo, contenido y condición?	3	
Sub Total		11	
JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN			
1	Responde al porqué y al para qué de la investigación?	5	
Sub Total		05	
HIPOTESIS			
1	La hipótesis responde tentativamente a los problemas de investigación	2	
2	La hipótesis establece una relación entre dos o más variables para explicar y si es posible, predecir probabilísticamente las propiedades y conexiones internas de los fenómenos o las causas y consecuencias de un determinado problema	2	
Sub Total		04	
VARIABLES			
1	Se identifican las variables que son medibles y observables?	2	
2	Presenta una definición conceptual de las variables?	2	
3	Presenta una definición operacional de las variables y están definidas cuantitativa o cualitativamente?	2	
Sub Total		06	
IV. METODOLOGIA			
1	Está presente el tipo de investigación?	2	
2	El diseño de Investigación como plan, estrategia o procedimiento; permite obtener los datos, su procesamiento, análisis e interpretación con el objetivo de dar respuesta a los problemas planteados?	2	
3	La población se relaciona directamente con el campo de estudio?	2	
4	Se indica el tipo de muestra y la técnica de muestreo?	2	
5	Presenta la(s) técnica(s) que se empleará(n) en la recolección de datos de acuerdo a las variables en estudio?	2	
6	Presenta lo(s) instrumento(s) que se empleará(n) en la recolección de datos de acuerdo a las variables en estudio?	2	
7	Muestra la forma de cómo será sometido a prueba de validez y confiabilidad de los instrumentos de recolección de datos, antes de su aplicación?	2	
8	Plantea los procedimientos de recolección de datos relacionadas a las actividades dentro del cronograma?	2	
9	Plantea los procesos de procesamiento de la información?	2	
10	Plantea el estadístico descriptivo o inferencial a utilizar en las variables en estudio para el análisis de la información?	2	
Sub Total		20	
V ASPECTO ADMINISTRATIVO			
1	En el cronograma están planteadas las actividades de acuerdo a los procedimientos de recolección de datos y temporalizadas hasta la sustentación y defensa de la tesis	2	
2	El presupuesto es coherente con la magnitud del proyecto, indica la fuente de financiamiento y está distribuido de acuerdo al clasificador de gastos vigente	2	
Sub Total		04	
VI REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS			
1	Las referencias bibliográficas están presentadas de acuerdo al estilo correspondiente a su Facultad?	2	
Sub Total		02	
ANEXOS			
1	La matriz de consistencia presenta problema, objetivos, hipótesis, variables, indicadores y metodología.	2	
2	Presenta los instrumentos de recolección de datos para la(s) variable(s)	2	
Sub Total		04	
PUNTAJE TOTAL		100	

Escala Valorativa para la calificación final

Nombre del Presidente de Jurado

FIRMA

Nombre del Miembro del Jurado

FIRMA

Nombre del Miembro del Jurado

FIRMA

Valoración	Puntaje
Aprobado	55 - 100
Desaprobado	0 - 54