



**ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO**

**IMPACTO DEL SISTEMA DE TRÁFICO DEL CIRCUITO TURÍSTICO CATALINA  
HUANCA EN EL DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO**

**Línea de investigación:**

**Seguridad vial e infraestructura de transporte**

Tesis para optar el Grado Académico de Maestro en Ingeniería de  
Transporte

**Autor**

Balbin Lazo, Widmar

**Asesor**

Marín Machuca, Olegario

(ORCID: 0000-0002-0515-5875)

**Jurado**

Gamboa Cruzado, Javier Arturo

Franco Medina, Jorge Lazaro

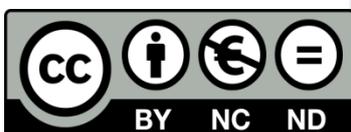
Manrique Suarez, Luis Humberto

**Lima - Perú**

**2020**

**Referencia:**

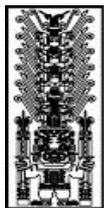
Balbin, B. (2020). *Impacto del sistema de tráfico del Circuito Turístico Catalina Huanca en el desarrollo turístico en Huancayo [Tesis de maestría en la Universidad Nacional Federico Villarreal]*. <https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/6212>



**Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada (CC BY-NC-ND)**

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede generar obras derivadas ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Universidad Nacional  
**Federico Villarreal**

**VRIN** | VICERRECTORADO  
DE INVESTIGACIÓN

**ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO**

**IMPACTO DEL SISTEMA DE TRÁFICO DEL CIRCUITO TURÍSTICO CATALINA  
HUANCA EN EL DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO**

**Línea de investigación:**

**Seguridad vial e infraestructura de transporte**

**Tesis para optar el grado Académico de Maestro en Ingeniería de Transporte**

**Autor:**

**Balbin Lazo, Widmar**

**Asesor:**

**Marín Machuca, Olegario**  
**(ORCID: 0000-0002-0515-5875)**

**Jurado:**

**Gamboa Cruzado, Javier Arturo**  
**Franco Medina, Jorge Lazaro**  
**Manrique Suarez, Luis Humberto**

**Lima-Perú**

**2020**

**Tesis**

IMPACTO DEL SISTEMA DE TRÁFICO DEL CIRCUITO TURÍSTICO CATALINA  
HUANCA EN EL DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO

## **Dedicatoria**

A Dios por bendecirme con todo lo que me dio.

A mi padre y mi madre por darme la vida.

**Agradecimiento**

Mi especial reconocimiento a la EUPG - UNFV

Mi especial reconocimiento a mi asesor:

Dr. Rodriguez Rodriguez Ciro

Dr. Guillen Valle Oscar Rafael

Por guiarme paso a paso para terminar mi investigación.

## índice de contenido

Caratula .....	i
Título .....	ii
Dedicatoria.....	iii
Agradecimiento .....	iv
Índice .....	v
Índice de tabla .....	vii
Índice de figura .....	x
Resumen .....	xii
Abstract .....	xiii
I INTRODUCCIÓN .....	1
1.1 Planteamiento del problema.....	1
1.2 Descripción del problema.....	1
1.3 Formulación del problema.....	2
1.3.1 Problema general.....	2
1.3.2 Problemas específicos.....	3
1.4 Antecedentes .....	3
1.4.1 Antecedentes internacionales.....	3
1.4.2 Antecedentes nacionales .....	12
1.5 Justificación de la investigación.....	27
1.6 Limitaciones de la investigación.....	28
1.7 Objetivos de la investigación.....	29
1.8 Hipótesis.....	29
II MARCO TEÓRICO .....	31
2.1 Marco conceptual.....	57
III MÉTODO .....	68
3.1 Tipo de investigación.....	68
3.2 Población y muestra.....	68
3.3 Operacionalización de variables.....	70
3.4 Instrumentos.....	70
3.5 Procedimientos.....	73
3.6 Análisis de datos.....	74
IV RESULTADOS .....	75

V	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	117
VI	CONCLUSIONES.....	133
VII	RECOMENDACIONES.....	135
VIII	REFERENCIAS .....	137
IX	ANEXOS .....	142

**Índice de tablas**

Tabla 1 Calendario de fiestas populares del circuito turístico Catalina Huanca.....	44
Tabla 2 Platos típicos a lo largo del circuito Catalina Huanca.....	45
Tabla 3 Altitud de las diferentes localidades hospedaje .....	46
Tabla 4 Geometría vial del circuito turístico Catalina Huanca.....	47
Tabla 5 Resumen: Promedio de vehículos de las 8 estaciones de conteo .....	58
Tabla 6 Operacionalización de variable independiente.....	70
Tabla 7 Operacionalización de variable dependiente.....	70
Tabla 8 Resumen de procesamiento de casos.....	75
Tabla 9 Estadística de fiabilidad.....	75
Tabla 10 Resumen de contrastes de hipótesis de datos generales.....	76
Tabla 11 Prueba de Kolmogorov – Smirnov para la muestra total.....	77
Tabla 12 Estadísticas de muestra única de datos total.....	79
Tabla 13 Prueba de muestra única de muestra total.....	80
Tabla 14 Estadísticos de datos agrupado.....	82
Tabla 15 Frecuencia de datos agrupados variable 1.....	83
Tabla 16 Frecuencia de datos agrupados variable 2.....	83
Tabla 17 Prueba de homogeneidad de varianzas de variable 2.....	86
Tabla 18 Análisis de varianza de variable 2 agrupado anova.....	86
Tabla 19 Correlación de Pearson para variable 1 y variable 2.....	88
Tabla 20 Correlación de Rho de Spearman para variable 1 y variable 2.....	89
Tabla 21 Resumen de contrastes de hipótesis para variable 1 y variable 2 .....	89
Tabla 22 Prueba de Kolmogórov-Smirnov para una muestra variable 1 y variable 2.....	90
Tabla 23 Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico catalina huanca (agrupado)...	90
Tabla 24 Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado).....	91
Tabla 25 Estadísticos de prueba variable 1 y variable 2.....	91
Tabla 26 Estadísticos de hipótesis 1.....	93
Tabla 27 Frecuencia de D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado).....	93
Tabla 28 Frecuencia de datos agrupados variable 2 desarrollo turístico en Huancayo (agrupado).....	94
Tabla 29 Estadístico de levene para variable 2.....	96

Tabla 30 Análisis de varianza (anova) variable 2.....	96
Tabla 31 Correlaciones de Pearson de hipótesis 1.....	98
Tabla 32 Correlaciones de Rho de Spearman de hipótesis 1 .....	98
Tabla 33 Resumen de contraste de hipótesis específica 1.....	99
Tabla 34 Prueba de Kolmogórov-Smirnov para la hipótesis específica 1.....	99
Tabla 35 Prueba de Kolmogórov-Smirnov para la hipótesis específica1 chi cuadrado.....	100
Tabla 36 D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado).....	100
Tabla 37 Estadísticos de prueba de hipótesis 1.....	101
Tabla 38 Estadísticos de hipótesis 2.....	102
Tabla 39 Frecuencia de hipótesis 2.....	102
Tabla 40 Análisis de varianza (anova) hipótesis específica 2.....	104
Tabla 41 Correlación de Pearson de hipótesis 2.....	105
Tabla 42 Correlación de Rho de Spearman de hipótesis 2 .....	105
Tabla 43 Resumen de contraste de hipótesis 2.....	106
Tabla 44 Prueba de Kolmogórov-Smirnov para la hipótesis específica2 .....	106
Tabla 45 Chi Cuadrado para variable 2.....	107
Tabla 46 Chi Cuadrado para dimensión 2.....	107
Tabla 47 Estadísticos de prueba de hipótesis 2.....	108
Tabla 48 Estadísticos de prueba de hipótesis 3.....	109
Tabla 49 Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado) .....	109
Tabla 50 Dimensión 3 tránsito vehicular (agrupado) (agrupado).....	110
Tabla 51 Prueba de homogeneidad de varianzas.....	111
Tabla 52 Análisis de varianza (anova) hipótesis 3.....	111
Tabla 53 Correlación de Pearson de hipótesis 3.....	113
Tabla 54 Correlación de Rho de Spearman de hipótesis 3.....	113
Tabla 55 Resumen de contrastes de hipótesis 3.....	114
Tabla 56 Prueba de Kolmogorov-Smirnov para la hipótesis específica 3 .....	114
Tabla 57 Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado).....	115
Tabla 58 Dimensión 3 : Tránsito vehicular (agrupado).....	115
Tabla 59 Estadísticos de prueba chi cuadrado para la dimensión3.....	116
Tabla 60 Resumen de procesamiento de casos.....	117

Tabla 61 Estadísticas de fiabilidad.....	117
Tabla 62 Hipótesis general.....	117
Tabla 63 Variable 1 sistema de tráfico del circuito turístico catalina huanca (agrupado).....	118
Tabla 64 Correlación de Pearson para la hipótesis general.....	120
Tabla 65 Correlación de Rho de Spearman para la hipótesis general.....	120
Tabla 66 D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado).....	122
Tabla 67 Correlación de Pearson para la hipótesis específica.....	123
Tabla 68 Correlaciones de Rho de Spearman de hipótesis específica.....	124
Tabla 69 Frecuencia de dimensión 2 turistas (agrupado).....	125
Tabla 70 Correlación de Pearson para la hipótesis específica 2.....	126
Tabla 71 Correlaciones de rho de Spearman de hipótesis específica 2.....	127
Tabla 72 Frecuencia de dimensión d3 tránsito vehicular (agrupado) .....	129
Tabla 73 Pearson (correlación de) para la hipótesis específica 3.....	130
Tabla 74 Frecuencia de cuestionario nro 8.....	132
Tabla 75 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Vilcacoto - Cochas .....	142
Tabla 76 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Cochas – Hualahoyo.....	142
Tabla 77 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Hualahoyo San Agustin.....	143
Tabla 78 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Hualhuas – San Agustín.....	143
Tabla 79 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Saño – Quilcas.....	144
Tabla 80 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Quilcas – Casacancha .....	144
Tabla 81 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Casacancha – Ingenio.....	145
Tabla 82 Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Saño – San Jerónimo.....	145

## Índice de figura

Figura 1 Circuito turístico Catalina Huanca.....	32
Figura 2 Parque artesanal de los mates burilados .....	37
Figura 3 Monumento mate burilado .....	37
Figura 4 Monumento mate burilado ave.....	38
Figura 5 Vista panorámica de Cochabamba .....	38
Figura 6 Cerro de Achacoma.....	39
Figura 7 Formación natural de piedra en formas de ventanas .....	40
Figura 8 Rostro de Cristo.....	41
Figura 9 Manto de lana de oveja .....	41
Figura 10 Vista panorámica de Hualhuas.....	42
Figura 11 Centro piscícola el Ingenio.....	43
Figura 12 Derecho de vía del circuito turístico Catalina Huanca.....	48
Figura 13 Señales reglamentarias .....	51
Figura 14 Señales reglamentarias.....	52
Figura 14.1. Ubicación de señalización respecto a la línea perpendicular de la vía.....	53
Figura 15 Dispositivos de control del tránsito automotor en calles y carreteras.....	54
Figura 16 Señalización preventiva.....	55
Figura 17 Gráfico de barras para variable 1.....	84
Figura 18 Gráfico de barras para variable 2.....	85
Figura 19 Gráfico de medias variable 2 y variable 1 .....	87
Figura 20 Curva de dispersión de hipótesis general.....	92
Figura 21 Gráfico de barras para dimensión 1.....	94
Figura 22 Gráfico de barras para variable 2 .....	95
Figura 23 Gráfico de medias hipótesis específica 1.....	97
Figura 24 Gráfico de dispersión de puntos hipótesis específica 1.....	101
Figura 25 Gráfico de barras para la variable 2.....	103
Figura 26 Gráfico de barras para la hipótesis específica 2.....	103
Figura 27 Gráfico de medias de la hipótesis específica 2 .....	104
Figura 28 Gráfico de dispersión de puntos de hipótesis específica 2 .....	108
Figura 29 Gráfico de barras de la hipótesis específica 3.....	110

Figura 30 Gráfico de medias hipótesis específica 3.....	112
Figura 31 Gráfico de dispersión de hipótesis específica 3.....	116
Figura 32 Diagrama de barras de la variable 1.....	119
Figura 33 Diagrama de dispersión de puntos de la hipótesis general.....	121
Figura 34 Gráfico de barras para la hipótesis específica 1.....	122
Figura 35 Dispersión de puntos para la hipótesis específica 1.....	124
Figura 36 Gráfico de barras para la hipótesis específica 2.....	126
Figura 37 Dispersión de puntos para la hipótesis específica 2.....	128
Figura 38 Gráfico de barras para la hipótesis específica 3.....	129
Figura 39 Dispersión de puntos para la hipótesis específica 3.....	131

## **Impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca en el desarrollo turístico en Huancayo**

### **RESUMEN**

El desarrollo del circuito turístico Catalina Huanca depende de muchos factores que en seguida se detalla. **Objetivo:** Es determinar la relación que existe entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca en Huancayo, **Método:** Es de tipo aplicada porque soluciona problemas, es transversal porque los datos son medidos en una sola ocasión, es correlacional porque permite predecir su comportamiento futuro, el nivel de investigación es descriptivo, explicativo. **Resultado:** El resultado Alfa de Cronbach de 0.915 es interpretada como una alta confiabilidad, nuestra hipótesis general fue corroborada en que el sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca influye en el desarrollo turístico en Huancayo; así mismo que el estado de conservación de la vía, los turistas, el tránsito vehicular influye en el desarrollo turístico en Huancayo. **Conclusiones:** Se concluye que el Gobierno Regional de Junín, Gobierno de la provincia de Huancayo, los gobiernos distritales del circuito, así mismo las entidades del sector turismo, deben impulsar que el tráfico de los vehículos que usan los turistas, el estado de conservación de la vía del circuito, la atracción de los turistas, la creación de centros de esparcimiento en los lugares de poca afluencia todo ello influye para que se desarrolle el circuito Turístico Catalina Huanca en Huancayo. La recomendación que se da es que se debe implementar centros de esparcimiento en lugares de poca afluencia de vehículos para atraer a los turistas y así generar tráfico.

**Palabras Claves:** desarrollo turístico, tráfico, trocha, turismo, turista, circuito turístico.

**Impact of the Catalina Huanca tourist circuit traffic system on tourism  
development in Huancayo**

**ABSTRACT**

The development of the Catalina Huanca tourist circuit depends on many factors that are detailed below. Objective: It is to determine the relationship that exists between the impact of the traffic system of the Catalina Huanca tourist circuit and the tourist development of the Catalina Huanca circuit in Huancayo, Method: It is of an applied type because it solves problems, it is transversal because the data are measured in a single occasion, it is correlational because it allows predicting its future behavior, the level of research is descriptive, explanatory. Result: The Cronbach's Alpha result of 0.915 is interpreted as a high reliability, our general hypothesis was corroborated in that the traffic system of the Catalina Huanca tourist circuit influences the tourist development in Huancayo; Likewise, the state of conservation of the road, the tourists, the vehicular traffic influences the tourist development in Huancayo. Conclusions: It is concluded that the Regional Government of Junín, Government of the province of Huancayo, the district governments of the circuit, as well as the entities of the tourism sector, must promote that the traffic of the vehicles used by tourists, the state of conservation of the route of the circuit, the attraction of tourists, the creation of recreation centers in places with little influx, all of this influences the development of the Catalina Huanca Tourist Circuit in Huancayo. The recommendation given is that recreation centers should be implemented in places with little influx of vehicles to attract tourists and thus generate traffic.

**Keywords:** tourism development, traffic, trail, tourism, tourist, tourist circuit.

## I INTRODUCCIÓN

El desarrollo turístico del circuito turístico Catalina Huanca, depende del estado de conservación de la vía lo cual es evaluado por la buena superficie de rodadura, buena señalización vial, así mismo depende de los turistas visitantes que es evaluado por el turismo vivencial y los recursos turísticos, también influye el tránsito vehicular y la visita de los turistas haciendo uso de la bicicleta e implementando vehículos eléctricos, también el desarrollo depende de los recursos turísticos del circuito Catalina Huanca que se ofrece y/o produce a lo largo del circuito, y la implementación de centros de esparcimiento en los lugares de poco tráfico vehicular.

### 1.1 Planteamiento del problema

Este capítulo aborda la descripción del problema del estudio que se va realizar, con esta definición se procede a la formulación del problema aquí se plantea el problema general y el problema específico, después se continúa con la justificación e importancia de la investigación, también se aborda las limitaciones de la presente investigación y se culmina este capítulo definiendo el objetivo general y los objetivos específicos.

### 1.2 Descripción del problema

El circuito turístico Catalina Huanca recorre los distritos de El Ingenio, San Jerónimo de Tunan, Quilcas, San Pedro de Saño, Hualhuas, San Agustín de Cajas y El Tambo, el problema es que la visita de turistas no es constante en todo el circuito turístico, esto hace que no se genera tráfico vehicular, se demuestra con la publicación titulada Estadísticas de Turismo 2017 del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo donde se indica que a Junín el año 2017 llegó 227423 turistas (216977 nacionales y 10446 extranjeros) de estos el 78.3% visitaron Ingenio (lugar turístico del tramo final del circuito) usando otra vía de acceso, el gasto promedio del turista que visita Huancayo es la suma de 320 soles (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017),

dinero que no se invierte a lo largo del circuito turístico, de esta manera queda relegado los diferentes distritos del importante capital de los turistas.

La situación descrita se tenía desde años atrás por ello los Alcaldes que pertenecen a los distritos del lado Norte, zona de la Provincia de Huancayo enmarcó la Asociación de Alcaldes de la Zona Norte conformada por los Municipios de Ingenio, San Jerónimo de Tunan, Quilcas, San Pedro de Saño, Hualhuas, San Agustín de Cajas y El Tambo, la Asociación de Alcaldes de la Zona Norte tuvieron una serie de reuniones donde se trató los problemas del Circuito Catalina Huanca, circuito Turístico que abarca nuestro estudio.

Existen lugares turísticos, paisajes, centros históricos que no son promovidos y cada distrito tiene importantes sectores que deben ser mostrados al turismo, los turistas usan rutas paralelas para llegar a algunos de los destinos turísticos, la falta de formación de guías de turismo también juega un rol importante para la no generación de tráfico en el circuito turístico, existe reducido número de hospedajes y hoteles en el trayecto del circuito turístico, con esta previa descripción de los párrafos anteriores nuestra investigación se centra en el estudio del porque la no utilización del circuito turístico Catalina Huanca se propone realizar el levantamiento de toda la información correspondiente a la geometría vial, así mismo estudiar el tráfico que genera los turistas en el circuito turístico, se realizara la descripción de la señalización vial, por otro lado analizaremos la percepción de los turistas sobre el circuito de turismo Catalina Huanca por medio de encuestas.

### **1.3 Formulación del problema**

#### ***1.3.1 Problema general***

¿Cuál es la relación que existe entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo?

### ***1.3.2 Problemas específicos***

- a) ¿Cuál es la relación que existe entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca?
- b) ¿Cuál es la relación que existe entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca?
- c) ¿Cuál es la relación que existe entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca?

## **1.4 Antecedentes**

### ***1.4.1 Antecedentes internacionales***

(Arroyo et al., 2005) en su trabajo “plan de marketing para el desarrollo turístico de Mompiche en la Provincia de Esmeraldas”

Concluye que Mompiche debe avanzar en la industria de viajes, pero antes de esto, el marco debe ajustarse, capacitar a las personas y algo esencial para obtener la ayuda de especialistas abiertos. Capacite a los prestadores cooperativas especializadas de la industria de viajes que estén ansiosas por interesarse en las clases de instrucción para brindar una administración de calidad a los turísticos, pero desean que los nuevos especuladores no construyan bases con atributos perdidos. Los turísticos que han visitado Mompiche más de una vez lo hacen como tal debido a su preservación característica y provincial, a pesar de hacer pistas en una dirección opuesta a la vanguardia, esto sugiere: innovación, súper desarrollos, enjambres, etc. Con esta empresa, se declarará a Mompiche, pero además Las Manchas, Portete y Bolívar, que, como están cerca, terminan siendo otra fascinación para los visitantes. El deber de todos con respecto al avance de Mompiche y la protección de los sistemas biológicos es imperativo y debe existir una conexión entre los derechos y los

compromisos. En la organización de la industria de viajes y en la junta, la inversión de conseguir redes y reuniones minoritarias es, sobre todo, una necesidad en la actividad del movimiento de la industria de viajes. (Arroyo et al., 2005, p. 1)

(Chauvin, 2007) manifiesta en su tesis de Maestría titulado Conflictos y Gobierno Local el caso del transporte urbano en Quito.

Se tiene que empezar comparando entre la planta fija, es decir la infraestructura que necesita para dotar el servicio, es decir, los vehículos. La planta fija es comúnmente costosa, confiable y utiliza necesidades que pueden suceder nuevamente. Esto aclara esto empuja hacia tendencia de los monopolios y la provisión público de la infraestructura que usa el transporte. La planta móvil, una vez más, tiene una estructura totalmente extraordinaria, el costo de las unidades es moderadamente pequeño, los vehículos tienen una esperanza de vida mucho más corta en contraste con la infraestructura. (Chauvin, 2007, p. 21)

(Bel, 2010) manifiesta en su artículo titulado la racionalización de las infraestructuras de transporte en España.

La condición principal que se requiere para que la infraestructura pueda contribuir al mejoramiento del bienestar social, fue expresada de forma transparente y concisa donde precisa, las ventajas sociales que brinda la infraestructura son más notables que el bienestar social que se creó cuando se cumple esta condición. Considere tres cuestiones que son de importancia central al pensar en la pertinencia del avance de un proyecto: Primero, ¿cuánto cuesta? Es decir, lo que será la especulación de la inversión de recursos para la creación o

mejora de la infraestructura, de modo que pueda funcionar más tarde, cuando su vida útil continúe. El significado del costo alude al gasto relacionado con el dinero, sin embargo, no solo esto. También es crítico considerar, por ejemplo, los costos medioambientales requeridos durante el desarrollo de la construcción de la infraestructura vial, perspectivas que generalmente se rechazan y que se consideran en el impacto ecológico de los proyectos segunda consideración, ¿qué hace? Se tiende a deducir qué tipo de ventajas traerá la infraestructura cuando comience a ingresar en la administración. Una gran parte de las ventajas representadas provienen del movimiento que los fondos de reserva de tiempo dieron en la nueva oferta, arrastrados por la expansión en la creación de la economía. En realidad, es fundamental recordar que las ventajas que brinda la nueva infraestructura se resolverán tanto por la generación del tráfico de diferentes maneras menos enfocadas, como por la aceptación del tráfico adicional que se producirá además, termina siendo significativo cuando se piensa en las potenciales ganancias (o pérdidas) del medioambiente cuando la nueva infraestructura inicie la operación, al igual que las diferentes posibilidades que existen en el área para la cual se inicia la sociedad tienen inclinación, por ejemplo, obstáculos o debilitamiento de las circunstancias de separación regional, todo en cuanto a la movilidad. (Bel, 2010, p. 212)

(Campodónico y Da Cunha, 2010) manifiesta el éxito que tuvo la estrategia de la empresa ONDA relacionado al transporte y el turismo en Uruguay.

Daba la posibilidad de que haya movilidad en un lugar de inicio y otra de destino, en este sentido, alentando los viajes regionales. Asimismo, da cuenta de la compleja capacidad empresarial que aborda muchas facetas; cuando se da la motivación para una aventura en

la industria de viajes, el compromiso de la extensión de los arreglos callejeros raros o cuando se moderniza el transporte que va desde la costa del país y el sur de Brasil así como la instalación de agencias en los países vecinos Alude e impacta cuando se suma al avance tardío de la industria de viajes termales, lo que aumenta sus administraciones, por ejemplo, el alojamiento. La prosperidad de la organización se caracteriza por el sistema alucinante de vehículos relacionados, la industria de viajes y sus conexiones con el Estado. (Campodónico y Da Cunha, 2010, p. 1)

(Cordeiro y Veiga, 2010) manifiesta en su artículo científico sobre La Avenida Paulista como ícono turístico su relación con el turismo de negocios de São Paulo (Brasil).

Evalúa los componentes que se suman para mantener la Avenida Paulista como el símbolo del turístico de una ciudad que se destaca por los negocios de la industria de viajes. Con este objetivo, se completó una revisión bibliográfica sobre la industria de viajes urbana, metropolitana y comercial, y sobre la exhibición de la ciudad. Se completó como ayuda para liderar una investigación exploratoria de la información auxiliar obtenida en los registros de asociaciones y afiliaciones identificadas con la industria de viajes de la junta en São Paulo. Concentrado que además incorporó la información adquirida en el trabajo de campo, por ejemplo, fundaciones, componentes sociales, datos sobre la estructura del alojamiento y las atracciones situadas alrededor de la avenida. Se descubrió que el carácter notorio alienta la dispersión de la oferta de vacacionistas en el distrito y brinda a los turísticos de negocios acceso a esta oferta mejorada mientras están en São Paulo debido a las facilidades del transporte y a la concentración de los servicios y equipamientos en ese espacio urbano paulistano. (Cordeiro y Veiga, 2010, p. 1)

(Hubenthal, 2010) afirma en su informe evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al Cambio Climático.

El transporte tiene conexiones cercanas con el avance financiero. La extensión en la división de vehículos va inseparablemente con el desarrollo monetario. En este sentido, una cantidad de salario más elevada abre la posibilidad de que las personas obtengan, por ejemplo, un vehículo privado y, en consecuencia, sean cada vez más adaptables para elegir dónde vivir o en el acceso a fuentes de trabajo más distantes. Simultáneamente, los servicios de transporte son importantes para el avance monetario. Por ejemplo, el transporte hace posible el acceso a activos, mercancías, suministros, etc. eso generalmente no sería moderado por razones de separación. Por lo tanto, el transporte ayuda a diversificar y especializar la economía. El transporte puede considerarse como un motor que realmente "mueve" la economía. En la economía ecuatoriana, el segmento de vehículos y almacenamiento representa aproximadamente. 1 a 7% del PIB. En un informe especializado creado por la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, se evalúa que en 2004 el segmento de vehículos produjo salidas de aproximado 5.8 GtCO<sub>2</sub>e a nivel global, 14% de todas las emanaciones de gases de efecto invernadero y aproximado 23% de las emisiones relacionadas con la energía. La mayoría (73%) de estas emanaciones se deben al transporte de individuos y a la carga en vehículos en avenidas, calles, etc. El resto de las descargas se crean en transporte aéreo (12%), transporte marítimo (11%) y trenes (4%). El petróleo es la fuente de energía trascendente en el sector. De esta manera, alrededor del 95% de la energía en la división proviene de los

hidrocarburos, lo que representa el 58% de la utilización mundial del petróleo. (Hubenthal, 2010, p. 4).

(Prat, 2010) afirma en su artículo científico El modelo de desarrollo turístico industrial en Cataluña.

Durante todo el siglo XX, se ha fundado generalmente en la utilización de los activos característicos del sol y la playa, moviéndose en gran medida desde el norte de la nación, particularmente la costa cantábrica, hacia el este y el sur de la costa mediterránea y mostrando una oferta recíproca extremadamente rara. Sea como fuere, en los últimos tiempos ha habido cambios significativos en el segmento con turísticos cada vez más expertos y exigentes, y a pesar de buscar un incentivo decente para el efectivo, también solicitan recomendaciones personalizadas, con estadías más cortas, excursiones progresivamente incesantes y fuera de temporada, y con deseos cada vez mayores de consumir productos culturales. (Prat, 2010, p. 1-2)

(Arruda y Branco, 2012) manifiestan en su artículo científico titulado Oferta turística virtual. Un estudio de metaverso.

Principal propósito de este estudio fue analizar el turismo virtual en el metaverso, mundo virtual tridimensional y, de modo secundario, identificar y describir la producción de las ofertas turísticas en este ambiente. Para realizar la investigación se optó por un abordaje cualitativo, de naturaleza exploratoria y método etnográfico a través de la inserción por medio de un avatar, representación virtual del usuario, en Second Life. Los resultados permitieron constatar que existen prácticas de turismo en el mundo virtual investigado,

identificando bienes turísticos, materiales e inmateriales, muebles e inmuebles, duraderos y perecederos, de consumo y de capital, así como servicios turísticos de receptivos, de alimentación, de transporte, públicos, de recreación y entretenimiento, vinculados a las atracciones turísticas. Esto significa decir que la plataforma virtual de Second Life posee todos los elementos que componen la actividad turística propiamente dicha. El panorama actual del turismo apunta a una nueva forma de adquirir experiencias a través de viajes sin que para eso sea necesario el desplazamiento físico, sin embargo, eso no significa que sea coherente decretar, el fin del turismo tradicional. Lo que se puede observar fue el uso del turismo virtual que ora como sustituto de algunos tipos de viajes, ora como complemento de los viajes tradicionales. (Arruda y Branco, 2012, p. 1)

(Monge y Yague, 2015) manifiesta en su artículo El desarrollo turístico sostenible tren crucero del Ecuador.

Que la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2000) caracteriza a la industria de viajes razonable como una que trata de abordar las necesidades de los turistas, como objetivos de los turísticos, asegurando y ampliando las oportunidades futuras. Es decir, supervisando los activos para que se puedan satisfacer las necesidades financieras, sociales y elegantes manteniendo la identidad cultural, los procedimientos ecológicos básicos, debe recordarse que el desarrollo turístico sostenible son compatibles para limitar el daño natural y social, mejorar el cumplimiento de los huéspedes y aumentar el avance monetario a largo plazo del lugar al que se hace referencia. Por lo tanto, es un enfoque para lograr una armonía entre el desarrollo potencial de la industria de viajes y el requisito de preservación, esta idea es de un tipo multipropósito, que supera la protección e incorpora en cualquier caso

los componentes que lo acompañan: a) sostenimiento del carácter de la cultura y las comunidades, b) sostenimiento del paisaje y los “hábitat”, c) la promoción de exitosas y satisfactorias experiencias turísticas, y d) que sea adecuado para construir un sueño, aprendizaje y administración entre las personas que se establecen sobre las elecciones con respecto al asunto, de la amenaza de depender de la industria de viajes e impulsarlos a descubrir una armonía entre ejercicios lucrativos y la industria de viajes para lograr una mejora del vecindario justa y estable a largo plazo. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que la industria de viajes manejable no es un artículo, sin embargo, es una premisa filosófica vital para ayudar y dar instrucciones para crear la industria de viajes en objetivos y utilizar los activos normales y sociales que se encuentran en ella. Por lo tanto, es importante esperar que solo a través de una organización exhaustiva, el avance y los ejecutivos, las ventajas de la industria de viajes se puedan mejorar y los problemas disminuyan a una base, dado que todos los fines no parecen concebibles. En este objetivo, la industria de viajes, los administradores ecológicos, las redes de vecindarios y, cuando todo está dicho, cada uno de los que trabajan en este marco, tienen un trabajo clave. El trabajo de la organización en el avance y la coordinación de la mejora de la industria de viajes es fundamental para lograr los objetivos generales de ese avance y particularmente para llevar ventajas monetarias a la red sin que la industria de viajes produzca problemas ecológicos, financieros o socioculturales. (Monge y Yague, 2015, p. 1)

(Pinto et al., 2015) afirma en su artículo titulado La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas.

La forma de vida del uso de la bicicleta está ganando calidad en Ecuador debido, en cierta medida, a los discursos sobre temas ecológicos. En todo el país, se han preparado algunas reuniones nativas para posicionar el uso diario de la bicicleta como método para el transporte. La bicicleta se eleva como una práctica optativa teniendo en cuenta los problemas provocados por un engorroso estacionamiento debido a la importancia que se le ha dado a los vehículos mecanizados en el marco del vehículo. Además, la bicicleta asume un trabajo clave para aumentar la conciencia abierta sobre la utilización del espacio abierto y el privilegio de la ciudad. (Pinto et al., 2015, p. 1)

(Jordan et al., 2019) manifiestan en su estudio titulado *tourism impacts, emotions and stress*.

Las emociones y el estrés juegan un papel importante en la calidad de vida y la experiencia de vida de las personas. El turismo puede tener un impacto significativo en las emociones y el estrés que experimentan los residentes de la comunidad de acogida. En este estudio, se examinaron las interrelaciones entre los impactos del turismo percibidos, las emociones del turismo y el estrés relacionado con el turismo. Se probaron dos modelos mediados para examinar la interdependencia del estrés y las emociones. Varios impactos turísticos percibidos predijeron la experiencia de emociones del turismo y el estrés relacionado con el turismo, mientras que las emociones y el estrés afectaron parcialmente las relaciones en ambos modelos. Las comunidades anfitrionas deben tener en cuenta los resultados psicológicos, como las emociones y el estrés, al planificar el desarrollo del turismo. (Jordan et al., 2019, p. 1)

### ***1.4.2 Antecedentes nacionales***

(Olivera et al., 2008) manifiesta en su tesis de maestría titulado Planeamiento estratégico para el turismo rural comunitario en Cuatro Lagunas Cusco.

El negocio de la industria de viajes en el planeta, y con acentuación en Perú y el lugar de Cusco, esta división encontró un desarrollo significativo de manera consistente durante los últimos diez años, donde demostró una intriga dinámica significativa, donde se organiza hacia zonas rústicas y no solo es un proveedor de alimentos, al mismo tiempo, debido a su condición tranquila, característica, abiótica y biótica, convenciones y cultura, estas perspectivas son aquellas que deben guardarse y pueden utilizarse con una dirección satisfactoria y ordenada. El distrito de Cusco se encuentra con su administración de turistas en tres territorios, y sirven el 90% de los intereses de la industria de viajes, dejando de lado las diferentes regiones que tienen activos importantes. El circuito de las Cuatro Lagunas, situado en las regiones de Canas y Acomayo, tiene activos comunes en la región, activos sociales y arqueológicos que se ajustan para la población de turísticos y en este sentido apoyan la mejora de la industria turística rústica. El movimiento mencionado anteriormente es una opción para mejorar la satisfacción personal, su población es vista como un 88% se encuentra en pobreza extrema. Se hicieron algunos trabajos en la zona para avanzar en la industria de viajes, no tuvieron resultados beneficiosos debido a la presencia de una visión carente que conecta las actividades de una manera clave y eficiente. (Olivera et al., 2008, p. 1)

De acuerdo a (Arrieta et al., 2010) afirma en su tesis Planeamiento estratégico para el desarrollo turístico del Valle de Lurín.

En los años que han pasado, Perú se desarrolló y apoyada en el área de la industria de viajes, de forma importante porque se dio el aumento de la oferta de los destinos principales y se realizó una importante promoción a nivel externo como interno. Esta verdad está firmemente conectada con la forma en que se observa actualmente a la nación como el modelo en América del Sur aludiendo a la confiabilidad financiera, a esto incluimos la condición de seguridad positiva que será más adelante.

El inicio de la red rústica de la industria de viajes se produjo en España debido a la emergencia de la horticultura durante los años 60. El problema que inició el reasentamiento de una impresionante reunión de ganaderos en las áreas urbanas, hizo que los territorios rústicos fueran erradicados que permitió idear cómo hacer que el territorio sea lucrativo. Durante los años 80, se comprendió que la condición de la Unión Europea, con el programa "Pionero del avance del país", se benefició de una elección de creación para mejorar la economía de las familias en las regiones rústicas del lugar. Este proyecto dio una estrategia de apropiación de aproximadamente el 90% de los programas para el avance de la industria de viajes rústica, con esta intercesión mejoró la satisfacción personal de la zona rural del país de Europa y se revalorizó. Esta nueva estructura fue hecha para comprender y disminuir la necesidad y los efectos de una manera negativa que puede iniciarse en el caso de que no se resuelva adecuadamente. Cabe destacar que el avance y las actividades que están mal en la industria de viajes causan el impacto de la corrupción de cualquier escena y entorno natural que causa contaminación que influye de manera contraria en una población con un alto potencial de la industria de viajes que puede terminar con la pobreza.

El turismo comunitario incentiva la protección de los activos naturales bióticos y abióticos y refuerza la forma de vida de la región; asimismo, mejora la economía de las naciones y la comunidad que lo impulsa.

Con el informe de la UNESCO, confirma que varias naciones agregaron a sus planes monetarios la industria de viajes comunitarios, ya que afirman que tiene la marca registrada para comprender cualquier emergencia financiera, la industria de viajes es una opción de mejora en su economía para cualquier área o región; Si incluimos la verificación y organización de una actividad, podría convertirse en un instrumento crítico para la protección de la tierra y los recursos culturales. En un contenido similar, afirma que el efecto de la industria de viajes influye en el ángulo financiero, pero también en el círculo social y cultural de una comunidad, y que es la fascinación esencial de los vacacionistas que buscan una vida progresivamente colindante junto con los pobladores, por ejemplo, se muestra a la lectura de cargos, desglosando la utilización del turístico, subraya que cuando se hace la prosecución de los turistas con el número de habitantes en el lugar, las tradiciones de obtención se pasan a la región receptor, para observar la solicitud de los turistas, y terminan siendo succionados gradualmente por el público en general de la zona. La progresión de la retención de la forma de vida de la zona por parte de la cultura externa ocurre unidireccionalmente, hacia la uniformización, como ocurre en la globalización.

El fabricante finiquita como se expresa de manera segura en esta exploración, el Programa de Turismo Rural Comunitario, COPESCO National y Provías Nacional tienen reglas básicas comparativas y objetivos, ya que están situadas hacia el inicio de la comunidad del país que la industria de viajes ofrece en España con destino a la emergencia En horticultura se inició durante los años 60 la creación de pasajes de coordinación que avanzan en la

industria de viajes comunitario. Tanto sus objetivos como sus acuerdos presionan para conectarse regionalmente y tomar rumbo mutuo. Depende de las metodologías eclesiásticas orquestadas en eso, para adquirir una conexión de emprendimientos ministeriales. (Arrieta et al., 2010, p. 1)

(Astete, 2011) manifiesta en su tesis de maestría titulada metodología para mejorar el proceso de asignación de tráfico a una red de transporte.

La mejora de la organización del transporte consta de varios ciclos, uno de los cuales es la organización de distribución, que es sustancial para establecer nuevos escenarios para tomar decisiones. Los problemas de la asignación de tráfico se dictan al actualizar las transmisiones en un arreglo de transporte dado, los problemas de asignación de un origen contra varios destinos se resuelven con los algoritmos. El flujo del transporte retrata las capacidades, son capacidades no directas con imperativos directos, son poderosas cuando demuestran algunos parámetros principales relacionados con los problemas de flujos de redes, al igual que el gasto del movimiento y el tiempo que toma viajar. Cuando se trabaja en una red donde las salidas se reparten, con el algoritmo se establece un punto de partida contra varios destinos, lo que nos ilumina es que el algoritmo debe estar conectado para cada raíz una vez más.

La estrategia Simplex permite abordar el área de vecindad ideal del problema, ya que la conducta cercana directa y la conducta de vecindad no directa son comparables. En el momento en que un curso de evasión se compara con algún sistema sin evasión, el ideal de la capacidad de costos aumenta en 260.00 unidades financieras por día, demostrando 780.000.00 de unidades fiscales más por cada mes y 9360.000.00 de unidades relacionadas

con el dinero cada año, esto legitima la Consideración de vías de evitamiento en una red de transporte. (Astete, 2011, p. 1)

(Camarena et al., 2013), manifiestan en su tesis titulada una revisión literaria del impacto del turismo en el desarrollo económico.

La industria de viajes se ha convertido en un movimiento que parece haber afectado positivamente la mejora financiera a largo plazo en varias naciones. Esta actividad permite la era del comercio exterior, promueve el trabajo inmediato y atrasado, y además contribuye a la mejora del transporte; Esa es la razón por la que es crítico medir su efecto sobre el avance monetario, que en sí mismo es difícil de entender a la luz del hecho de que esta acción influye en divisiones financieras distintivas dentro de una nación. Llamó la atención sobre que la relación entre los sectores público y privado es básica para la industria de viajes, con el punto de crear sinergias y compartir experiencias exitosas. También mencionó que, considerando los efectos inmediatos, indirectos e inducidos de la industria de viajes, el compromiso total de la parte con el PIB mundial fue de 6.6 billones de dólares, 260 millones de empleos y 1.2 billones de dólares en tarifas durante 2012; posteriormente mostrando su trabajo como un impulso para el desarrollo de la economía mundial. También hace referencia a que en Perú, la industria de viajes actualmente produce un pago de US \$ 3.300 millones cada año, idéntico al 8% del PIB y las proyecciones recomiendan que para 2021 esta cifra represente el 10% del total, de esta manera cambiando en la segunda fuente del comercio remoto.

Del mismo modo, la industria de viajes es una acción que anima el interés en la fundación (alojamientos, terminales aéreas, centros sociales, centros comerciales, cursos de

transporte, entre otros); Asimismo, el turismo es una actividad estimuladora de la inversión en infraestructura (hoteles, aeropuertos, centros culturales, centros comerciales, vías de transporte, etc.). Esto hace que la población siga siendo financieramente dinámica y aumente su salario y, de esta forma, su utilización. Además, se suma a la expansión de la creación local, lo que produce una economía fortalecida. En relación con el avance del capital humano, cuando se producen empleos, la solicitud de trabajo se ayuda tanto para puestos particulares como no específicos, lo que permite disminuir el grado de desempleo e indigencia en las áreas urbanas donde ocurre la acción de la industria de viajes. Por otra parte, al requerir una fuerza laboral específica, incrementan las necesidades de preparación, crean una mayor acción en la división de instrucción y aumentan el grado instructivo de la población que asciende junto con sus deseos de satisfacción personal. (Camarena et al., 2013, p. iii)

(Aponte et al., 2015) aseguran en su tesis Calidad en las empresas del sector turismo, agencias de viaje en Lima Metropolitana.

Este estudio diseccionó el Sector de Turismo, explícitamente las Agencias de Viajes de Lima Metropolitana, Perú; Para medir el grado de calidad en el sector, utilizó los 9 factores de administración de calidad como premisa, los resultados en 2014, el grado de uso en la parte desglosado demuestran que está en un nivel medio en contraste con la escala utilizada en el instrumento conectado en la presente investigación; se razonó que había una distinción en el grado de calidad que se actualizó en las organizaciones que se confirman con un marco de calidad en comparación con las que no lo son; y que las repercusiones del

grado de uso son más bajas que las obtenidas en la investigación del año 2011, pero más notables que las de 2006. (Aponte et al., 2015, p. 1)

(Rivera, 2015) en su tesis de maestría titulada el uso de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible e inclusivo para Lima Metropolitana.

Ofrece orientación desde una perspectiva de movilidad expresa desde la perspectiva de la movilidad, la bicicleta como una decisión importante para generar flujo en diferentes áreas urbanas, consolar el aprieto del entorno del tráfico y la población disfrute una excelente satisfacción personal, con los impresionantes esfuerzos que se realizan. Al trabajar desde cimientos públicos, la dirección del transporte donde se realizan los trabajos de diseño es aún significativa, debido a que estos trabajos la mayor parte del tiempo es el comienzo del desorden y el tráfico al comenzar estos trabajos, no se consideran situaciones públicas para la mejora de ciudad.

Se hace referencia a que utilizar la bicicleta como una recuperación de las zonas y espacios de la ciudad fue extremadamente grande en la instancia particular de la ciudad de Barcelona, con el punto de estar asociado con una dirección de desarrollo que el transporte está aculturado y mantiene a tiempo, en resumen, al instruir el logro de la ciudad es con una organización organizada de la ciudad haciendo espacios de transporte para la bicicleta, con obligaciones que duran más que empresas privadas adicionales, delegados políticos y sociedad común (Pacto de Barcelona), que sostuvo la utilización de la bicicleta como otra propensión al transporte, de esta manera comenzó la producción de la estructura de bicicleta abierta que se llamaba Bicing, en este espacio, se requiere un estudio de mezcla: "de arriba abajo" y "base arriba". Ciclo Lima, del Municipio Metropolitano de Lima,

avanza en la utilización de la bicicleta en nuestra ciudad a través de diferentes ensayos piloto, los más representativos son BiciCole y Ciclo vía, estas opciones son grandes fuerzas motivadoras para el avance de la utilización de la bicicleta, adquiriendo en un breve período de tiempo para levantar el pensamiento de las diferentes divisiones de la sociedad de Lima. Sin embargo, lo que idealiza y ofrecerá la progresión al programa CicloLima no se basa en absoluto en el avance de la utilización de la bicicleta, sino que también se basa en una base decente y que está protegida, ajustada y conectada, para la zona del que trajina en bicicleta. (Rivera, 2015, p. 1)

(Crales, 2016) Afirma en su tesis modelo de gestión para implementar infraestructura turística en los humedales de la costa central del Perú.

Las situaciones de los humedales no son las más parecidas en el planeta, el público en general obtiene una ventaja monetaria, por la vegetación, este entorno natural tiene una importancia increíble y en la actualidad es uno de los destinos de vacaciones más importantes del espacio vital, en el que se ve voladores que transmite que es uno de los dinamos más visitados, la zona requiere que se le otorguen oficinas que recopilen la aplicación y sean imaginativas, que brinden administraciones atractivas y que aumenten el valor del ecoturismo y este es uno de los desafíos en este momento, esta propuesta tiene la misma utilidad general para diseñar una especie de misión para hacer instalaciones turísticas en los Humedales de la Costa Central (HCC) del Perú. (Crales, 2016, p. 5)

De acuerdo a (Asmat et al., 2016) Afirma en su tesis Plan Estratégico de Marketing de Turismo Cultural Arqueológico Ruta Moche.

Al Perú recurre al doble de visitantes externos y causa varias veces ocasiona 4 veces más divisas que hace 10 años con lo mencionado anteriormente, estos visitantes hacen un turismo cultural arqueológico, la ventaja que revitaliza es saber cómo vivían las sociedades en época pasado, una meta cruda Particularmente visitada por turistas que tienen un lugar con la Ruta Moche, tiene un importante valor social a la luz del hecho de que hay algunas atracciones que se encuentran dentro de los locales de La Libertad y Lambayeque. En este momento, la Ruta Moche solo recibe aproximadamente sesenta mil turísticos en un año en contraste con Machu Picchu, obteniendo alrededor de 1.3 millones ejecutando un examen que distinguió a tres conductores fundamentales de la baja progresión de los turísticos a la Ruta Moche: (a) los obstáculos financieros y unión política entre los distritos de Lambayeque y La Libertad, (b) la información básica de la meta de los vacacionistas se debe a la forma en que los administradores que lo adelantan no ofrecen el circuito en esa capacidad, y (c) la mínima promoción en el exterior en este sentido, se requiere un sistema de publicidad para turísticos extranjero, con un capital de USD \$ 2,334,350 y esta oferta se concentrará en tres ejes: integración histórica, tecnología y experiencia. El uso de este acuerdo producirá una mejora en la satisfacción personal de los distritos y hará del trabajo una ventaja social que duplicará la progresión de los turistas para 2021 y, con esto, la Ruta Moche se situará como el segundo objetivo arqueológico del Perú. (Asmat et al., 2016, p. 4)

(Rosales, 2016) en su tesis de maestría titulado gestión de infraestructura vial en la red departamental de la Región Piura-2012.

En el momento en que una región está mejorando, es por el hecho de que se mejora la infraestructura vial de toda la disposición de ventajas, con el mejor efecto financiero a lo

largo de estas líneas creando un dominio positivo para la empleabilidad perpetua, la comercialización continua, al igual que la sección de oferta a la formación y servicios fundamentales de Salud. Por lo tanto, la infraestructura vial impacta las opciones de creación y establecen muchos recursos abiertos, en la utilización de las unidades y organizaciones familiares en la mejora de la satisfacción personal de la sociedad, creando de manera continua. Por ejemplo, si la infraestructura vial no se ejecutara de manera competente, los ejercicios privados en los distritos de una nación no avanzarían adecuadamente.

El creador finiquita, relacionando la mediación de la red vial departamental que nos arregla para obtener un impulso aventurado de las áreas con inclusión social, la población mejora la satisfacción personal al acercarse a los servicios esenciales, la instrucción. La ejecución de diseños de calles en nuestro territorio apoyará a toda la ciudad de Piura, ya que aludirá con una disponibilidad más notable a las regiones más remotas de nuestra área, expandiendo en el segmento de exhibición a un grupo de estudiantes secundarios que se acercan a la capacitación. Se deduce que las regiones de trabajo se ampliarán, lo que disminuirá el desempleo, logrará un pago más notable para la población y, de esta manera, mejorarán sus condiciones de bienestar.

El objetivo es ayudar al avance de la sociedad y la economía de la oficina en general, e incrementar la satisfacción personal de la sociedad.

El área que se incrementa en la industria de viajes es Piura. Se estimulará a aumentar dentro de la industria de viajes, al igual que las condiciones para expandir la fascinación de los turistas del extranjero a estos lugares de visitantes que tienen un acceso suficiente. (Rosales, 2016, p. 1)

(Castillo et al., 2016) en su tesis de maestría titulado gestión ecoeficiente del sector transporte terrestre de pasajeros en el Perú manifiestan.

En lo que respecta a los registros de ecoeficacia en el área de transporte, lo exactamente opuesto en Perú son las pautas cambiadas que se crean para la emanación de vehículos. Las medidas que incorpora establecen los puntos de confinamiento transitables más extremos de las emanaciones que contaminan los vehículos de motor que organizan los movimientos en la calle. Perú para 2021 (Presidencia del Consejo Directivo, Plan Estratégico Institucional del Centro Nacional de Planificación Estratégica CEPLAN, 2009), necesita avanzar y animar un par de ángulos principales. Estos son el ensamblaje perfecto, el biocomercio, la utilización de energías cambiantes y nuevas fuentes de vitalidad, y la ventaja de las puertas abiertas naturales y monetarias en los mercados mundiales y nacionales. El objetivo es el avance ecológico y agresivo del potencial de la nación.

Debido a las estrategias de mejora constante que la organización realizó para disminuir las cuestiones en los años 2011 - 2015, se infiere que las organizaciones no son confiables con la estimación del trabajo eco-competente en sus procedimientos; se olvidan de imaginar completamente sus procedimientos y distinguen menos los exsumos y las fuentes de datos que son el resultado de cada etapa. (Castillo et al., 2016, p. 1)

(Rodríguez, 2017) sostiene en su tesis de maestría titulado Influencia del turismo sostenible en el nivel de vida en el distrito de Canta 2016.

En su investigación, cuya razón de existir fue descubrir el grado que impacta la práctica de la industria de viajes en la forma de vida en el Distrito de Canta 2016, por lo que también

necesitaba adquirir el objetivo de mejorar la forma de vida de los ocupantes. Además, el creador examinó encuentros y casos en diferentes partes del mundo, realizó un examen en su trabajo con algunos marcadores regionales y medibles que superan las mediciones generales y frías, las investigaciones financieras en el planeta y la industria de viajes exclusivamente cuantitativa en todo el mundo. Uno de los propósitos atractivos y frecuentados de la Sierra de Lima es Canta, que busca diversión al aire libre, con un clima templado y sol durante todo el día y todo el año. A esto se incluye la escena de las montañas que es magnífica, tiene importantes activos arqueológicos y activos característicos. Por otra parte, la base de este examen se empapó de las líneas continuas de investigación tipológica sobre el Turismo Sostenible con una inclinación a un aprendizaje predominante de esta maravilla por completo y en sus diversos puntos de vista como el motor de un pivote que puede mejorar la satisfacción personal del ocupantes de la región de Canta, se adopta una cualidad básica que supera en cierta medida el punto de vista estándar repleto de ilusiones y acrobacias, lo que hace que ocultar un entorno actual impresionante sea cada vez más extremo en el que se requiere reevaluar de manera similar a la instancia del notable peligros de estado anormal la industria de viajes avanza y reconoce la empresa de la industria de viajes, debido a la destrucción del hábitat indígena. (Rodríguez, 2017, p. 1)

(Alvarez, 2018) afirma en su tesis titulado sobre turismo local y producción de etnomercancías en la Aldea Asháninca San Pedro Marankiari A.C. Chanchamayo, Selva Central, Pampa Michi.

Se distingue como una sociedad precursora en el avance de la industria de viajes experiencial y la industria de viajes habitual en la región. Las familias nucleares de Pampa

Michi trabajan en la industria de viajes, los Ashánincas vinieron a recaudar una acumulación llamada etnomercancia. Mapitsi se acepta a sí mismo como una persona de negocios indígena y una persona de negocios, lo que ha creado tensiones con una parte de la red, fue similar a la expulsión de su red doméstica. (Alvarez, 2018, p. 1)

(Martínez, 2018) menciona en su tesis titulada aplicación del modelo SERVQUAL en los servicios de transporte público urbano en el distrito de Lurigancho.

Determinar la gran administración que se da (calidad) buscando una investigación que distinga cada uno de los desafíos del transporte público, que concentra el tráfico de vehículos sin considerar el agradecimiento de las personas que utilizan esa administración, por lo que es un aparato y Se requiere una guía que permita encontrar y observar los componentes adecuados para tener el objetivo de mejorar la administración con calidad. Por esta razón, la investigación obtiene técnicas relacionadas con un examen no experimental, transversal y gráfico. Este examen tomó una oportunidad en una prueba de población de 384 clientes que juegan la administración de vehículos abiertos en Lurigancho entre las edades de 18 a 55 años. Este ejemplo encontrado como objetivo de exploración se utilizó el modelo SERVQUAL que permite cuantificar la naturaleza de la disposición de la administración de vehículos abiertos en la región. Resultó como un elemento, la legitimidad de la teoría general, que llevarlo a la ejecución del modelo SERVQUAL en beneficios de vehículos abiertos en la localidad de Lurigancho mide la viabilidad de la administración. Se incluye que, se apoyó en las teorías particulares de que los grados de observación se encontraron aludiendo a los componentes discernibles, calidad

inquebrantable, seguridad, capacidad de respuesta y simpatía de los beneficios del transporte público urbano en la localidad de Lurigancho aplicando el modelo SERVQUAL. El instrumento que se ajustó a partir del modelo SERVQUAL califica la calidad desde dos puntos de vista; Los deseos y la impresión de la administración urbana de vehículos abiertos en el área de Lurigancho, llegaron a la capacidad de "impresionante" en legitimidad y "brillante" en confiabilidad para este examen. En las subvariables que son cinco evaluadas en torno a los deseos de las personas que utilizan esta administración, se adquirió un nivel más alto en Tangibilidad (4.41) y un nivel más bajo en Empatía (4.05). Con referencia a los agujeros adquiridos de las cinco subvariables que se evaluaron, se obtuvieron los mejores agujeros en Tangibilidad (- 1.63) y Capacidad de respuesta (- 1.47), siendo estas subvariables las más eminentes para actualizar el Índice de calidad del servicio (ICS). (Martínez, 2018, p. 1)

(Moscoso, 2018) manifiesta en su tesis de maestría titulado potencial turístico del distrito de Laraos.

Para alentar una propuesta de intervención de tres programas ministeriales que forman el progreso del turismo, el estado peruano calcula con dos ministerios clave para lograr el progreso y la promoción del turismo en nuestro país: el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), que es responsable del bien estado de las rutas de comunicación terrestre; y el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), que trabaja por la seguridad y sostenibilidad del turismo. Estas dos juntas estatales tienen como objetivo principal la creación de nuevas ocasiones de desarrollo económico - turístico, utilizando convenientemente programas ministeriales. Al mismo tiempo, los representantes del

cumplimiento de proyectos de infraestructura vial y turística en todo el país, en todos los corredores de carreteras turísticas, son, en primer lugar, el programa Provías Nacional, del MTC; y, en segundo lugar, los dos programas ministeriales del MINCETUR: Copesco Nacional y el Programa de Turismo Rural Comunitario. Sin embargo, existen problemas en los que su intrusión se lleva a cabo de forma independiente y no han valorado la posibilidad de tratar de manera vinculada para optimizar los recursos y regenerar la calidad de vida de las poblaciones donde operan. Así, este estudio centraliza su análisis en el corredor vial turístico Cañete-Lunahuana-Ronchas-Chupaca, donde se encuentra el pueblo de Laraos (Región de Lima, Provincia de Yauyos). Este lugar es otra cuestión de interposición turística e infraestructura de los programas ministeriales mencionados anteriormente, de manera soberana pero no conjunta. Gracias a la Ley N ° 29408 - Ley General de Turismo (Congreso de la República del Perú, 2009) y el Plan Estratégico Nacional de Turismo (PENTUR) (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2016), el valioso marco para desarrollar La actividad turística en nuestro país, el pilar importante es la promoción de inversiones y la vinculación de usuarios públicos y privados a nivel nacional, regional y local. De esta forma, el Plan Estratégico Nacional de Turismo establece la vinculación de los usuarios públicos en el territorio nacional, regional y local. Esta investigación tiene como objetivo proporcionar el conocimiento de una mayor optimización en la interferencia de los programas ministeriales que llevan a cabo trabajos de conservación y mantenimiento del aparato turístico y de las carreteras, por el MTC y MINCETUR, a lo largo del corredor Cañete-Yauyos-Chupaca.

Mientras Provías Nacional ejecuta la protección de la carretera Chupaca-Ronchas-Cañete, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo tiene 2 programas que promueven el turismo

y fueron intervenidos en el área de Yauyos: el Programa Nacional de Turismo Rural Comunitario y COPESCO. Estos dos programas ofrecieron su asistencia de mantenimiento a la infraestructura turística y promoción del turismo comunitario, respectivamente.

La infraestructura vial alcanza la construcción y el mantenimiento de carreteras y es esencial en el progreso económico de un país, ya que permite la unión económica nacional. En sinopsis, la infraestructura vial mejora la economía y fortalece la descentralización del poder de un país en progreso. Perú, a través del Acuerdo Nacional, ha estado expuesto a promover el progreso de la infraestructura para obtener el progreso de su economía. Por lo tanto, se imagina llevar a cabo planes nacionales para promover infraestructura en general que acepte llevar a cabo otros propósitos. Uno en particular, por ejemplo, es avanzar en los corredores viales en los corredores turísticos y de exportación que ayudan a mover servicios y productos con costos más baratos (Acuerdo Nacional 2002: 12). Esto permitirá la creación de vínculos de producción y fortalecerá los planes socioeconómicos nacionales con la intervención de la población. (Moscoso, 2018, P. 1-5)

### **1.5 Justificación e importancia de la investigación**

Justificación; la justificación de la presente investigación es necesaria porque pretende canalizar el capital de gasto de los turistas a lo largo del circuito turístico Catalina Huanca, los turistas se transportan en diferentes tipos de vehículos es a través de estos que se podrá medir la forma como se trasladan a lo largo del circuito turístico. los beneficiarios serán los diferentes distritos que compone el circuito turístico, además nos permitirá definir el circuito turístico Catalina Huanca que atraviesa varios distritos con potencial de lugares turísticos, lugares históricos, paisajes y piscigranja de trucha, la justificación es averiguar las deficiencias que existen

a lo largo del circuito turístico Catalina Huanca, se empezara a realizar el inventario de la vía en el estado actual que se encuentra, tomaremos muestras de suelos para determinar el tipo de capacidad de soporte, con esta determinación se propondrá las posibles soluciones, luego procederemos a realizar el conteo vehicular que transita por el circuito para ver el flujo del tráfico que se desplaza a lo largo de la vía, posteriormente realizaremos el inventario de zonas turísticas, patrimonio cultural, ferias, paisajes, el tipo de agricultura que realizan, el tipo de artesanía que realiza cada distrito, con esta determinación se propondrá soluciones a implementar.

Importancia; la importancia de nuestra investigación será la obtención de datos reales del circuito turístico Catalina Huanca con esta realidad se propondrá soluciones a implementar para la generación de tráfico a lo largo del circuito, el tráfico viene acompañado de importante gasto diario de los turistas para la inversión en su satisfacción personal, para ello el circuito debe estar preparado para recepcionar y cumplir las expectativas de los visitantes tanto en calidad, novedad, empatía, la investigación pretende que el gasto diario que realiza sea aprovechada por la población a lo largo del circuito, de esta manera asegurar que no se monopolice con fuertes inversiones extranjeras que controlan al turista y solo haya un beneficiario.

Es importante que nuestros gobernantes apuesten por el desarrollo social de los distritos beneficiarios, al promover fuertes políticas de inversión de tal manera que dicho fondo monetario no revierta al estado.

## **1.6 Limitaciones de la investigación**

En la presente investigación se aborda el circuito turístico Catalina Huanca que inicia en el distrito El Tambo y recorre los distritos de San Jerónimo de Tunan, Quilcas, San Pedro de Saño, Hualhuas, San Agustín de Cajas y culmina en el distrito de Ingenio, distritos que pertenecen a la

provincia de Huancayo, se estudiara al turista que actualmente visita algunos lugares del circuito Turístico usando otras vías, a la hora de realizar la encuesta el factor limitante podría ser que los turistas no aceptan ser encuestados, otra limitación es durante el conteo de vehículos a lo largo del circuito turístico Catalina Huanca el conductor no quiera dar los datos al personal que recopila la información.

## **1.7 Objetivos de la investigación**

### ***1.7.1 Objetivo general***

Determinar la relación que existe entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo.

### ***1.7.2 Objetivos específicos***

a) Evaluar la relación que existe entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.

b) Analizar la relación que existe entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca

c) Evaluar la relación que existe entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.

## **1.8 Hipótesis**

### ***1.8.1 Hipótesis general***

HG: Existe una relación significativa entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo.

### ***1.8.2 Hipótesis específicos***

H1: Existe una relación significativa entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.

H2: Existe una relación significativa entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.

H3: Existe una relación significativa entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.

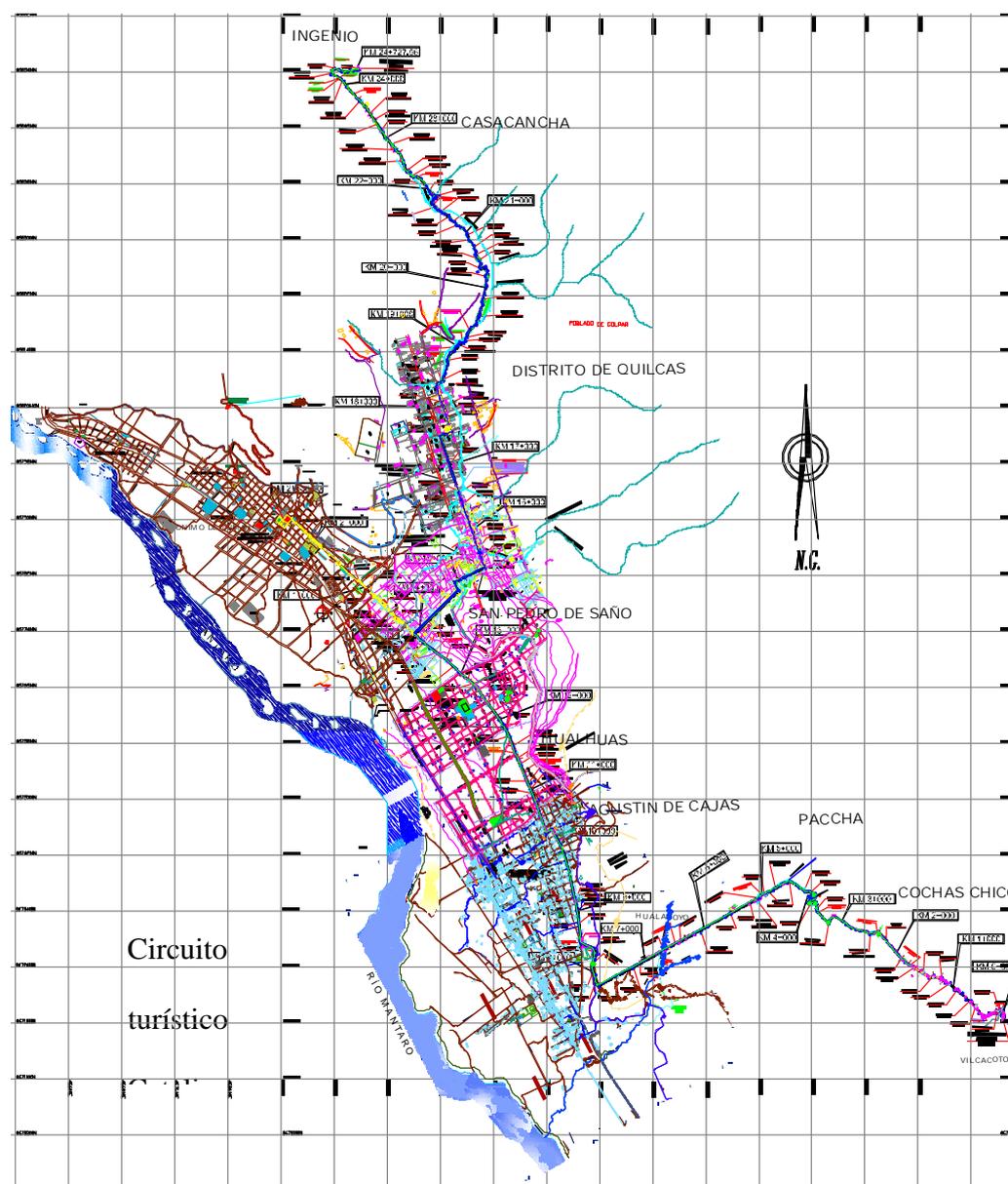
## II MARCO TEÓRICO

Ubicación geográfica, la ubicación geográfica del circuito turístico está en la Región Junín, Provincia de Huancayo, Distrito: Multidistrital

Localización del Circuito, el circuito turístico Catalina Huanca, se encuentra ubicado en el departamento y región de Junín, provincia de Huancayo, cruza las jurisdicciones distritales de El Tambo, San Jerónimo de Tunan, Quilcas, San Pedro de Saño, Hualhuas, San Agustín de Cajas e Ingenio. El circuito se da inicio en Vilcacoto y termina en Ingenio Está a una elevación normal de 3,2035.32 m.s.n.m. en el pueblo de Vilcacoto y el final del segmento turístico se encuentra a una elevación normal de 3,226.79 metros sobre el nivel del océano, en Ingenio, con una longitud de 24,727.56 km y la longitud del segmento turístico desde Saño hasta San Jerónimo de Tunan, tiene una longitud de 2.638. 80 km

**Figura 1**

*Circuito turístico Catalina Huanca*



*Nota. Fuente: Gobierno Regional de Junín*

Lugares Turísticos, los lugares turísticos que existen en la zona del circuito Turístico y los que deben definir el sistema de tráfico son:

a) Cochas Chico y Cochas Grande se tiene a Artesanos manifiesta (Arrieta y Lopez, 2011) en su tesis factores determinantes del turismo receptivo en la provincia de Huancayo 2006-2009, conocido como el “lugar de los Mates Burilados”, población donde se realiza el arte del burilado de mates, es por el impacto que creó los artesanos de Ayacucho y Mayoc, Huancavelica. Los individuos que llevaron a sus compañeros a la Feria Dominical de Huancayo y se reunieron con los de las cochas para comprar material crudo, los compañeros, a la red de Huachijna (Pariahuanca) a través de la entrada. Es en esta situación cuando comienza el entusiasmo de los ocupantes de Cochas Grande, por lo que embellecen y molestan a los compañeros. Después de algún tiempo logran su propio estilo, el reconocimiento de sus artesanos es mundial e interés en ocasiones dentro y fuera de nuestra nación., (Arrieta y Lopez, 2011, p. 53).

b) Artesanos de Hualhuas Manifiesta (Arrieta y Lopez, 2011) en su tesis factores determinantes del turismo receptivo en la provincia de Huancayo 2006-2009, Hualhuas cuyo significado en quechua es "Culén o donde se desarrolla Culén", que es una planta que cura que se desarrolla en la zona. de Hualhuas es una ciudad artesana dedicada a la producción de texturas cosidas y de telar. (Chales, suéteres, suéteres, guantes, gorras, edredones, pisos, alfombras, etc.), que están hechos con lana de alpaca y oveja de colores regulares (naturales). (Arrieta y Lopez, 2011, p. 56)

c) Plaza 28 de Junio de San Jerónimo de Tunan manifiesta (Arrieta y Lopez, 2011) en su tesis factores determinantes del turismo receptivo en la provincia de Huancayo 2006-2009, la superficie de esta plaza fue establecida en 1540. Anteriormente a 1830 se denominaba Plaza del Sol y desde 1930 se le denominó Plaza Manchego Muñoz, se debió a que el diputado Manchego

Muñoz dono bolsas de cemento que se usó en su construcción. Pero por los años 1940, aproximadamente, se puso el nombre de 28 de Junio (Arrieta y Lopez, 2011, p. 57)

d) Iglesia matriz y parroquia de San Jerónimo de Tunan manifiesta (Arrieta y Lopez, 2011) en su tesis factores determinantes del turismo receptivo en la provincia de Huancayo 2006-2009, es uno de los templos más antiguos del Valle del Mantaro, se construyó en algún lugar en el rango de 1540 y 1560 la estructura es de estilo renacentista con una nave solitaria, dos torres y el techo de la cima se puede ver dentro de maravillosas áreas escalonadas especiales de estilo barroco, churrigueresco y romano; También pinturas murales de obras de arte del S. XVI que muestran creaciones artísticas pintadas salvaguardadas con retratos de mensajeros santos, la Virgen María y San Jerónimo (Arrieta y Lopez, 2011, p. 57)

e) Centro histórico de San Jerónimo de Tunan manifiesta (Chavez, 2013) en su tesis titulado diagnóstico del patrimonio cultural del centro histórico de san Jerónimo de Tunan para el desarrollo del turismo cultural, comprende los edificios en regular estado de preservación con el paso del tiempo adquirió un valor mayor al originalmente asignado son considerados como parte del patrimonio arquitectónico de San Jerónimo de Tunan que lo caracteriza y los singulariza en el Valle del Mantaro (Chavez, 2013, p. 54).

f) Sitio arqueológico Unish Coto manifiesta (Chavez, 2013) en su tesis titulado diagnóstico del patrimonio cultural del centro histórico de San Jerónimo de Tunan para el desarrollo del turismo cultural, se ubica en el paraje de Pichas, cerca del complejo del cerro de Kusi-Patak, ahora llamado San Sebastián y San Blas, estos restos arqueológicos pertenece al período pre inca o de la

antigua Nación Huanca. hay 19 bases de edificaciones intactas, cuenta con ventanas y puertas; trece están descuidadas y dos están destruidas, estos sólo cuentan con sus bases (Chavez, 2013, pp. 60-61).

g) Artesanía de la platería en San Jerónimo de Tunan manifiesta (Chavez, 2013) en su tesis titulado diagnóstico del patrimonio cultural del centro histórico de San Jerónimo de Tunan para el desarrollo del turismo cultural, San Jerónimo de Tunan es conocido a nivel internacional por la producción y habilidad de sus artesanos para trabajar la plata, producen dijes, aros, anillos, búhos, portalapiceros, pavos, gallitos, ceniceros, vicuñas, picaflores, yuntas de bueyes, coronas de vírgenes, sahumeros, platos recordatorios, cuadros, placas, marcos, floreros, enchape de andas de imágenes religioso, trabajos que son desarrollados en la ley 925, 950 y 990, estas obras de arte se vende en la cuadra 9 de Lacalle Arequipa en San Jerónimo de Tunan (Chavez, 2013, p. 79)

h) Feria distrital en San Jerónimo de Tunan, manifiesta (Chavez, 2013) en su tesis titulado diagnóstico del patrimonio cultural del centro histórico de San Jerónimo de Tunan para el desarrollo del turismo cultural, se da los días miércoles, su población se concentra para hacer sus compras y ofrecer sus productos tanto agrícola, textil y animales (Chavez, 2013, p. 80).

i) Industria y artesanía en Quilcas, manifiesta (Laurente, 2015) en su trabajo titulado el patrimonio que es cultura para el progreso del sector turístico en el área de Quilcas, se produce ladrillos, tejas de arcilla, objetos de cerámicos (ornamentos) así mismo en artesanía fabrican tejidos a telar como mantas, ponchos, gorras, medias, bordados a hilo (Laurente, 2015, p. 60)

j) Sitios arqueológicos en Quilcas, manifiesta (Laurente, 2015) en su trabajo titulado el patrimonio que es cultura para el progreso del sector turístico en el área de Quilcas, existen sitios pre incas donde se desarrolló los Quilqueños, Chuctuloma (ubicado a 300 m al este de la plaza principal), Cocahuasi (ubicado a 800 m al Noreste de la plaza principal), caminos de los Quilqueños preincas (de dos metros de ancho y empedrado), chuwi (ubicado a 900 m al Noreste de la plaza principal), Tunducha, Alto Perú y Cruz Pata (se sitúa a 2 km a lado Sureste medido de la plaza de Quilcas), (Laurente, 2015, pp. 64-76)

k) Monumentos en Quilcas, manifiesta (Laurente, 2015) en su tesis titulado el patrimonio cultural para el desarrollo del turismo en el distrito de Quilcas, existen monumentos en la plaza principal de Quilcas, monumento El Avelino Cushiri, monumento a la danza del Chamorro, (Laurente, 2015, pp. 79-80)

l) Cerámica en la actualidad de Quilcas, manifiesta (Laurente, 2015) en su trabajo titulado el patrimonio que es cultura para el progreso del sector turístico en el área de Quilcas, lo elaboran con arcilla de varios colores como morado, amarillo, negro, plomo y azul, elaboran las cerámicas decorativas de la Huaconada, (Laurente, 2015, pp. 79-80)

m) El parque artesanal de Los Mates Burilados, se encuentra en el anexo de Cochas Chico, El tambo, es un parque con monumentos grandes expresando El Mate Burilado, en dicho parque se vende variedad de mates burilados, chompas, chalinas, gorros, todos hechos artesanalmente y a mano.

**Figura 2.**

*Parque artesanal de los mates burilados*



*Nota.* La imagen expresa el monumento a los mates burilados.

**Figura 3.**

*Monumento mate burilado*



*Nota.* La imagen expresa el monumento a un mate burilado.

**Figura 4.***Monumento mate burilado ave*

*Nota.* La imagen expresa el monumento a un mate burilado ave.

**Figura 5.***Vista panorámica de Cochas*

*Nota.* En la imagen se visualiza parte del distrito de Cochas.

n) Cerro de Achcamarca: Ubicado en el anexo de Cochas Chico, distrito del Tambo desde la cima del cerro se puede divisar el valle del Mantaro, uno puede descansar en los pastos naturales y se puede respirar un aire muy fresco, es un entorno libre de ruido, en esta parte del cerro se encuentra la cruz de la paz y la imagen de la virgen María.

### Figura 6

*Cerro de Achcamarca*



*Nota.* En la imagen se observa al cerro Achcamarca.

ñ) **Manantial Chuyo**, se encuentra ubicado en Cochas Chico, distrito de El Tambo, a 8 km de la plaza principal de Cochas Chico, el agua brota del subsuelo, cuyas características es pura, limpia y cristalina.

**o) Ventanilla**, se encuentra ubicado en Cochas Chico, distrito de El Tambo, se observa formación natural de piedra en formas de ventanas.

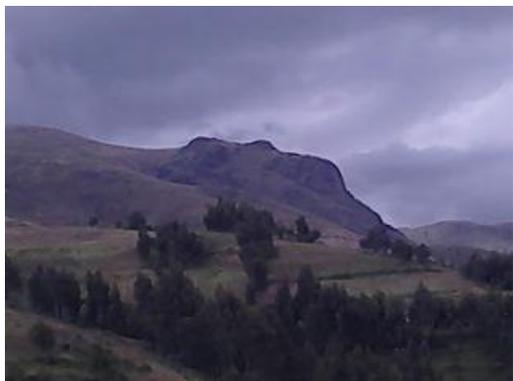
### **Figura 7**

*Formación natural de piedra en formas de ventanas*



*Nota.* En la imagen se aprecia la formación natural de piedra en forma de ventana.

**p) El rostro de cristo**, se encuentra ubicado en Cochas Chico, distrito de El Tambo, se da de las formaciones de las piedras naturales que forma el rostro de Cristo, se encuentra a 6 km de la plaza principal, se puede divisar desde este lugar la vista panorámica del valle del Mantaro y del nevado del Huaytapallana.

**Figura 8***Rostro de Cristo*

*Nota.* En la imagen se aprecia el rostro de Cristo.

**q) Tejidos de lana de Oveja,** En Hualhuas los pobladores trabajan tejidos diversos de lana de oveja y alpaca, los colores que usan son colores naturales a base de cochinilla, estos son mezclados con la lana para luego realizar los diversos tejidos.

**Figura 9***Manto de lana de oveja*

*Nota.* En la imagen se aprecia el manto de lana de oveja.

**Figura 10.**

*Vista panorámica de Hualhuas*



*Nota.* En la imagen se aprecia parte del distrito de Hualhuas

**r) Lugares turísticos en San Agustín de Cajas**, en el distrito de San Agustín de Cajas, se conoce como tierra donde se produce los sombreros, producción de ladrillos y tejas artesanales, también se encuentra en el parque central de San Agustín de Cajas se aprecia la estatua a Andrés Avelino Cáceres y cuatro sombreros que simbolizan la producción de estos,

**s) Ciudadela arqueológico Patan Coto**, principales restos arqueológicos ubicado en San Agustín de Cajas que muestra las Chulpas, estos restos fueron construcciones circulares hecho con piedras llamadas Chulpas que fueron construidos para el almacenaje de granos, actualmente su población del distrito de San Agustín de Cajas se dedica a la agricultura.

**t) Centro piscícola El Ingenio** manifiesta (Arrieta y Lopez, 2011) en su tesis factores determinantes del turismo receptivo en la provincia de Huancayo 2006-2009, La trucha arco iris

es del área del río Sacramento - California, en la orilla occidental de los Estados Unidos. Aterrizo en Perú como un impacto de la administración del Dr. B.T. Colegio (Inglés) e Ing. J.F. Mitchell de la Corporación Cerro de Pasco Cooper entre los años 1925 a 1928, y nació en una sala de arte que se introdujo en el Club de Golf de Chulec - La Oroya. De los huevos eclosionados, se lograron 500.00 alevines, estos se plantaron en el lago Junín y en el río Tishgo. En 1930, JR Mitchel le da al Sr. Juan Morales Vivanco 50 truchas, estas se plantaron en una piscina de alta calidad situada a orillas del río Chia después de que este lugar fuera conocido como el Centro Cooperativo de Piscicultura Junín, que fue construido como la premisa de El impulso El Ingenio Fish Farm Center propiedad de la Dirección Regional de Producción de Junín (Arrieta y Lopez, 2011, p. 60).

**Figura 11.**

*Centro Piscícola el ingenio*



*Nota.* En la imagen se aprecia el centro piscícola de Ingenio.

**Tabla 1***Calendario de fiestas populares del circuito turístico Catalina Huanca*

<b>Descripción</b>	<b>Distrito</b>	<b>Fecha de inicio</b>	<b>Fecha de fin</b>
Feria Achcamarca	El Tambo (Cochas Chico)	13-abril	16-abril
Fiesta Patronal San Roque	Hualhuas	22-agosto	28-agosto
Aniversario de Hualhuas	Hualhuas	26-agosto	26-agosto
Virgen del Pilar	Ingenio	11-octubre	11-octubre
San Pedro (Fiesta Patronal)	Quilcas	06-julio	06-julio
Celebración del Año Nuevo	Distrito de San Agustín de Cajas	01-enero	03-enero
Fiesta en honor al Patrón de San Agustín de Cajas	Distrito de San Agustín de Cajas	28-agosto	31-agosto
Fiesta Navidad Los Corcovados	Distritos San Agustín de Cajas	25-diciembre	25-diciembre
Fiesta de Santiago	San Agustín de Cajas	3 - agosto	4 - agosto
Bajada de Reyes	San Jerónimo de Tunan	6 - enero	30 – enero
Baile de los Negritos	San Jerónimo de Tunan	31 - enero	31 - enero
Fiesta de los carnavales	San Jerónimo de Tunan	febrero	febrero
Corta Monte, Jalapato	San Jerónimo de Tunan	1er sábado o dom.	de Marzo
Fiesta de las cruces	San Jerónimo de Tunan	1 - mayo	1 - mayo
Virgen del Carmen	San Jerónimo de Tunan	16-julio	16-julio
Fiesta de Santiago	San Jerónimo de Tunan	27-julio	30 - julio
Fiesta en honor al Patrón San Roque	Distrito de San Jerónimo de Tunán	15-agosto	20-agosto
Fiesta en honor a la Virgen de las Mercedes	Distrito de San Jerónimo de Tunán	23- agosto	24- agosto
Fiesta Patronal de San Jerónimo de Tunan	San Jerónimo de Tunán	29-agosto	05-setiembre
Fiesta de todos los Santos	San Jerónimo de Tunán	1-noviembre	2 – noviembre
Fiesta en honor al patrón de San Pedro de Saño	San Pedro de Saño	29-junio	03-julio
Adoración del Niño Jesús	Ingenio	06-enero	07-enero
Creación Política de San Pedro de Saño	Saño	15-octubre	15-octubre
Carnavales y Jalapato	Quilcas	febrero	febrero
Semana Santa (escenificación vía crucis)	Quilcas	abril	Abril
Festival del Tamal	Quilcas	27 - mayo	27 - mayo
Fiesta en Honor a San Roque	Quilcas	6 - julio	6 – julio
Fiesta a Santiago Apóstol	Quilcas	15 - agosto	16 - agosto
Fiesta en honor al patrón San Roque	Quilcas	22 - agosto	22 - agosto
Danza del Janacho o corobado	Quilcas	29 - julio	29 - julio

La trilla	Quilcas	julio	julio
Chuno Jaluy (elaboración del Chuño)	Quilcas	julio	julio
Danza del Huaychar	Quilcas	En ocasiones	En ocasiones
Danza el Chamorro	Quilcas	16 - setiembre	16 - setiembre
Los Auquish o Los Yerbateros	Quilcas	1 - enero	4 - enero
Fiesta en Honor a San Lucas	Quilcas	18 - octubre	18 - octubre
Todos los Santos	Quilcas	1 - noviembre	1 - noviembre
Feria semanal de los viernes	Anexo Cochas Chico	Todos los viernes	Los viernes
Feria Achkamarca	Anexo Cochas Chico	Semana Santa	Semana Santa
Fiesta Santísima Cruz de Mayo	Anexo Cochas Chico	11 - mayo	14 - mayo
Fiesta a la Virgen del Rosario	Anexo Hualahoyo	14 - octubre	18 - octubre
Expoferia y Motocros	Anexo Hualahoyo	25 - julio	29 - julio

*Nota.* Fuente: Elaboración propia

**Tabla 2**

*Platos típicos a lo largo del circuito Catalina Huanca*

<b>Platos típicos y bebidas</b>	<b>Distrito</b>
El Lechón	En todo el circuito turístico
Guiso de arveja (el Alwish Lulo)	En todo el circuito turístico
La pachamanca	En todo el circuito turístico
Guiso Yuyo (shita rrata)	En todo el circuito turístico
Puchero	En todo el circuito turístico
Chicharrón colorado	En todo el circuito turístico
Trucha a la parrilla	En todo el circuito turístico
Papa a la Huancaína	En todo el circuito turístico
Ceviche de trucha	Ingenio
Mondongo (sopa de mote)	En todo el circuito turístico
Cuy colorado	En todo el circuito turístico
La patasca	En todo el circuito turístico
La sopa de viernes o sopa de pan	San Jerónimo de Tunan, Quilcas
Caldo de cabeza (Human caldo)	En todo el circuito turístico
Caldo de Gallina (Huallpa Chupe)	En todo el circuito turístico
Sopa verde	En todo el circuito turístico

Mazamorra de chuno	En todo el circuito turístico
La mazamorra de Calabaza	Quilcas
Gelatina de Patita	Quilcas
Mazamorra de caya	En todo el circuito turístico
Mazamorra de Níspero	En todo el circuito turístico
Las Humitas	En todo el circuito turístico
Mermelada de Sauco	En todo el circuito turístico
Chicha de jora	En todo el circuito turístico
Chicha de Maní	En todo el circuito turístico
Chicha de Molle	En todo el circuito turístico

*Nota.* Fuente: Elaboración propia

**Tabla 3**

*Altitud de las diferentes localidades*

<b>Localidad</b>	<b>Altitud</b>
Vilcacoto	3,169 msnm
Cochas Chico	3,232 msnm
Cochas Grande	3,250 msnm
Paccha	3,120 msnm
Hualahoyo	3,060 msnm
San Agustín de Cajas	3,030 msnm
Hualhuas	3,030 msnm
Saño	3,060 msnm
Quilcas	3,090 msnm
Casacancha	3,300 msnm
Ingenio	3,227 msnm
Saño	3,030 msnm
San Jerónimo de Tunán	3,032 msnm

*Nota.* Fuente: Gobierno Regional de Junín.

Tabla 4

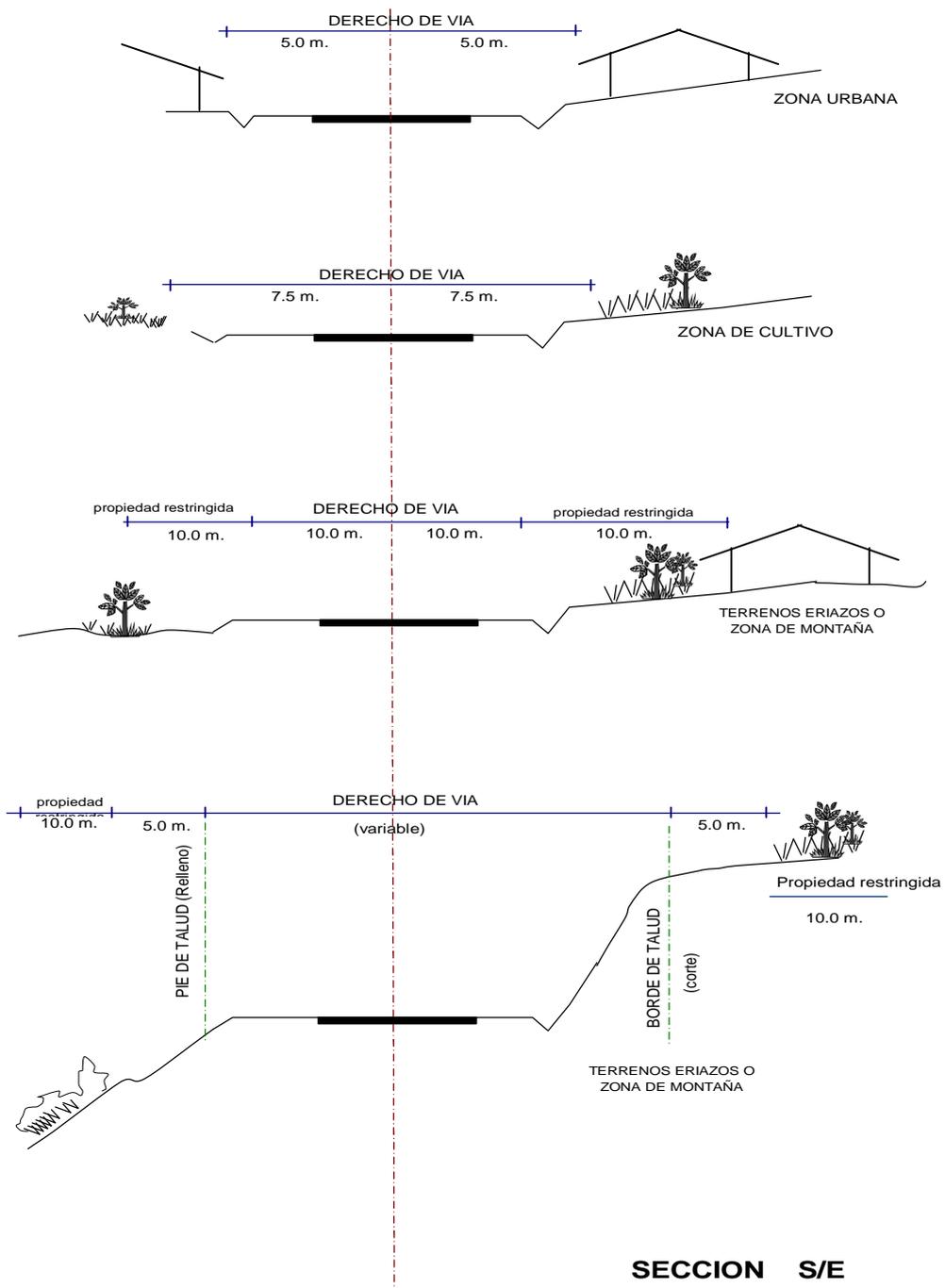
*Geometría vial del circuito turístico Catalina Huanca*

Lugar	Vilcacoto-cochas chico -			Saño – San Jerónimo de Tunan
	Hualahoyo	Hualahoyo - Quilcas	Quilcas ingenio	
			18+000 AL	
<b>KILOMETRAJE</b>	<b>0+000 AL 5+000</b>	<b>5+000 AL 18+000</b>	<b>24+727.56</b>	<b>0+00 AL 2+638.80</b>
<b>Velocidad Directriz</b>	25 km/hr	30 km/hr	25 km/hr	30 km/hr
<b>Longitud</b>	5.0 km	13.00 km	6. km	2.64 km
<b>Ancho de la vía</b>	(7.00 A 7.30 m)	(5.00 A 8.30 m)	(5.30 A 7.08 m)	(3.50 A 7.08 m)
<b>Cunetas</b>	0.30m x 0.40m y	0.30m x 0.40m y		
<b>(Prof.xAncho)</b>	0.30mx 0.60m	0.30 x 0.60m	0.30m x 0.60m	0.30m x 0.40m
<b>Pendiente Máxima</b>	10%	10%	12%	10%
<b>Taludes</b>	H=1 : V=(1 a 10)	H=1 : V=(2 a 10)	H=1 : V=(3 a 10)	H=1 : V=(1 a 1)
<b>N° Pis x Km.</b>	15	6	15	5
<b>Topografía</b>	Onduladas y Sinuosas por sectores	Semi Llana	Accidentada, ondulada y sinuosa	Semi llana

Nota. Fuente: Gobierno Regional de Junín.

**Figura 12**

*Derecho de vía del circuito turístico Catalina Huanca*



*Nota.* Fuente: Gobierno Regional de Junín.

**u) Señalización del circuito turístico Catalina Huanca** La Señalización vertical, señales verticales, por ejemplo, dispositivos introducidos en el nivel de la calle o sobre ellos, propuestos para administrar el tráfico, para advertir o aconsejar a los clientes a través de palabras o imágenes explícitas. La señalización vertical incorpora señalización preventiva, administrativa y educativa.

Función, la señal vertical, por ejemplo, dispositivos de control de tráfico, son utilizados por las propuestas de los estudios especializados. El circuito turístico necesita controlar el tráfico y contrarrestar cualquier riesgo que pueda surgir en el atasco vehicular de la hora pico. Además, para educar al cliente sobre los destinos, direcciones, rutas, lugares de diversión, visitantes y lugares sociales, así como los desafíos existentes en las calles, se deben poner letreros verticales en las regiones de Hualahoyo y Casacancha, lugares donde se implementa zonas de diversión u ocio.

Señales administrativas, Se espera que las señales administrativas demuestren a los clientes los impedimentos, preclusiones o restricciones que administran la utilización del circuito turístico y cuya desobediencia comprende una infracción de la pauta del tráfico de vehículos.

Caracterización, Se clasifica en: signos restrictivos o prohibitivos, señales que se identifican con la opción de paso e indicaciones sentido de circular.

Forma, Los letreros reglamentarios son de forma rectangular con una medición de nivel más notable (R-14), a excepción de la señal de Pare, octogonal y la señal de "Ceder el paso", en relación con un triángulo simétrico con el vértice mirando hacia abajo.

El letrero tiene fondo de material reflectivo muy intenso, blanco; círculo rojo con tinta xerográfica transparente; números, letras, imágenes y sellos con tinta oscuro xerográfica, los signos restrictivos se registran circularmente en una placa rectangular.

El signo que se identifica con la opción de derecho de paso es octogonal (R-1) y el ceda el paso (R-2) es triangular, los postes de fijación de estos letreros están hechos de tubos de metal galvanizado de 3 ½ "x 3/16", pintados en segmentos de 0.50 m con esmalte de color negro y blanco, Están situadas a un lado en el punto correcto del rumbo del desarrollo, que se desplaza algo en un alcance de 8 ° a 15 ° en conexión con el opuesto de la pista.

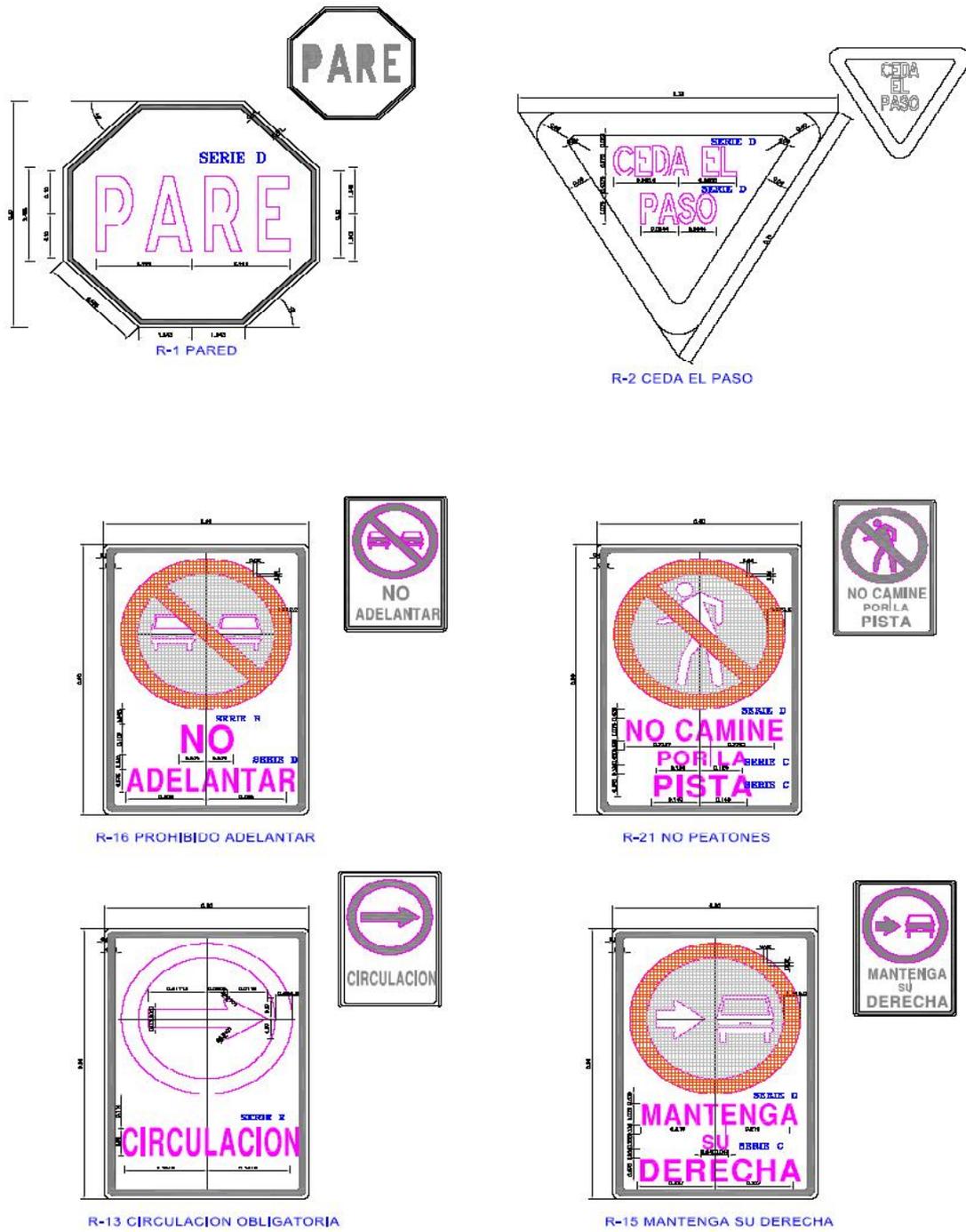
Color, los colores de los signos restrictivos son blancos con un perímetro y símbolo oscuro; el círculo rojo, al igual que la franja en ángulo dibujada desde el cuadrante superior izquierdo hacia el cuadrante inferior derecho que indica de prohibición, el letrero que se identifica con la opción de derecho de paso (R-1) de rojo, letras y marco blancas y de ceder el paso (R-2) de blanco con franja de borde rojo. El signo de sentido de circulación es oscuro con flecha blanco (R-14)

Dimensiones, CEDA EL PASO (R-2) triángulo equilátero de 0.75m, Señal de PARE (R-1) octágono de 0.60m x 0.60 m (lado 20 cm), las de reglamentación y prohibitivas son de placa rectangular de 0.60m x 0.90m.

Tipo de Señal (R-30), señal de VELOCIDAD más extrema, de estructura y matices en comparación con el signo restrictivo o prohibitivo. Se utiliza para demostrar la velocidad razonable más extrema a la que los vehículos pueden circular. Se utiliza para ayudar al cliente a recordar la estimación de la velocidad administrativa y cuándo, debido a las cualidades geométricas de la calle o la forma de tratar con territorios específicos (urbanos, escuelas), la velocidad debe ser limitada.

**Figura 13**

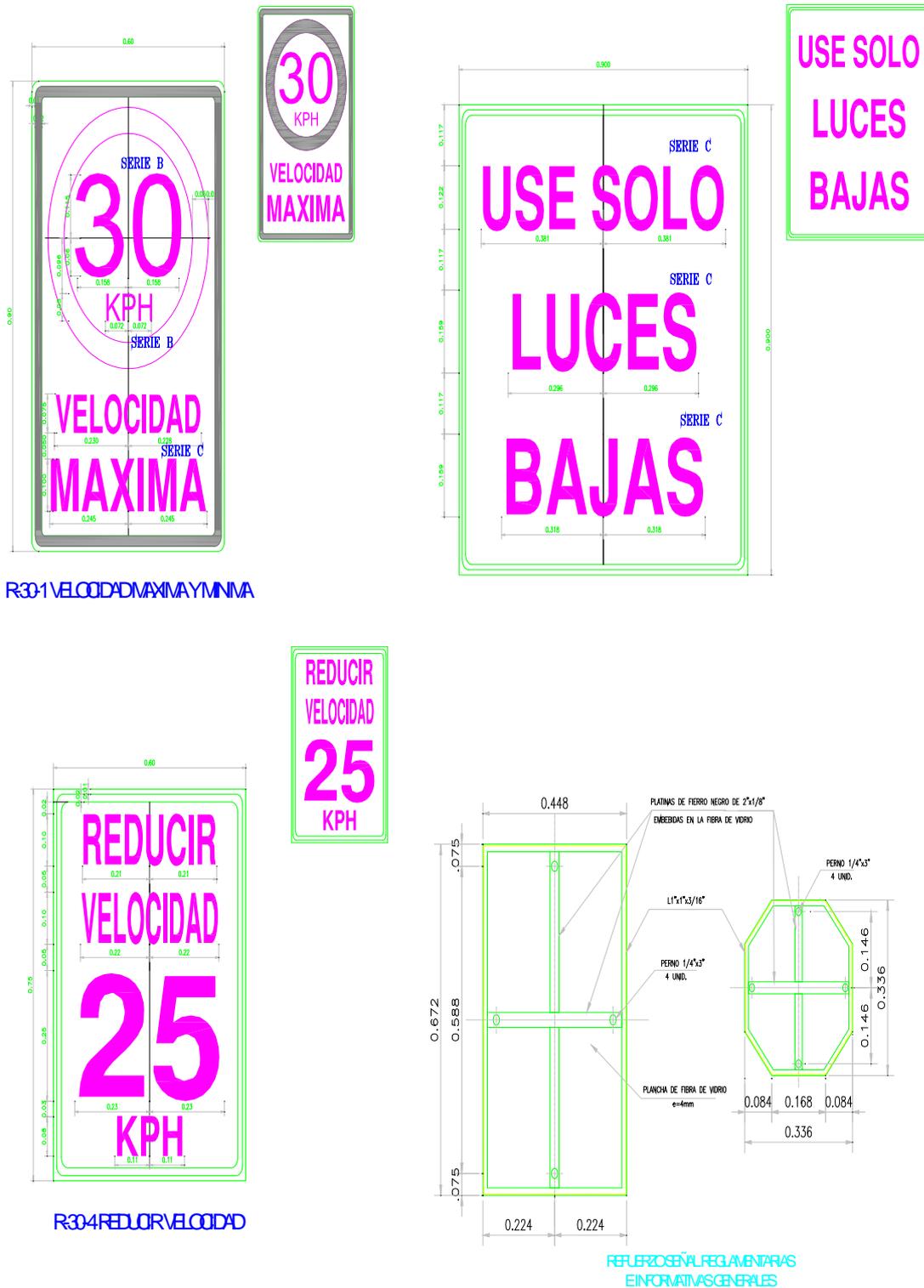
*Señales reglamentarias*



*Nota.* Fuente: manual de dispositivos de control del tránsito automotor en calles y carreteras –  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

**Figura 14.**

*Señales reglamentarias*



Nota. Fuente: Manual de dispositivos de control del tránsito automotor en calles y carreteras –  
 Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Señales preventivas, Las señales preventivas o preventivas son aquellas que se utilizan para demostrar de antemano la estimación de ciertas condiciones de la calle o simultáneas que infieren una amenaza real o potencial que se puede evadir precaviendo, en el circuito hay signos preventivos en comparación con curvas pronunciadas (P-1A, P1-B), curva y contra curva, sinuoso (P-4B, P-5-1), proximidad del obstáculo (P-34) y otros.

Forma, Son de forma cuadrada con uno de sus vértices mirando hacia abajo, formando un rombo, excepto por las indicaciones poco comunes de «ZONA DE NO ADELANTAR» que son triangulares como una especie de pancarta nivelada, las de signo de curva que serán rectangulares.

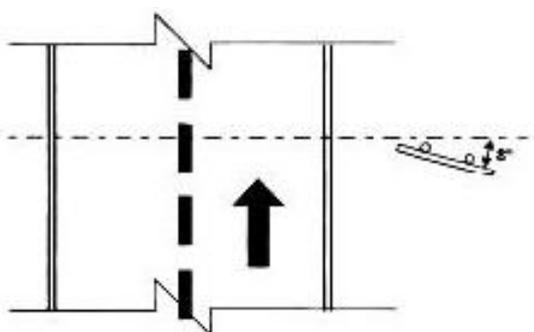
Los postes de fijación de estos letreros están hechos de tubos galvanizado de 3 ½ "x 3/16", pintados en piezas de 0.50 m con esmalte negro y rojo.

Color, el fondo: de color amarillo .de material reflectorizante de alta intensidad, letras y borde del marco están pintados con tinta xerográfica color negro.

Dimensiones, las medidas de los signos preventivos, el mensaje que transmite es sencillo y obvio y es visible, de 0.75m x 0.75 m. su tamaño cambia debido a una zona de alta tasa de accidentes 0.90m x0.90m.

#### **Figura 14.1.**

*Ubicación de señalización respecto a la línea perpendicular de la vía*

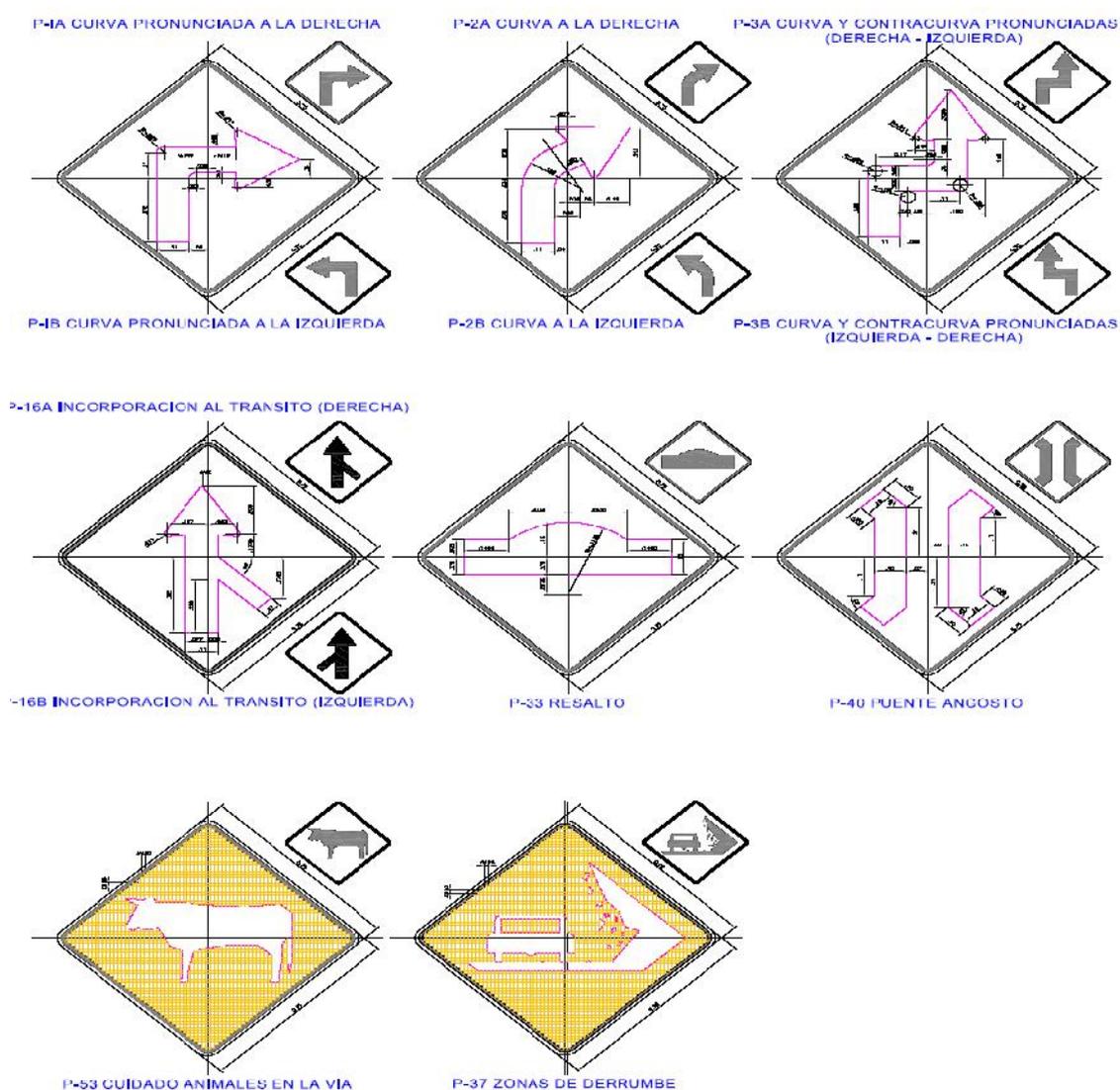


*Nota.* Fuente: Manual de dispositivos de control del tránsito automotor en calles y carreteras – Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ubicación, se coloca a una distancia prudente del lugar donde se desea prevenir a una distancia entre 90 y 180 m., a la derecha en el sentido del tránsito, la altura mínima permisible entre el borde inferior de la señal y la superficie de rodadura es de 1.50 m. Las señales forman con el eje del camino un ángulo de 90°, varía ligeramente en el caso de señales con material reflectorizante, entre 8 a 15° en relación a la perpendicular de la vía.

**Figura 15.**

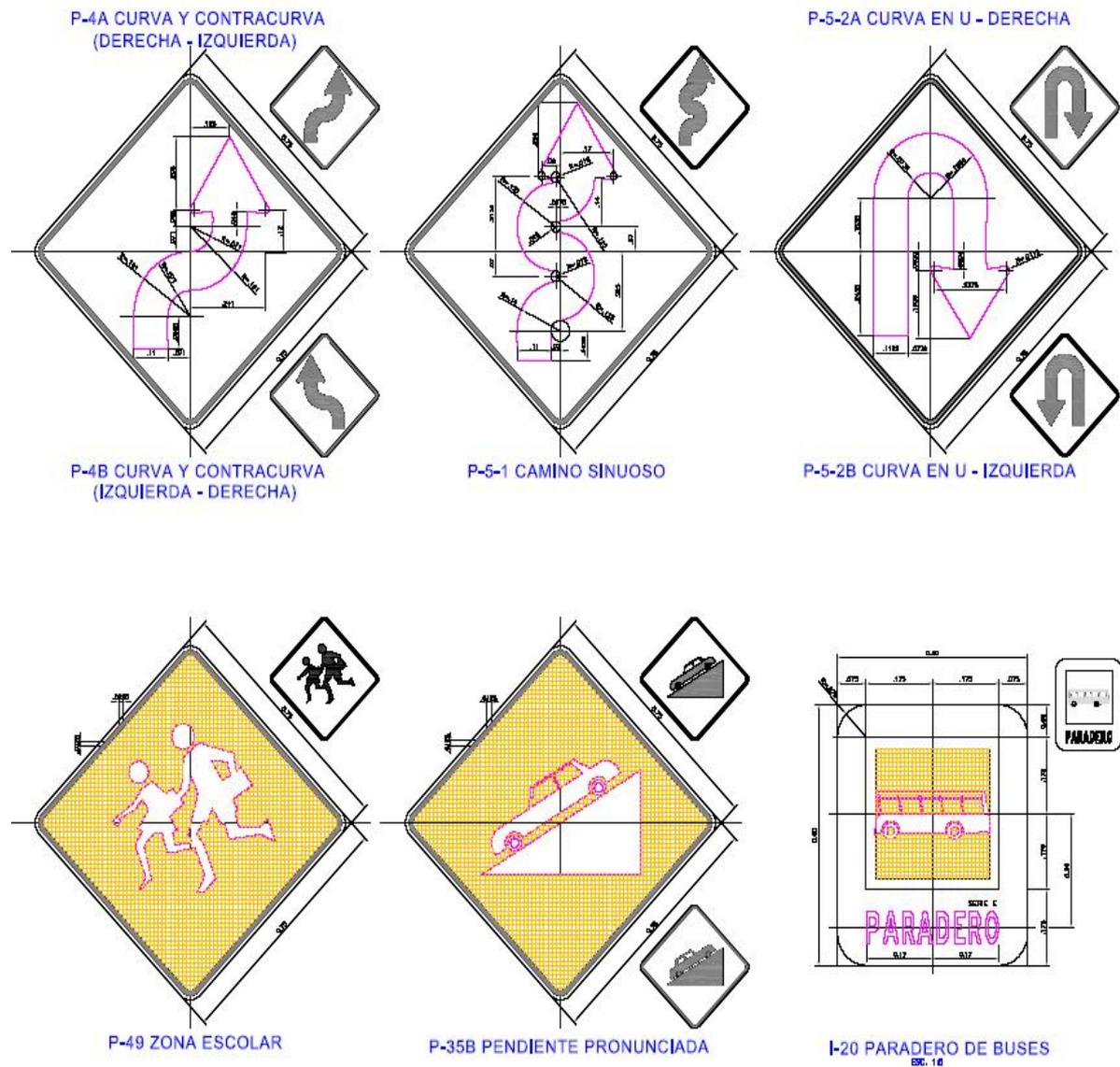
*Dispositivos de Control del Tránsito Automotor en Calles y Carreteras*



*Nota.* Fuente: Manual de dispositivos de control del tránsito automotor en calles y carreteras – Ministerio de Transportes y Comunicaciones

**Figura 16**

*Señalización preventiva*



*Nota.* Fuente: Manual de dispositivos de control del tránsito automotor en calles y carreteras –  
 Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Señales informativas, se espera que los carteles informativos reconozcan los cursos y guíen al cliente hacia el objetivo. Asimismo, planean distinguir enfoques eminentes, por ejemplo, comunidades urbanas, corrientes, objetivos y proporcionar datos útiles al cliente de la calle. Se utiliza para demostrar con la suposición de ciertas condiciones de la calle que incluyen una amenaza real o potencial que se puede evitar al obstaculizar el vehículo o ir a lo seguro. Asimismo, se incorporan a este tipo de signos los de naturaleza de preservación ecológica, por ejemplo, la cercanía de zonas de intersección de criaturas salvajes o residenciales. Los letreros informativos se utilizan para administrar al conductor a través del curso decidido, partiendo hacia el punto de su objetivo, los letreros serán desarrollados y puestos por los detalles especializados mostrados.

Forma, estos letreros son de forma rectangular como un violín con su medida plana más grande, y de medidas cambiantes según el mensaje que se transmite, dependiendo de la longitud del mensaje, la estatura y la disposición de las letras utilizadas, el sombreado de la base es azul con imágenes, letras y sombreado blanco.

Ubicación, Están situados en el lado correcto de la calle con el objetivo de que los conductores puedan separarlos de manera inequívoca y auspiciosa. El área de los letreros a lo largo de las áreas se introduce en las extensiones PS-01 a PS-05, la base del letrero está en la hoja inteligente verde de alta fuerza, el mensaje a transmitir y los bordes son de material inteligente blanco de alta potencia.

Letreros de visitante, estos letreros tienen bordes, imagen y leyenda de sombreado blanco inteligente, y franjas y cimientos azules. En estos signos, aparecerá la imagen del movimiento de fascinación, administración o viajero, junto con los mensajes esenciales. En esta perspectiva, el circuito de visitantes no cuenta las señales de viajero que existen en él, esto podría ser un componente restrictivo para la visita de los turistas a lo largo del circuito.

Señalización horizontal, marcas en el pavimento, las marcas en el asfalto se utilizan para diferenciar el punto focal de la carretera de dos caminos que soporta el tráfico en las dos direcciones, al igual que los bordes que delimitan la superficie de la calle con las bermas. Las marcas se utilizarán en el asfalto para controlar el desarrollo vehicular e incrementar la seguridad del tráfico en los segmentos de la calle, es en esta perspectiva que el circuito de visitantes tiene señalización que ahora está despejada por las condiciones climáticas y el uso, también podría Ser un elemento restrictivo para nuestros viajeros.

## **2.1 Marco conceptual**

Para una mejor comprensión de la presente investigación, se detalla los términos y temas siguientes:

### ***2.1.1 Sistema de tráfico del circuito turístico***

El sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca está compuesto por 3 tipos de vehículo que son; Auto (5 pasajeros), Pickup (5 pasajeros), Minibus (18 pasajeros) que circula a lo largo del circuito, los turistas se desplazan con estos tipos de vehículos, para determinar la cantidad y el sentido se realizó el estudio de tráfico para ello se fijó 8 estaciones de conteo, se hizo el conteo por siete días con estos datos se obtuvo el índice promedio diario para las 8 estaciones que se presenta a continuación, siendo el más alto la estación EP-01 con 551 vehículos por día y el más bajo en la estación EP-08 con 66 vehículos por día, con estos datos se definió la forma como transita los vehículos que transportan turistas por el circuito turístico, a continuación se detalla en resumen el número de vehículos que transita por el circuito Catalina Huanca transportando turistas, ver en anexos el detalle por estación de conteo.

**Tabla 5**

*Resumen: promedio de vehículos de las 8 estaciones de conteo*

<b>Estación</b>	<b>Tramo</b>	<b>Prom. veh/día</b>
EP-01	Vilcacoto - Cochas	551
EP-02	Cochas – Desvío Hualahoyo	252
EP-03	Desvío Hualahoyo – San Agustín de Cajas	230
EP-04	San Agustín de Cajas – Hualhuas – Saño	118
EP-05	Saño – Quilcas	479
EP-06	Quilcas – Casacancha	267
EP-07	Casacancha – Ingenio	98
EP-08	Saño – San Jerónimo de Tunan	66

*Nota.* Fuente: Elaboración propia

(Astete, 2011) manifiesta en su tesis de maestría titulada metodología para mejorar el proceso de asignación de tráfico a una red de transporte.

El desarrollo cuando se planifica el transporte consiste en varios ciclos, una de ellas es la etapa de asignación, el cual vale para constituir nuevos escenarios para tomar decisiones. Los problemas de asignación de tráfico se determinan optimizando los flujos en una red de transporte determinada, los problemas de asignación de un origen contra varios destinos se resuelven con los algoritmos. El flujo de transporte describe las funciones, son funciones no lineales con restricciones lineales, son efectivas cuando indican algunos parámetros principales que involucra en los problemas de flujos de redes, así como el costo de desplazamiento y el tiempo que se demora en el desplazamiento. Al trabajar una matriz donde se asigna los viajes,

con el algoritmo se resuelve un origen contra varios destinos lo que nos informa es que se debe de aplicar el algoritmo para cada origen nuevamente.

El método Simplex permite resolver el óptimo dominio local del problema ya que el comportamiento local lineal y el comportamiento local no lineal son similares. Cuando se coteja una vía de evitamiento con una red u otra sin vía de evitamiento el óptimo de la función de costo aumenta en 26000 unidades monetarias diarios lo que indica 780000 unidades monetarias más al mes y 9360000 unidades monetarias más al año, esto justifica la inclusión de vías de evitamiento en una red de transporte. (Astete, 2011, p. 1)

(Campodónico y Da Cunha, 2010) manifiesta el éxito que tuvo la estrategia de la empresa ONDA relacionado al transporte y el turismo en Uruguay.

Daba la posibilidad de que haya movilidad en un lugar de inicio y otra de destino, en este sentido, alentando los viajes regionales. Asimismo, da cuenta de la compleja capacidad empresarial que aborda muchas facetas; cuando se da la motivación para una aventura en la industria de viajes, el compromiso de la extensión de los arreglos callejeros raros o cuando se moderniza el transporte que va desde la costa del país y el sur de Brasil así como la instalación de agencias en los países vecinos Alude e impacta cuando se suma al avance tardío de la industria de viajes termales, lo que aumenta sus administraciones, por ejemplo, el alojamiento. La prosperidad de la organización se caracteriza por el sistema alucinante de vehículos relacionados, la industria de viajes y sus conexiones con el Estado. (Campodónico y Da Cunha, 2010, p. 1)

(Bel, 2010) manifiesta en su artículo titulado la racionalización de las infraestructuras de transporte en España.

La condición principal que se requiere para que la infraestructura pueda contribuir al mejoramiento del bienestar social, fue expresada de forma transparente y concisa donde precisa, las ventajas sociales que brinda la infraestructura son más notables que el bienestar

social que se creó cuando se cumple esta condición. Considere tres cuestiones que son de importancia central al pensar en la pertinencia del avance de un proyecto: Primero, ¿cuánto cuesta? Es decir, lo que será la especulación de la inversión de recursos para la creación o mejora de la infraestructura, de modo que pueda funcionar más tarde, cuando su vida útil continúe. El significado del costo alude al gasto relacionado con el dinero, sin embargo, no solo esto. También es crítico considerar, por ejemplo, los costos medioambientales requeridos durante el desarrollo de la construcción de la infraestructura vial, perspectivas que generalmente se rechazan y que se consideran en el impacto ecológico de los proyectos segunda consideración, ¿qué hace? Se tiende a deducir qué tipo de ventajas traerá la infraestructura cuando comience a ingresar en la administración. Una gran parte de las ventajas representadas provienen del movimiento que los fondos de reserva de tiempo dieron en la nueva oferta, arrastrados por la expansión en la creación de la economía. En realidad, es fundamental recordar que las ventajas que brinda la nueva infraestructura se resolverán tanto por la generación del tráfico de diferentes maneras menos enfocadas, como por la aceptación del tráfico adicional que se producirá además, termina siendo significativo cuando se piensa en las potenciales ganancias (o pérdidas) del medioambiente cuando la nueva infraestructura inicie la operación, al igual que las diferentes posibilidades que existen en el área para la cual se inicia la sociedad tienen inclinación, por ejemplo, obstáculos o debilitamiento de las circunstancias de separación regional, todo en cuanto a la movilidad. (Bel, 2010, p. 212)

(Rosales, 2016) en su tesis de maestría titulado gestión de infraestructura vial en la red departamental de la Región Piura-2012.

En el momento en que una región está mejorando, es por el hecho de que se mejora la infraestructura vial de toda la disposición de ventajas, con el mejor efecto financiero a lo largo de estas líneas creando un dominio positivo para la empleabilidad perpetua, la comercialización continua, al igual que la sección de oferta a la formación y servicios fundamentales de Salud.

Por lo tanto, la infraestructura vial impacta las opciones de creación y establecen muchos recursos abiertos, en la utilización de las unidades y organizaciones familiares en la mejora de la satisfacción personal de la sociedad, creando de manera continua. Por ejemplo, si la infraestructura vial no se ejecutara de manera competente, los ejercicios privados en los distritos de una nación no avanzarían adecuadamente.

El creador finiquita, relacionando la mediación de la red vial departamental que nos arregla para obtener un impulso aventurado de las áreas con inclusión social, la población mejora la satisfacción personal al acercarse a los servicios esenciales, la instrucción. La ejecución de diseños de calles en nuestro territorio apoyará a toda la ciudad de Piura, ya que aludirá con una disponibilidad más notable a las regiones más remotas de nuestra área, expandiendo en el segmento de exhibición a un grupo de estudiantes secundarios que se acercan a la capacitación. Se deduce que las regiones de trabajo se ampliarán, lo que disminuirá el desempleo, logrará un pago más notable para la población y, de esta manera, mejorarán sus condiciones de bienestar.

El objetivo es ayudar al avance de la sociedad y la economía de la oficina en general, e incrementar la satisfacción personal de la sociedad.

El área que se incrementa en la industria de viajes es Piura. Se estimulará a aumentar dentro de la industria de viajes, al igual que las condiciones para expandir la fascinación de los turistas del extranjero a estos lugares de visitantes que tienen un acceso suficiente. (Rosales, 2016, p. 1)

(Castillo et al., 2016) en su tesis de maestría titulado gestión ecoeficiente del sector transporte terrestre de pasajeros en el Perú manifiestan.

En lo que respecta a los registros de ecoeficacia en el área de transporte, lo exactamente opuesto en Perú son las pautas cambiadas que se crean para la emanación de vehículos. Las medidas que incorpora establecen los puntos de confinamiento transitables más extremos de

las emanaciones que contaminan los vehículos de motor que organizan los movimientos en la calle. Perú para 2021 (Presidencia del Consejo Directivo, Plan Estratégico Institucional del Centro Nacional de Planificación Estratégica CEPLAN, 2009), necesita avanzar y animar un par de ángulos principales. Estos son el ensamblaje perfecto, el biocomercio, la utilización de energías cambiantes y nuevas fuentes de vitalidad, y la ventaja de las puertas abiertas naturales y monetarias en los mercados mundiales y nacionales. El objetivo es el avance ecológico y agresivo del potencial de la nación.

Debido a las estrategias de mejora constante que la organización realizó para disminuir las cuestiones en los años 2011 - 2015, se infiere que las organizaciones no son confiables con la estimación del trabajo eco-competente en sus procedimientos; se olvidan de imaginar completamente sus procedimientos y distinguen menos los exsumos y las fuentes de datos que son el resultado de cada etapa. (Castillo et al., 2016, p. 1)

### ***2.1.2 Desarrollo turístico***

(Arroyo et al., 2005) en su trabajo “plan de marketing para el desarrollo turístico de Mompiche en la Provincia de Esmeraldas”

Concluye que Mompiche debe avanzar en la industria de viajes, pero antes de esto, el marco debe ajustarse, capacitar a las personas y algo esencial para obtener la ayuda de especialistas abiertos. Capacite a los prestadores cooperativas especializadas de la industria de viajes que estén ansiosas por interesarse en las clases de instrucción para brindar una administración de calidad a los turísticos, pero desean que los nuevos especuladores no construyan bases con atributos perdidos. Los turísticos que han visitado Mompiche más de una vez lo hacen como tal debido a su preservación característica y provincial, a pesar de hacer pistas en una dirección opuesta a la vanguardia, esto sugiere: innovación, súper desarrollos, enjambres, etc. Con esta empresa, se declarará a Mompiche, pero además Las Manchas, Portete y Bolívar, que, como están cerca, terminan siendo otra fascinación para los visitantes. El deber

de todos con respecto al avance de Mompiche y la protección de los sistemas biológicos es imperativo y debe existir una conexión entre los derechos y los compromisos. En la organización de la industria de viajes y en la junta, la inversión de conseguir redes y reuniones minoritarias es, sobre todo, una necesidad en la actividad del movimiento de la industria de viajes. (Arroyo et al., 2005, p. 1)

(Camarena et al., 2013), manifiestan en su tesis titulada una revisión literaria del impacto del turismo en el desarrollo económico.

La industria de viajes se ha convertido en un movimiento que parece haber afectado positivamente la mejora financiera a largo plazo en varias naciones. Esta actividad permite la era del comercio exterior, promueve el trabajo inmediato y atrasado, y además contribuye a la mejora del transporte; Esa es la razón por la que es crítico medir su efecto sobre el avance monetario, que en sí mismo es difícil de entender a la luz del hecho de que esta acción influye en divisiones financieras distintivas dentro de una nación. Llamó la atención sobre que la relación entre los sectores público y privado es básica para la industria de viajes, con el punto de crear sinergias y compartir experiencias exitosas. También mencionó que, considerando los efectos inmediatos, indirectos e inducidos de la industria de viajes, el compromiso total de la parte con el PIB mundial fue de 6.6 billones de dólares, 260 millones de empleos y 1.2 billones de dólares en tarifas durante 2012; posteriormente mostrando su trabajo como un impulso para el desarrollo de la economía mundial. También hace referencia a que en Perú, la industria de viajes actualmente produce un pago de US \$ 3.300 millones cada año, idéntico al 8% del PIB y las proyecciones recomiendan que para 2021 esta cifra represente el 10% del total, de esta manera cambiando en la segunda fuente del comercio remoto.

Del mismo modo, la industria de viajes es una acción que anima el interés en la fundación (alojamientos, terminales aéreas, centros sociales, centros comerciales, cursos de transporte, entre otros); Asimismo, el turismo es una actividad estimuladora de la inversión en

infraestructura (hoteles, aeropuertos, centros culturales, centros comerciales, vías de transporte, etc.). Esto hace que la población siga siendo financieramente dinámica y aumente su salario y, de esta forma, su utilización. Además, se suma a la expansión de la creación local, lo que produce una economía fortalecida. En relación con el avance del capital humano, cuando se producen empleos, la solicitud de trabajo se ayuda tanto para puestos particulares como no específicos, lo que permite disminuir el grado de desempleo e indigencia en las áreas urbanas donde ocurre la acción de la industria de viajes. Por otra parte, al requerir una fuerza laboral específica, incrementan las necesidades de preparación, crean una mayor acción en la división de instrucción y aumentan el grado instructivo de la población que asciende junto con sus deseos de satisfacción personal. (Camarena et al., 2013, p. iii)

(Monge y Yague, 2015) manifiesta en su artículo El desarrollo turístico sostenible tren crucero del Ecuador.

Que la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2000) caracteriza a la industria de viajes razonable como una que trata de abordar las necesidades de los turistas, como objetivos de los turísticos, asegurando y ampliando las oportunidades futuras. Es decir, supervisando los activos para que se puedan satisfacer las necesidades financieras, sociales y elegantes manteniendo la identidad cultural, los procedimientos ecológicos básicos, debe recordarse que el desarrollo turístico sostenible son compatibles para limitar el daño natural y social, mejorar el cumplimiento de los huéspedes y aumentar el avance monetario a largo plazo del lugar al que se hace referencia. Por lo tanto, es un enfoque para lograr una armonía entre el desarrollo potencial de la industria de viajes y el requisito de preservación, esta idea es de un tipo multipropósito, que supera la protección e incorpora en cualquier caso los componentes que lo acompañan: a) sostenimiento del carácter de la cultura y las comunidades, b) sostenimiento del paisaje y los “hábitat”, c) la promoción de exitosas y satisfactorias experiencias turísticas, y d) que sea adecuado para construir un sueño, aprendizaje y administración entre las personas que

se establecen sobre las elecciones con respecto al asunto, de la amenaza de depender de la industria de viajes e impulsarlos a descubrir una armonía entre ejercicios lucrativos y la industria de viajes para lograr una mejora del vecindario justa y estable a largo plazo. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que la industria de viajes manejable no es un artículo, sin embargo, es una premisa filosófica vital para ayudar y dar instrucciones para crear la industria de viajes en objetivos y utilizar los activos normales y sociales que se encuentran en ella. Por lo tanto, es importante esperar que solo a través de una organización exhaustiva, el avance y los ejecutivos, las ventajas de la industria de viajes se puedan mejorar y los problemas disminuyan a una base, dado que todos los fines no parecen concebibles. En este objetivo, la industria de viajes, los administradores ecológicos, las redes de vecindarios y, cuando todo está dicho, cada uno de los que trabajan en este marco, tienen un trabajo clave. El trabajo de la organización en el avance y la coordinación de la mejora de la industria de viajes es fundamental para lograr los objetivos generales de ese avance y particularmente para llevar ventajas monetarias a la red sin que la industria de viajes produzca problemas ecológicos, financieros o socioculturales. (Monge y Yague, 2015, p. 1)

Circuito turístico: Son muchos espacios regionales que estructuran una idea similar de mercadería y empresas de vacaciones, tiene atracciones a lo largo de su curso. Recuperado de. <https://www.google.com/amp/s/www.entornoturistico.com/circuitos-turisticos-que-son-y-como-diseñarlos/amp/>

Desarrollo Turístico: La mejora razonable del segmento de la industria de viajes produce empleos y contribuye al avance general en las áreas y, de esta manera, al desarrollo financiero. Recuperado de.

[https://www.swisscontact.org/fileadmin/user\\_upload/HEAD\\_OFFICE/Documents/To\\_pics\\_Brochures/Folleto\\_Desarrollo\\_Turistico.pdf](https://www.swisscontact.org/fileadmin/user_upload/HEAD_OFFICE/Documents/To_pics_Brochures/Folleto_Desarrollo_Turistico.pdf)

Encalaminado: Es una especie de decepción asfáltica que comprende ondulaciones o hinchazones sobre la superficie, que se destacan con el tráfico. Recuperado de [https://es.answers.yahoo.com/question/index?qid=20080211170310AA3o0Ur&guccounter=1&guce\\_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2x1LmNvbS8&guce\\_referrer\\_sig=AQAAA](https://es.answers.yahoo.com/question/index?qid=20080211170310AA3o0Ur&guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2x1LmNvbS8&guce_referrer_sig=AQAAA)

Tráfico: El tráfico de vehículos por una calle abierta o una autopista, es el fenómeno provocado por la progresión de vehículos en una calle, carretera o calzada. Gestiona la organización, estructura y actividad del tráfico en la ciudad, calles y autopistas, sus redes, infraestructuras, terrenos de conexión y su asociación con los diversos métodos para transporte, logrando una versatilidad protegida, efectiva y útil para personas y mercancías. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito\\_vehiculo](https://es.wikipedia.org/wiki/Tr%C3%A1nsito_vehiculo).

Trocha: Es una calle abierta en la maleza sin una superficie móvil, de suelo o tierra característicos y donde su línea y geometría no satisfacen las pautas de estructura de una calle. Definición según el manual para la estructura de calles sin pavimentar con bajo volumen de tráfico.

Turismo: Incorpora los ejercicios realizados por las personas durante sus excursiones y permanece en lugares distintos de su condición típica, por un período de tiempo por debajo de un año, por recreación, negocios y diferentes razones. Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Turismo>.

Turista: Es esa persona la que se mueve de su condición estándar a otro punto geográfico, faltando en su lugar de rutina más de 24 horas y desempeñándose a mediano plazo en el otro punto geográfico. Recuperado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Turista>.

Turismo Interno: Los residentes de un país que viajan únicamente dentro de ese mismo país. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Turismo\\_en\\_el\\_Per%C3%BA](https://es.wikipedia.org/wiki/Turismo_en_el_Per%C3%BA).

Turismo rural: La industria de viajes rústica es una acción vacacional que ocurre en un país o espacio característico, la mayoría de las veces en comunidades (menores de 1000 o 2000 habitantes) o fuera del foco de la ciudad en ciudades más grandes. Las instalaciones son normalmente casas de labranza antiguas, casas de campo y villas que, una vez restauradas, rediseñadas y ajustadas, suelen ser administradas por una familia, ofreciendo una administración de calidad, de vez en cuando por los propios propietarios. El agroturismo, la industria del turismo ambiental son una parte de las modalidades que, como lo indican sus atributos, pueden incorporarse a la industria de viajes rústica. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Visitante\\_\(turismo\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Visitante_(turismo)).

Visitante Internacional: Es la idea fundamental para toda la disposición de las mediciones de la industria de viajes. Para fines medibles, el término huésped mundial asigna a cualquier persona que se aventure, por un período que no supere un año, a una nación distinta de aquella en la que tiene su hogar de rutina, aunque fuera de su entorno típico. Recuperado de [https://es.wikipedia.org/wiki/Visitante \(turismo\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Visitante_(turismo)).

### III MÉTODO

#### 3.1 Tipo de investigación

Aplicada: Recibe el nombre de práctica, enfocado a la solución de problemas, busca la aplicación o empleo de los conocimientos que se adquieren como resultado de las investigaciones básicas, por ello se requiere de un marco teórico

Diseño:

No experimental: es no experimental por que se mide en un tiempo, no se medirá en distintos tiempos por ello es no experimental (tiempo pre y tiempo post).

Transversal: puesto que los datos son medidos en una sola ocasión.

Correlacional: información respecto a la relación actual entre las dos variables, que permita predecir su comportamiento futuro.

Nivel de Investigación Descriptivo, Explicativo:

Descriptivo, porque se describe, la geometría vial del circuito, asimismo la señalización de la vía del circuito turístico, el modo como transita los vehículos por el circuito turístico Catalina Huanca.

Explicativo, porque la investigación realiza la comprobación de la hipótesis planteada

#### 3.2 Población y muestra

De acuerdo a la información presentada en la publicación titulada “Estadísticas de Turismo 2017” del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, durante el año 2017 llegaron a la región Junín 227423 turistas (216977 nacionales y 10446 extranjeros) de los cuales solamente el 78.3% visitaron al menos un atractivo del circuito turístico Catalina Huanca (atractivo turístico Ingenio).

Por tanto, la población del presente estudio estará compuesto por todos aquellos turistas que visitaron al menos un atractivo del circuito turístico Catalina Huanca.

Población: 178072 (el 78.3% de 227423 turistas visitaron al menos un atractivo del circuito turístico Catalina Huanca.)

Muestra:

La muestra seleccionada es aleatoria simple; y su tamaño (n), según Bernal (2006), se puede calcular aplicando la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 P \cdot Q \cdot N}{\epsilon^2 (N - 1) + Z^2 \cdot P \cdot Q}$$

Dónde:

Z (1,96): Valor de la distribución normal, para un nivel de confianza de (1 - )

P (0,5): Proporción de éxito.

Q (0,5): Proporción de fracaso (Q = 1 - P)

$\epsilon$  (0,05): Tolerancia al error

N (178072): Tamaño de la población.

n: Tamaño de la muestra.

Reemplazando tenemos:

$$n = \frac{(1,96)^2 (0,5)(0,5) 178072}{0,05^2 (178072 - 1) + 1,96^2 \cdot (0,5)(0,5)} = 383.73$$

En tal sentido la muestra es probabilística de 384 turistas

### 3.3 Operacionalización de variables

**Tabla 6**

*Operacionalización de variable independiente*

<b>Variabes</b>	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Escala</b>	<b>Ítem</b>
<b>Variable Independiente</b>	D1:Estado de conservación de la vía	I1: Buena superficie de rodadura	Nominal	1
		I2: Buena señalización vial	Nominal	2
<b>V1: Impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca</b>	D2:Turistas visitantes	I3 Turismo vivencial	Nominal	3
		I4 Recurso turístico	Nominal	4
	D3:Tránsito vehicular	I5 Uso de bicicleta	Nominal	5
		I6 Vehículo eléctrico	Nominal	6

*Nota.* Fuente: Elaboración propia

**Tabla 7**

*Operacionalización de variable dependiente*

<b>Variabes</b>	<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Escala</b>	<b>Ítems</b>
<b>Variable Dependiente</b>	D4: Desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca	I7: Artesanía y lugares turísticos	Nominal	7
		I8: Centro de esparcimiento		8-9-10
<b>V2: Desarrollo turístico en Huancayo</b>			Nominal	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia

### 3.4 Instrumentos

Los instrumentos que se usó fueron:

Encuestas, mediante esta técnica de la encuesta a ambas variables, debido a su utilización en una investigación realizada sobre una muestra de sujetos representativos; el cuestionario de la presente investigación consiste en un conjunto de preguntas dirigido a los

turistas, este cuestionario está formado por una muestra de 384 turistas, los cuales puntúan en respuestas cerradas: Totalmente en desacuerdo (1) En desacuerdo (2) Totalmente de acuerdo (3) De acuerdo (4) Indeciso (5) los participantes indican el grado de conformidad donde están de acuerdo o en desacuerdo.

Este cuestionario ha sido adaptado del instrumento creado por (Cameron y Quinn, 1999) y utilizado por (Salazar, 2008) en Venezuela, por lo que tuvo que ser confiabilizado, en una muestra de 384 turistas. Para la confiabilidad del instrumento se aplicó el coeficiente Alfa de Cronbach obteniendo un índice de consistencia interna de 0,915, lo cual muestra una alta confiabilidad.

El instrumento evalúa las siguientes dimensiones del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca: Estado de conservación de la vía, Turistas y Tránsito vehicular.

La relación entre los ítems y las dimensiones se presentan de la forma siguiente: Estado de conservación de la vía (1-2), Turistas (3-4) Tránsito vehicular (5-6)

“Se utilizó esta técnica porque al ser escrito y anónimo los turistas se pueden sentir más libres para responder y los datos recogidos son más confiables. Y tiene la ventaja de poder ser aplicado a varios sujetos simultáneamente en grupo”. (Kerlinger, 1988, p. 541).

Confiabilidad:

El índice de consistencia interna con Alfa de Cronbach fue de 0,915 en una prueba piloto de 384 turistas, La escala para interpretar el coeficiente de confiabilidad (Carcausto, 2009. p. 120) es la siguiente:

- 1 a 0 No es confiable.
- 0.01 a 0.49 baja confiabilidad
- 0.50 a 0.75 Moderada confiabilidad.
- 0.76 a 0.89 Fuerte confiabilidad.
- 0.90 a 1.00 Alta confiabilidad

### **3.4.1 Instrumento para caracterizar el desarrollo turístico en Huancayo.**

El Cuestionario del desarrollo turístico en Huancayo consiste en un conjunto de preguntas dirigido a los turistas. Los participantes indican el grado de conformidad, donde están de acuerdo o en desacuerdo con los ítems, ya que estos, son calificados positivamente; los más altos puntajes serán indicadores de un clima favorecedor en el desarrollo turístico en Huancayo.

La escala evalúa la siguiente dimensión del desarrollo turístico en Huancayo:  
Desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.

Para obtener la puntuación total se suman los 11 ítems puntuados en un formato tipo Likert de 5 puntos, donde: 1, es totalmente en desacuerdo; 2 es en desacuerdo, 3, significa totalmente de acuerdo; 4 significa de acuerdo y 5 significa indeciso. Los participantes indican el grado de conformidad con el ítem.

La relación entre los ítems y las dimensiones se presentan de la forma siguiente:

Desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca (7-11)

Confiabilidad:

El índice de consistencia interna con Alfa de Cronbach fue de 0,915 en una prueba piloto de 384 turistas.

Elaboración ítems: Se utilizó una escala de tipo Likert con cinco alternativas y sus índices respectivos.

Totalmente en desacuerdo	1
En Desacuerdo	2
Totalmente de acuerdo	3
De acuerdo	4
Indeciso	5

Observación directa, mediante esta técnica se hizo la recolección de datos de la Geometría vial, estado de conservación de la vía y los accesos a los recursos turísticos a lo largo del circuito, la gastronomía, las artesanías de cada distrito y propuesta de los centros de esparcimiento para la generación de tráfico, asimismo las fiestas de cada distrito a lo largo del año.

### **3.5 Procedimientos**

Para la Hipótesis General se elaboró el instrumento de medición mediante encuestas – cuestionario, estos fueron validados por 3 expertos, se analizó el grado de confiabilidad mediante el programa SPSS y se analizó los resultados para la ejecución por parte del Gobierno Regional de Junín y/o gobiernos locales.

Para la Hipótesis Especifica 1 Se realizó la medición mediante encuestas– cuestionario, estos fueron validados por 3 expertos, se analizó el grado de confiabilidad mediante el programa SPSS, con estos resultados se podrá dar la recomendación en el grado que incide para su implementación.

Para la Hipótesis Especifica 2 se elaboró el instrumento de medición encuesta– cuestionario, estos fueron validados por 3 expertos, se analizó el grado de confiabilidad mediante el programa SPSS, con ello se determinó el grado de incidencia que tienen los turistas sobre el desarrollo del circuito turístico.

Para la Hipótesis Especifica 3 los datos se midió mediante observación directa para el conteo vehicular y mediante encuesta – cuestionario, que fueron validados por 3 expertos, se analizara el grado de confiabilidad con el programa SPSS, con ello se determinó el grado de incidencia que tiene el tránsito vehicular que usan los turistas sobre el desarrollo del circuito turístico.

### **3.6 Análisis de datos**

Para el análisis de datos se usa el programa SPSS ESTADÍSTICAS VERSIÓN 23.

Para la Hipótesis General: Se analizó los datos mediante el SPSS con estos resultados se dará la recomendación en qué grado incide en su ejecución.

Para la Hipótesis Especifica 1 Se analizó los datos mediante el SPSS con estos resultados se dará la recomendación en qué grado incide en su ejecución.

Para la Hipótesis Especifica 2 Se analizó los datos mediante el SPSS en el grado de incidencia que tienen los turistas sobre el desarrollo del circuito turístico.

Para la Hipótesis Especifica 3 Se analizó los datos mediante el SPSS en el grado de incidencia que tiene el tránsito vehicular sobre el desarrollo del circuito turístico.

#### ***3.6.1 Espacial (Geográfica)***

En nuestra investigación, se ha marcado los límites como espacio de estudio de los distritos que abarca el circuito turístico Catalina Huanca que son; distrito de El Tambo, San Jerónimo de Tunan, Quilcas, San Pedro de Saño, Hualhuas, San Agustín de Cajas e Ingenio.

#### ***3.6.2 Temporal***

El desarrollo de la investigación tendrá como delimitación temporal el periodo 2017 – 2019

#### ***3.6.3 Temática y unidad de análisis***

Para la delimitación temática del presente estudio, se enfocó en el estudio de tráfico, señalización vial, recursos turísticos, gastronomía, artesanía, aplicando conocimientos de las siguientes áreas: Ingeniería de Transportes, Ingeniería Civil.

La unidad de análisis en la presente investigación será el circuito turístico Catalina Huanca, provincia de Huancayo.

#### IV RESULTADOS

Una vez que se culminaron las entrevistas se procesó mediante el programa SPSS para ver el grado de confiabilidad determinándose como se muestra en la siguiente Tabla.

El número de datos evaluados en el SPSS es:

**Tabla 8**

*Resumen de procesamiento de casos*

		N	%
<b>Casos</b>	<b>Válido</b>	384	100,0
	<b>Excluido</b>	0	0
	<b>Total</b>	384	100,0

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 9**

*Estadística de fiabilidad*

<b>Alfa de Cronbach</b>	<b>N de elementos</b>
0,915	11

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Luego se procede a analizar mediante el SPSS la prueba no paramétrica para una muestra obteniendo el resultado como muestra la siguiente Tabla.

**Tabla 10***Resumen de contrastes de hipótesis de datos generales*

<b>Ítem</b>	<b>Hipótesis nula</b>	<b>Prueba</b>	<b>Sig.</b>	<b>Decisión</b>
<b>1</b>	Las categorías de ¿Usted como turista visitaría el circuito turístico Catalina Huanca si el estado de conservación de la vía tiene una buena superficie de rodadura?. Se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
<b>2</b>	Las categorías de ¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca si la vía tiene buena señalización vial?. Se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
<b>3</b>	Las categorías de ¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca para realizar turismo vivencial?. Se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
<b>4</b>	Las categorías de ¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca para visitar los recursos turísticos que existe en ella?. Se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
<b>5</b>	Las categorías de ¿Usted como turista haría uso de la bicicleta para transitar por el circuito turístico Catalina Huanca para visitar a lo largo del circuito?. Se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
<b>6</b>	Las categorías de ¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la visita de los turistas? Se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.

*Nota.* Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significación es 0.05. Fuente:

Elaboración propia en SPSS

El cuadro indica que las preguntas están bien formuladas y rechazan la hipótesis nula



Prueba de Kolmogorov – Smirnov para la muestra total		¿Usted como turista haría uso de vehículo eléctrico para transitar por el circuito turístico catalina Huanca para visitar a lo largo del circuito?	¿Usted como turista cree que el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca en Huancayo depende de su artesanía y lugares turísticos?	¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la implementación de centros de esparcimientos en el tramo Casacancha - Ingenio y el tramo Saño - San Jerónimo?	¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con un buen estado de conservación de la vía?	¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con el tránsito vehicular?
N		384	384	384	384	384
Parámetros normales <sup>a,b</sup>	Media	3,95	3,85	3,95	3,42	3,42
	Desviación estándar	,648	,587	,454	,879	,879
Máximas diferencias extremas	Absoluta	,295	,343	,415	,378	,378
	Positivo	,283	,290	,376	,229	,229
	Negativo	-,295	-,343	-,415	-,378	-,378
Estadístico de prueba		,465	,295	,343	,415	,378
Sig. asintótica (bilateral)		,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>	,000 <sup>c</sup>

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Se continua con el análisis comparación de medias, para ello se trabaja con la T de Student para determinar la homocedasticidad, en la tabla siguiente se muestra para que exista homocedasticidad los valores de Significancia (bilateral)  $< 0.05$

**Tabla 12**

*Estadísticas de muestra única*

Estadísticas de muestra única				Media de
	N	Media	Desviación estándar	error estándar
¿Usted como turista visitaría el circuito turístico Catalina Huanca si el estado de conservación de la vía tiene una buena superficie de rodadura?	384	3,82	,753	,038
¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca si la vía tiene buena señalización vial?	384	3,95	,648	,033
¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca para realizar turismo vivencial?	384	3,85	,587	,030
¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca para visitar los recursos turísticos que existe en ella?	384	3,95	,454	,023
¿Usted como turista haría uso de la bicicleta para transitar por el circuito turístico catalina Huanca para visitar a lo largo del circuito?	384	3,42	,879	,045
¿Usted como turista haría uso de vehículo eléctrico para transitar por el circuito turístico catalina Huanca para visitar a lo largo del circuito?	384	3,82	,753	,038
¿Usted como turista cree que el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca en Huancayo depende de su artesanía y lugares turísticos?	384	3,95	,648	,033

Estadísticas de muestra única	N	Media	Desviación estándar	Media de error estándar
¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la implementación de centros de esparcimientos en el tramo Casacancha - Ingenio y el tramo Saño - San Jerónimo?	384	3,85	,587	,030
¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con un buen estado de conservación de la vía?	384	3,95	,454	,023
¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la visita de los turistas?	384	3,95	,648	,033
¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con el tránsito vehicular?	384	3,42	,879	,045

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 13**

*Prueba de muestra única*

Prueba de muestra única	Valor de prueba = 0					
	t	gl	Sig. (bilateral)	Diferencia de medias	95% de intervalo de confianza de la diferencia	
					Inferior	Superior
¿Usted como turista visitaría el circuito turístico Catalina Huanca si el estado de conservación de la vía tiene una buena superficie de rodadura?.	99,334	383	,000	3,818	3,74	3,89

<b>¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca si la vía tiene buena señalización vial?</b>	119,337	383	,000	3,948	3,88	4,01
<b>¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca para realizar turismo vivencial?</b>	128,421	383	,000	3,846	3,79	3,91
<b>¿Usted como turista haría uso del circuito turístico Catalina Huanca para visitar los recursos turísticos que existe en ella?</b>	170,386	383	,000	3,948	3,90	3,99
<b>¿Usted como turista haría uso de la bicicleta para transitar por el circuito turístico catalina Huanca para visitar a lo largo del circuito?</b>	76,320	383	,000	3,422	3,33	3,51
<b>¿Usted como turista haría uso de vehículo eléctrico para transitar por el circuito turístico catalina Huanca para visitar a lo largo del circuito?</b>	99,334	383	,000	3,818	3,74	3,89
<b>¿Usted como turista cree que el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca en Huancayo depende de su artesanía y lugares turísticos?</b>	119,337	383	,000	3,948	3,88	4,01
<b>¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la implementación de centros de esparcimientos en el tramo Casacancha - Ingenio y el tramo Saño - San Jerónimo?</b>	128,421	383	,000	3,846	3,79	3,91
<b>¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con un buen estado de conservación de la vía?</b>	170,386	383	,000	3,948	3,90	3,99

<b>¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la visita de los turistas?</b>	119,337	383	,000	3,948	3,88	4,01
<b>¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con el tránsito vehicular?</b>	76,320	383	,000	3,422	3,33	3,51

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

A continuación se procede a trabajar con la suma de los valores de cada pregunta que se obtuvo de la encuesta, agrupando de uno por uno, empezamos agrupando la sumatoria de la variable 1 (sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca), la dimensión D1 (Estado de conservación de la vía) de la Variable 1, la dimensión D2 (Turistas) de la variable 1, la dimensión D3 (Tránsito vehicular) de la variable 1, y la variable V2 (desarrollo turístico en Huancayo), según nuestra Tabla de consistencia trabajamos con nuestra agrupación de variable 1 y variable 2, la frecuencia de ello se muestra en la Tabla y gráficos siguientes.

#### a) Hipótesis general

**Tabla 14**

*Estadísticos de datos agrupados*

<b>Estadísticos de datos agrupados</b>	<b>Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>
<b>N</b>	384	384
<b>Válido Perdidos</b>	0	0
<b>Desviación estándar</b>	1,304	1,257
<b>Varianza</b>	1,702	1,581
<b>Asimetría</b>	-,495	-,535
<b>Error estándar de asimetría</b>	,125	,125
<b>Mínimo</b>	1	1
<b>Máximo</b>	5	5

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 15**

*Frecuencia de datos agrupados variable 1*

<b>Variable 1 : sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>				
<b>Frecuencia de datos agrupados variable 1</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Válido Totalmente en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	13,0
<b>En desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	26,0
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	18,8	18,8	44,8
<b>De acuerdo</b>	131	34,1	34,1	78,9
<b>Indeciso</b>	81	21,1	21,1	100,0
<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 16**

*Frecuencia de datos agrupados variable 2*

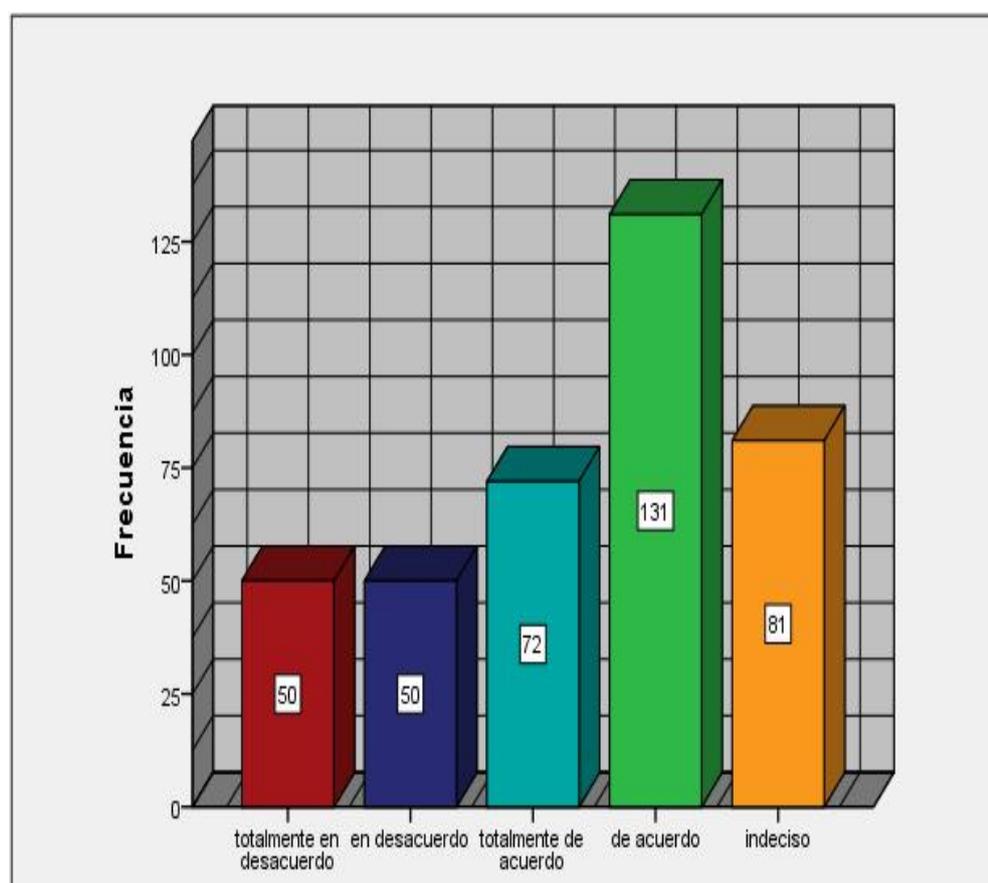
<b>Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>				
<b>Frecuencia de datos agrupados variable 2</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Válido Totalmente en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	13,0
<b>En desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	26,0
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	18,8	18,8	44,8
<b>De acuerdo</b>	151	39,3	39,3	84,1

<b>Indeciso</b>	61	15,9	15,9	100,0
<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 17.**

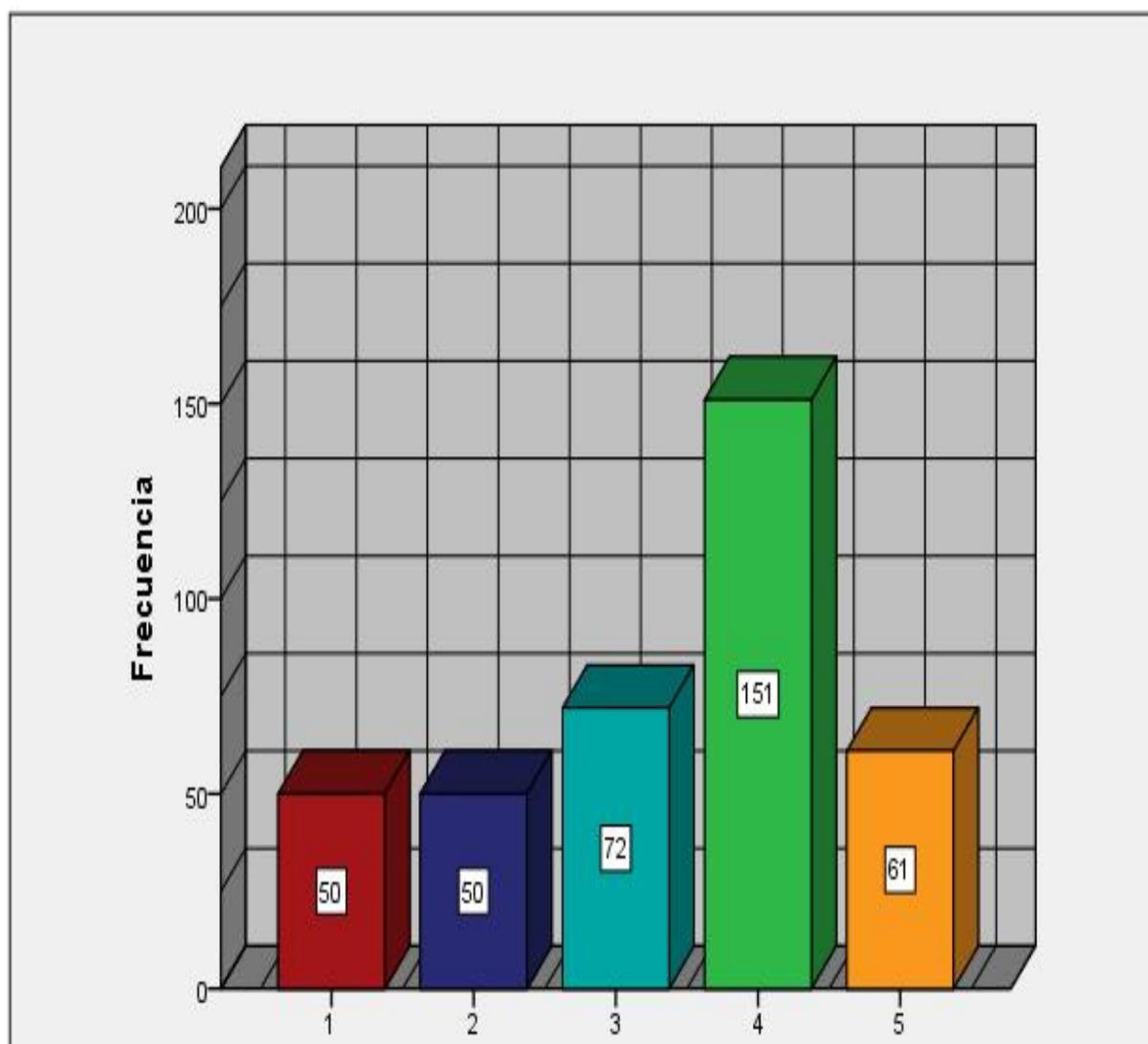
*Gráfico de barras para variable 1 (Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 18.**

*Gráfico de barras para variable 2 (Desarrollo Turístico en Huancayo)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Luego se procede a evaluar la homogeneidad de las varianzas de la variable 2 como dependiente y como factor se usa la variable 1, representan a la hipótesis general.

**Tabla 17***Prueba de homogeneidad de varianzas de variable 2*

<b>Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>			
<b>Estadístico de Levene</b>	<b>gl1</b>	<b>gl2</b>	<b>Sig.</b>
143,713	4	379	0.00

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

El cuadro muestra el estadístico de Levene donde el sigma =0 lo cual nos indica que tiene homocedasticidad

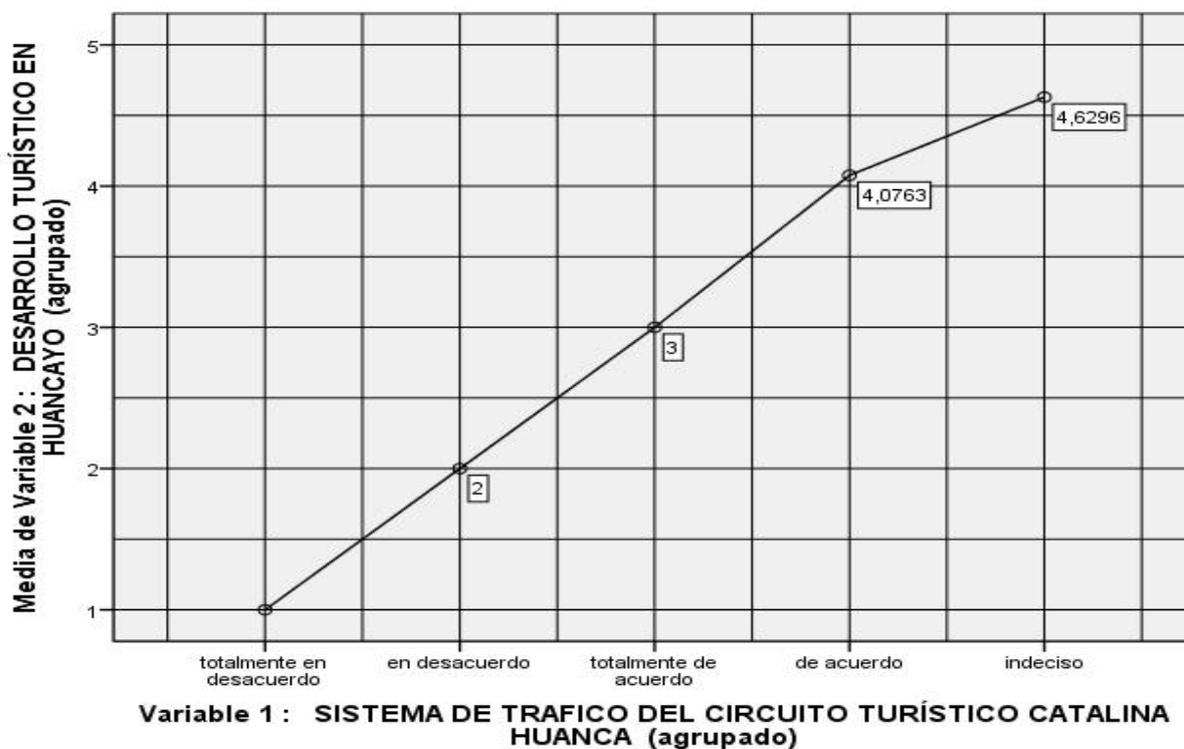
**Tabla 18***Análisis de varianza de variable 2 agrupado*

<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>					
	<b>Suma de cuadrados</b>	<b>gl</b>	<b>Media cuadrática</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>
<b>Entre grupos</b>	577,476	4	144,369	1945,416	0.00
<b>Dentro de grupos</b>	28,126	379	,074		
<b>Total</b>	605,602	383			

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 19.**

*Gráfico de medias variable 2 y variable 1*



*Nota.* Gráfico de medias de las variable 2 y la variable 1 (hipótesis general). Fuente: Elaboración propia en SPSS

Ahora se procede a hallar la correlación entre la variable 1 y variable 2 para ello hallamos la prueba no paramétrica de Rho de Spearman.

**Tabla 19**

*Pearson (Correlación de) para variable 1 y variable 2 (hipótesis general)*

		<b>Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>
<b>Variable 1: Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	1	0.97*
	<b>Significancia (bilateral)</b>		0.00
	<b>N</b>	384	384
<b>Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	0.97*	1
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	
	<b>N</b>	384	384

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* La Pearson (Correlación de) tiene 0.97 de correlación lo cual significa que tiene una alta correlación, y el sigma=0 indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

La correlación en Rho de Spearman es como muestra la siguiente Tabla, se halla a modo de cotejar con la Correlación de Pearson.

**Tabla 20**

*Correlación de Rho de Spearman para variable 1 y variable 2*

<b>Correlación de Rho de Spearman para variable 1 y variable 2</b>	<b>variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	<b>variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>
<b>Rho de Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	10.00	0.951*
<b>Coeficiente de correlación</b>		
<b>Significancia (bilateral)</b>	.	0.00
<b>N</b>	384	384
<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	0.951*	10.00
<b>Coeficiente de correlación</b>		
<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	.
<b>N</b>	384	384

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 21**

*Resumen de contrastes de hipótesis para variable 1 y variable 2*

<b>Ítem</b>	<b>Hipótesis nula</b>	<b>Prueba</b>	<b>Significancia</b>	<b>Decisión</b>
<b>1</b>	Las categorías de variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
<b>2</b>	Las categorías de D2 Turistas (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.

*Nota.* Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significación es 0.05. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Se procede a realizar el contrastes de hipótesis entre la variable 2 y la variable 1, para ello usamos Kolmogorov y Smirnov, el Significancia (bilateral) =0.0<0.05, significa que no tiene normalidad.

**Tabla 22**

*Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra variable 1 y variable 2*

		<b>Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>
		384	384
<b>Parámetros normales,a,b</b>	<b>Media</b>	3,37	3,32
	<b>Desviación estándar</b>	1,304	1,257
<b>Máximas diferencias extremas</b>	<b>Absoluta</b>	,237	,258
	<b>Positivo</b>	,114	,136
	<b>Negativo</b>	-,237	-,258
<b>Estadístico de prueba</b>		,237	,258
<b>Sig. asintótica (bilateral)</b>		0.00c	0.00c

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Demostrando mediante el Chi cuadrado que el sigma =0, en la variable 2 y la variable 1.

**Tabla 23**

*Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)*

	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	76,8	26,8
<b>En desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	76,8	-4,8
<b>De acuerdo</b>	131	76,8	54,2
<b>Indeciso</b>	81	76,8	4,2
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 24**

*Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)*

	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>En desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	76,8	-4,8
<b>De acuerdo</b>	151	76,8	74,2
<b>Indeciso</b>	61	76,8	-15,8
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 25**

*Estadísticos de prueba variable 1 y variable 2*

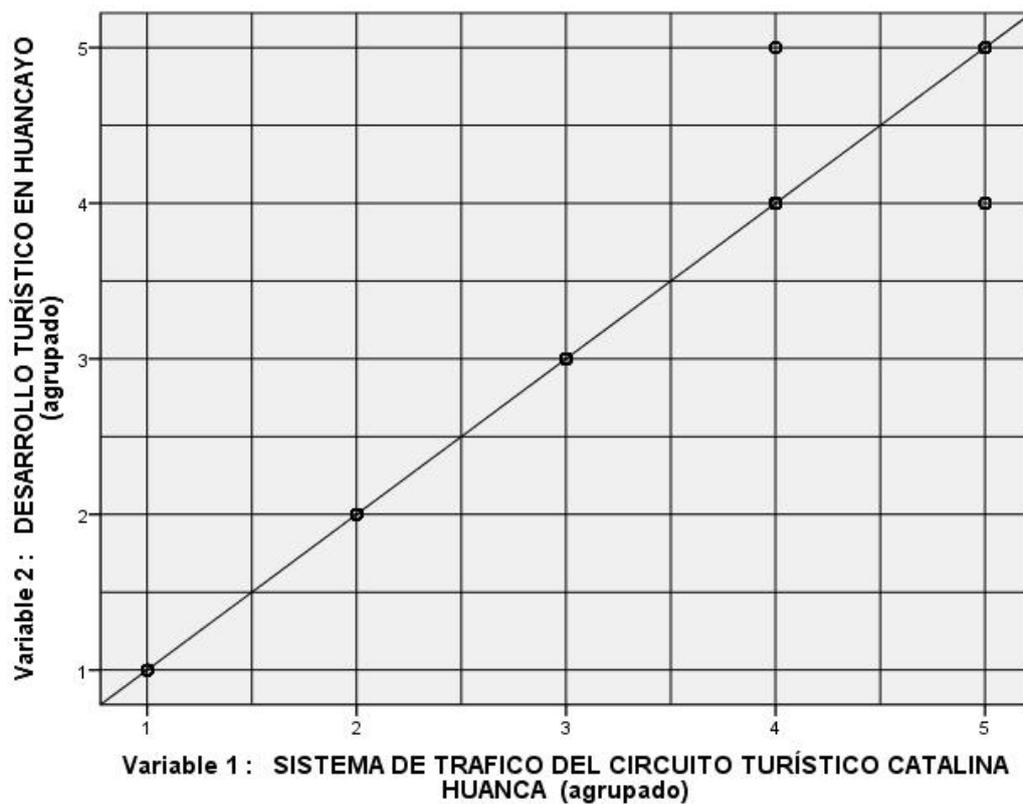
	<b>Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)</b>	<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>
<b>Chi-cuadrado</b>	57,484a	93,943a
<b>gl</b>	4	4
<b>Sig. asintótica</b>	0.00	0.00

*Nota.* a. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 76,8. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallando la curva de dispersión de puntos entre la variable 1 y variable 2 que viene a ser la hipótesis general. Cuya ecuación es  $Y=1x+0$

**Figura 20.**

*Curva de dispersión de Hipótesis General*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

### **b) Hipótesis específica 1**

Se procede a trabajar la Hipótesis específica 1 que está compuesto entre la variable 2 y la dimensión 1

Hallamos la frecuencia.

**Tabla 26***Estadísticos de hipótesis 1*

		<b>D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)</b>	<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>
<b>N</b>	<b>Válido</b>	384	384
	<b>Perdidos</b>	0	0
<b>Desviación estándar</b>		0,939	1,257
<b>Varianza</b>		0,882	1,581
<b>Asimetría</b>		-0,551	-0,535
<b>Error estándar de asimetría</b>		0,125	0,125
<b>Mínimo</b>		1	1
<b>Máximo</b>			5

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS**Tabla 27***Tabla de frecuencia*

<b>Frecuencia de D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)</b>					
		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Válido</b>	<b>totalmente en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	13,0
	<b>en desacuerdo</b>	31	8,1	8,1	21,1
	<b>totalmente de acuerdo</b>	<b>222</b>	<b>57,8</b>	<b>57,8</b>	<b>78,9</b>
	<b>de acuerdo</b>	71	18,5	18,5	97,4
	<b>indeciso</b>	10	2,6	2,6	100,0
	<b>Total</b>	384	100	100	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Tabla 28

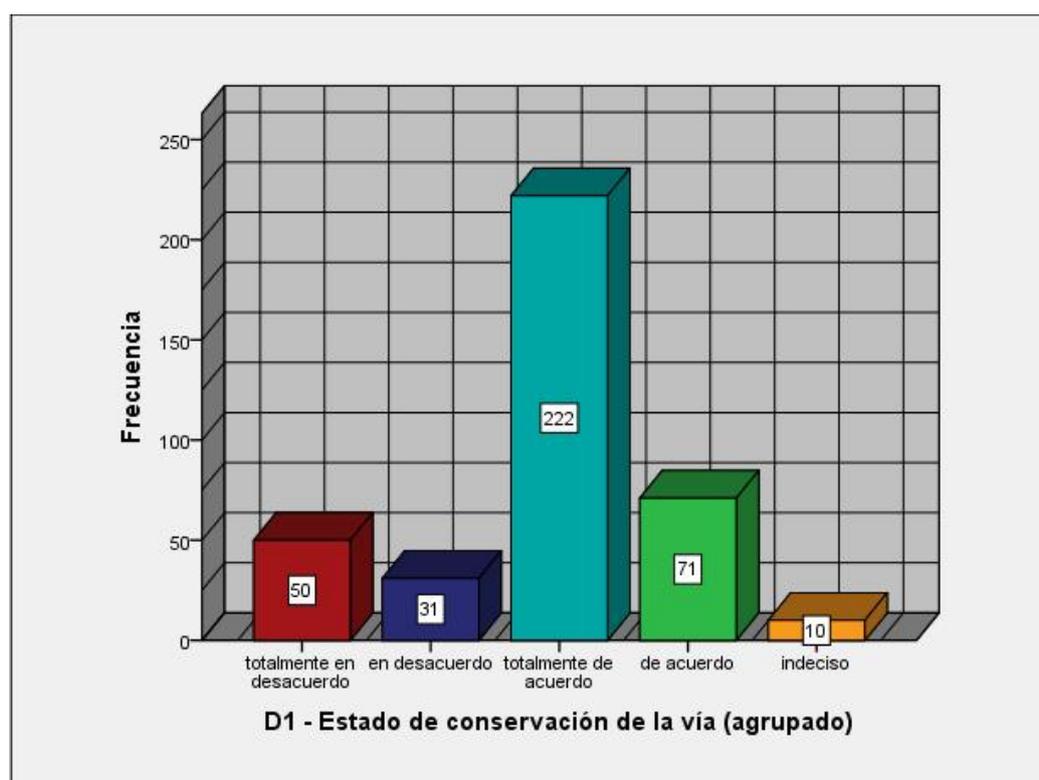
*Frecuencia de datos agrupados variable 2: desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	13,0
	<b>En desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	26,0
	<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	18,8	18,8	44,8
	<b>De acuerdo</b>	<b>151</b>	<b>39,3</b>	<b>39,3</b>	<b>84,1</b>
	<b>Indeciso</b>	61	15,9	15,9	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Figura 21.

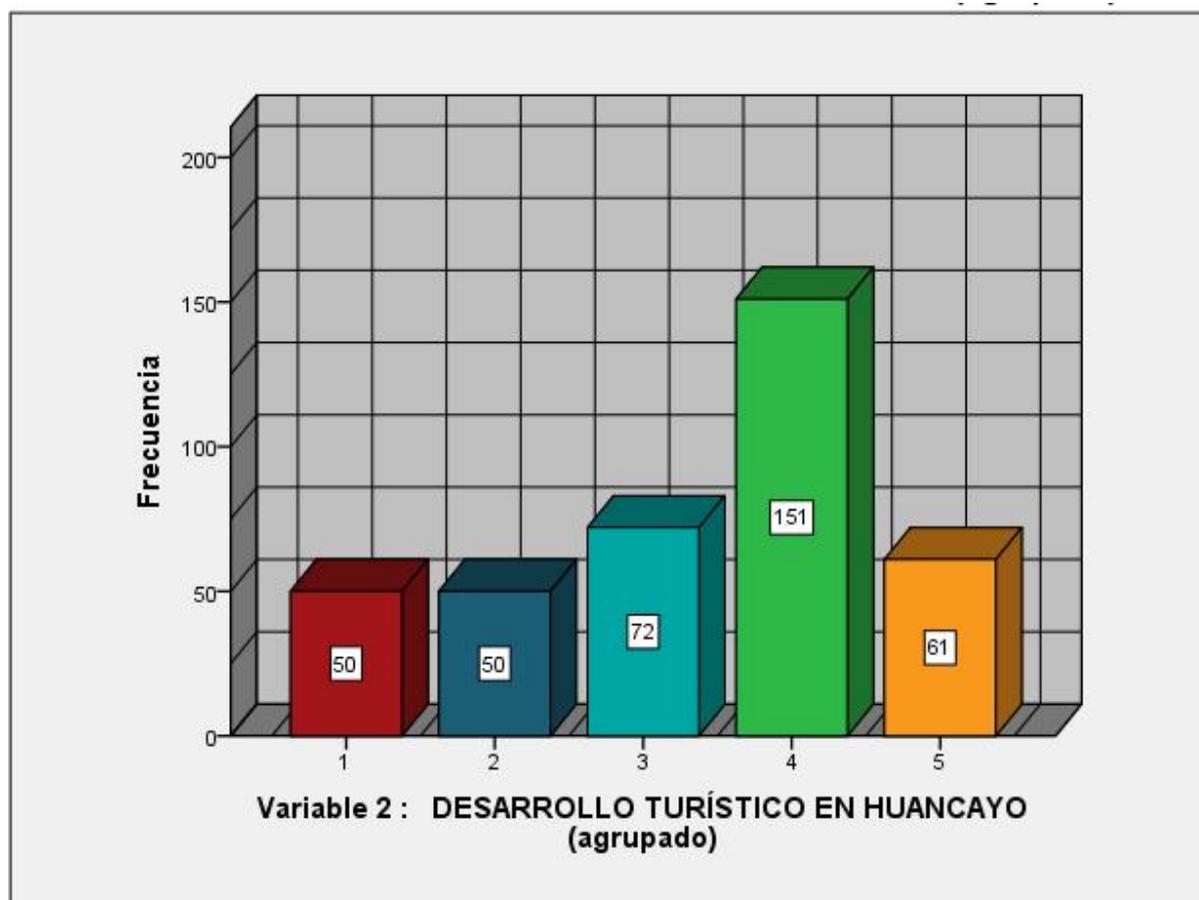
*Gráfico de barras para dimensión 1 (Estado de conservación de la vía)*



*Nota.* Gráfico de barras para la hipótesis específica 1. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 22.**

*Gráfico de barras para Variable 2 (Desarrollo turístico en Huancayo)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Luego se procede a evaluar la homogeneidad de las varianzas de la variable 2 como dependiente y como factor se usa la Dimensión 1, representan a la hipótesis específica 1, para ello se usa el ANOVA

**Tabla 29**

*Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)*

<b>Estadístico de Levene</b>	<b>gl1</b>	<b>gl2</b>	<b>Sig.</b>
103,558	4	379	0.00

Nota. La tabla nos muestra el estadístico de Levene donde el sigma =0 lo cual nos indica que tiene homocedasticidad. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 30**

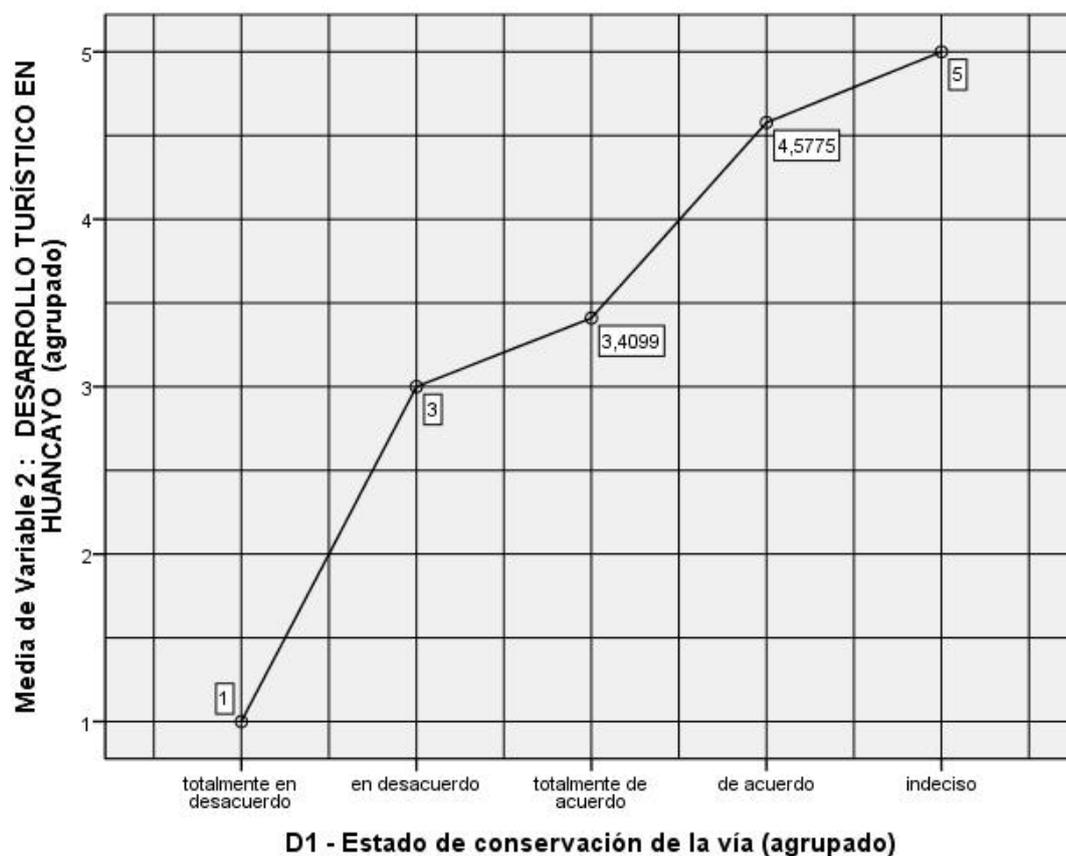
*Análisis de varianza (ANOVA) variable 2*

<b>Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>					
	<b>Suma de cuadrados</b>	<b>gl</b>	<b>Media cuadrática</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>
<b>Entre grupos</b>	414,579	4	103,645	205,638	0.00
<b>Dentro de grupos</b>	191,022	379	0,504		
<b>Total</b>	605,602	383			

Nota. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Figura 23.

Gráfico de medias hipótesis específica 1



Nota. Gráfico de medias de las variable 2 y la Dimensión 1 (hipótesis específica 1). Fuente: Elaboración propia en SPSS

Ahora se procede a hallar la correlación entre la dimensión 1 y variable 2 tanto en Pearson y Spearman.

La correlación en Pearson es como muestra la siguiente Tabla.

**Tabla 31***Correlaciones de Pearson de hipótesis 1*

		<b>Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)</b>
<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	1.0	0.807*
	<b>Significancia (bilateral)</b>		0.00
	<b>N</b>	384	384
<b>D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	0.807*	1
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	
	<b>N</b>	384	384

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 32***Correlaciones de rho de Spearman de hipótesis 1*

		<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)</b>
<b>Rho de Spearman de Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>Coefficiente de correlación</b>	10.00	0.773*
	<b>Significancia (bilateral)</b>	.	0.00
	<b>N</b>	384	384
<b>D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)</b>	<b>Coefficiente de correlación</b>	0.773*	10.00
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	.
	<b>N</b>	384	384

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

Nota. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Análisis de fiabilidad.

Se procede a realizar el contrastes de hipótesis entre la variable 2 y la dimensión 1, para ello usamos Kolmogorov y Smirnov, el Significancia (bilateral) =0.0, significa que tiene normalidad.

**Tabla 33**

*Resumen de contraste de hipótesis específica 1*

Ítem	Hipótesis nula	Prueba	Significancia	Decisión
1	Las categorías de variable 2: desarrollo turístico en Huancayo (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
2	Las categorías de D1 Estado de conservación de la vía (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.

*Nota.* Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significación es 0.05. Fuente:

Elaboración propia en SPSS

**Tabla 34**

*Prueba de Kolmogorov-Smirnov para la hipótesis específica 1*

		Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)
	N	384.0	384.0
<b>Parámetros normales a,b</b>	<b>Media</b>	3.32	2.90
	<b>Desviación estándar</b>	1.257	0.939
<b>Máximas diferencias extremas</b>	<b>Absoluta</b>	0.258	0.333
	<b>Positivo</b>	0.136	0.245
	<b>Negativo</b>	-0.258	-0.333
<b>Estadístico de prueba</b>		0.258	0.333
<b>Sig. asintótica (bilateral)</b>		0.0c	0.0c

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

---

 c. Corrección de significación de Lilliefors.
 

---

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Demostrando mediante el Chi cuadrado que el sigma =0, en la variable 2 y la dimensión 1.

**Tabla 35**

*Prueba de Kolmogórov-Smirnov para la hipótesis específica 1*

	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>En desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	76,8	-4,8
<b>De acuerdo</b>	151	76,8	74,2
<b>Indeciso</b>	61	76,8	-15,8
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 36**

*D1 - Estado de conservación de la vía (Agrupado)*

	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>En desacuerdo</b>	31	76,8	-45,8
<b>Totalmente de acuerdo</b>	222	76,8	145,2
<b>De acuerdo</b>	71	76,8	-5,8
<b>Indeciso</b>	10	76,8	-
<b>Total</b>	384		66,8

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 37***Estadísticos de prueba de hipótesis específica 1*

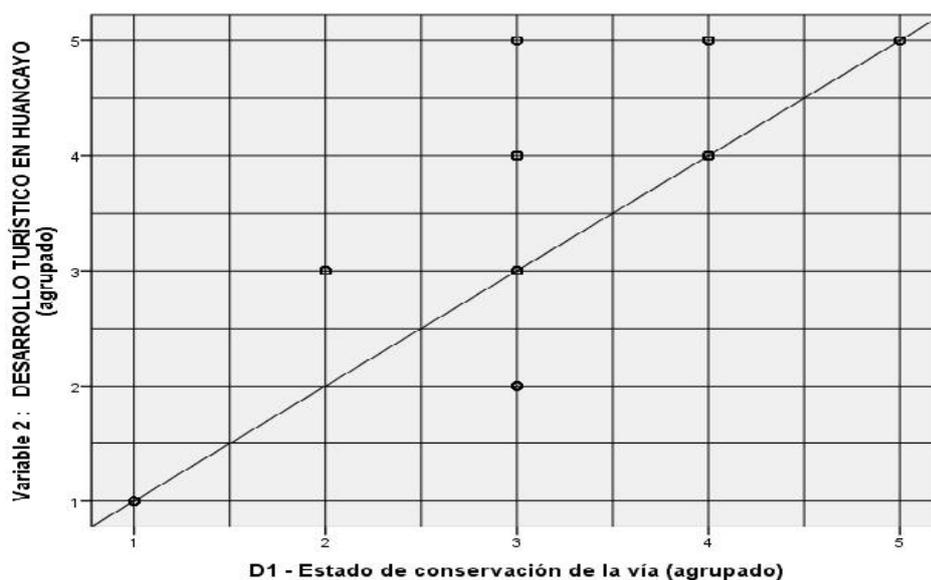
	Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)
<b>Chi-cuadrado</b>	93,943a	369,724a
<b>gl</b>	4	4
<b>Sig. asintótica</b>	0.00	0.00

Nota. a. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 76,8. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallando la curva de dispersión de puntos entre la dimensión 1 y variable 2 que viene a ser la hipótesis específica 1 cuya ecuación es  $Y=1x+0$

**Figura 24.**

Gráfico de dispersión de puntos hipótesis específica 1



Nota. Gráfico entre dimensión 1 y variable 2, hipótesis específica 1 Fuente: Elaboración propia en SPSS

## c) HIPÓTESIS ESPECÍFICA 2

Se procede a trabajar la Hipótesis específica 2 que está compuesto entre la variable 2 y la dimensión 2

Hallamos la frecuencia.

**Tabla 38**

*Estadísticos de hipótesis 2*

		<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D2 Turistas (agrupado)</b>
<b>N</b>	<b>Válido</b>	384	384
	<b>Perdidos</b>	0	0
<b>Desviación estándar</b>		1,257	1,081
<b>Varianza</b>		1,581	1,169
<b>Asimetría</b>		-,535	-,422
<b>Error estándar de asimetría</b>		,125	,125
<b>Mínimo</b>		1	1
<b>Máximo</b>		5	5

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 39**

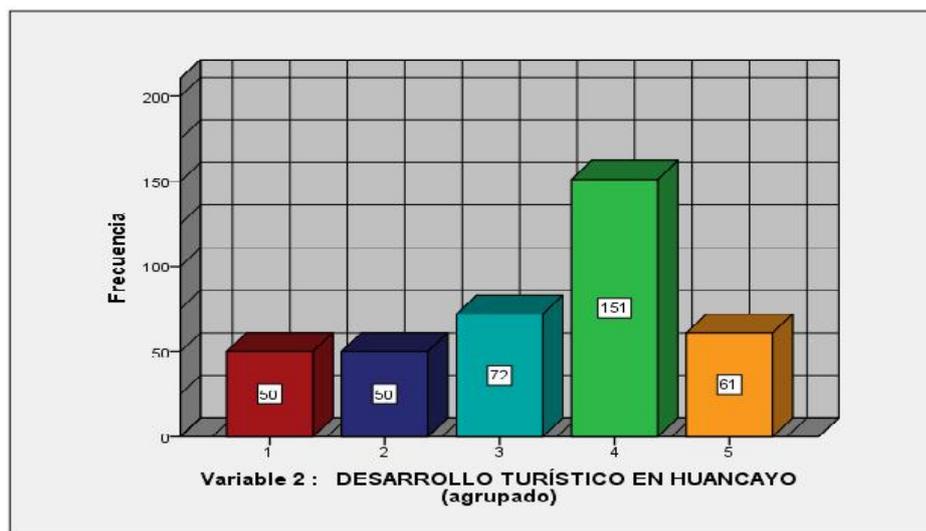
*Frecuencia de la Hipótesis específica 2 (variable 2 y la dimensión 2)*

		<b>D2 Turistas (agrupado)</b>			
<b>Válido</b>		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
			<b>Totalmente en desacuerdo</b>	100	26,0
	<b>Totalmente de acuerdo</b>	223	58,1	58,1	84,1
	<b>De acuerdo</b>	51	13,3	13,3	97,4
	<b>Indeciso</b>	10	2,6	2,6	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 25**

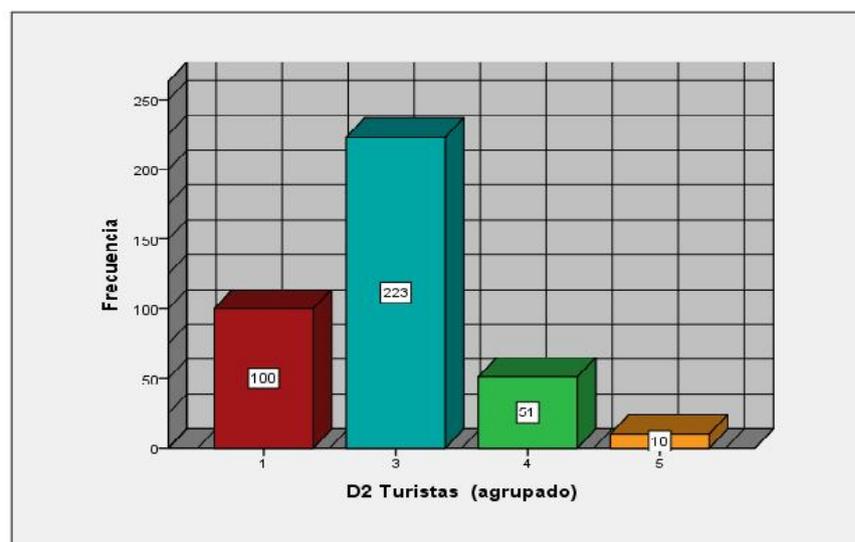
*Gráfico de barras para la variable 2 (Desarrollo turístico en Huancayo)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 26.**

*Gráfico de barras para la Hipótesis específica 2 (Turistas)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Luego se procede a evaluar la homogeneidad de las varianzas de la variable 2 como dependiente y como factor se usa la Dimensión 2, representan a la hipótesis específica 2.

**Tabla 40**

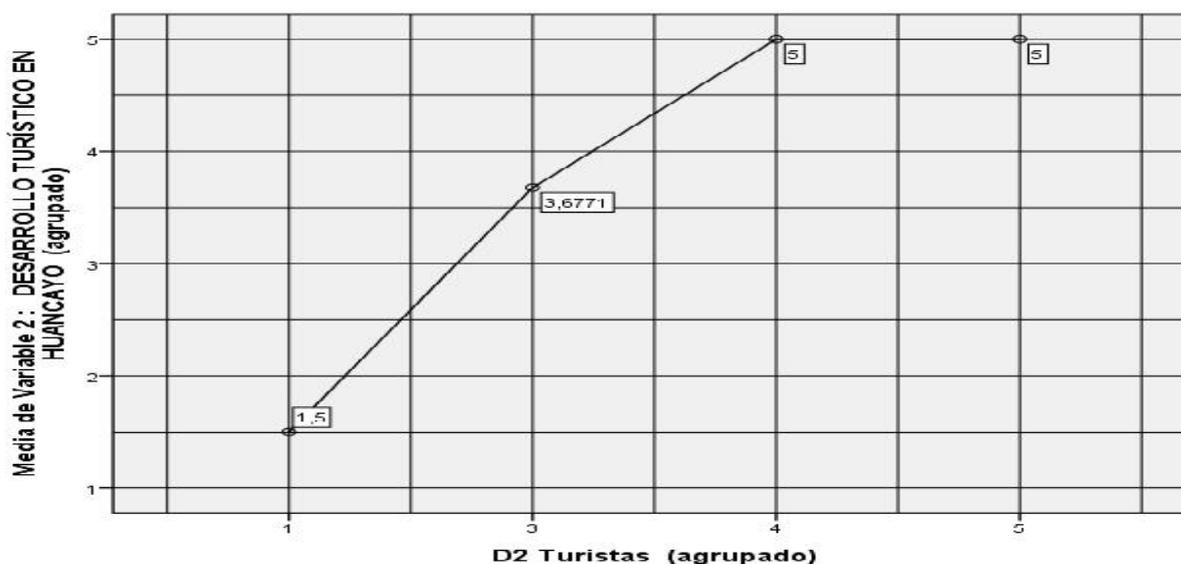
*Análisis de varianza (anova) hipótesis específica 2*

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
<b>Entre grupos</b>	531,848	3	177,283	913,415	0.00
<b>Dentro de grupos</b>	73,753	380	,194		
<b>Total</b>	605,602	383			

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 27.**

*Gráfico de medias de la Hipótesis específica 2*



*Nota.* Gráfico de medias de las variables 2 y la dimensión 2 (hipótesis específica 2) Fuente: Elaboración propia en SPSS

Ahora se procede a hallar la correlación para la hipótesis 2 (variable 1 y dimensión 2) tanto en Pearson y se comprueba con Rho de Spearman. La correlación en Pearson es como muestra la siguiente Tabla.

**Tabla 41***Pearson (correlación de) de hipótesis 2*

		<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	
<b>Variable Desarrollo turístico Huancayo (agrupado)</b>	<b>2: Pearson (Correlación de)</b>	1.0	0.928*
	<b>Significancia (bilateral)</b>		0.00
	<b>en N</b>	384.0	384.0
<b>D2 Turistas (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	0.928*	1.0
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	
	<b>N</b>	384.0	384.0

*Nota.* \*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral). Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 42***Correlación de rho Spearman de hipótesis 2*

		<b>Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	
<b>Rho de Variable Spearman Desarrollo turístico Huancayo (agrupado)</b>	<b>2: Coeficiente de correlación</b>	10.0	0.919*
	<b>en Significancia (bilateral)</b>	.	0.00
	<b>N</b>	384.0	384.0
<b>D2 Turistas (agrupado)</b>	<b>Coeficiente de correlación</b>	0.919*	10.00
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	.
	<b>N</b>	384.0	384.0

*Nota.* \*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral). Fuente: Elaboración propia en SPSS

Se procede a realizar el contrastes de hipótesis entre la variable 2 y la dimensión 2, para ello usamos Kolmogorov y Smirnov, el Significancia (bilateral) =0.0, significa que tiene normalidad.

Análisis de fiabilidad hipótesis específica 2

**Tabla 43**

*Resumen de contraste de hipótesis 2*

Ítem	Hipótesis nula	Prueba	Significancia	Decisión
1	Las categorías de variable 2: desarrollo turístico en Huancayo (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
2	Las categorías de D2 Estado de conservación de la vía (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.

*Nota.* Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significación es 0.05. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 44**

*Prueba de Kolmogórov-Smirnov para la hipótesis específica 2*

		Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	D2 Turistas (agrupado)
N		384.0	384.0
Parámetros normales a,b	Media	3.32	2.66
	Desviación estándar	1.257	1.081
Máximas diferencias extremas	Absoluta	0.258	0.362
	Positivo	0.136	0.219
	Negativo	-0.258	-0.362
Estadístico de prueba		0.258	0.362
Sig. asintótica (bilateral)		0.00c	0.00c

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Demostrando mediante el Chi cuadrado que el  $\sigma = 0$ , en la variable 2 y la dimensión 2.

**Tabla 45**

*Chi cuadrado para variable 2*

<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>			
	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>En desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	76,8	-4,8
<b>De acuerdo</b>	151	76,8	74,2
<b>Indeciso</b>	61	76,8	-15,8
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 46**

*Chi cuadrado para dimensión 2*

<b>D2 Turistas (agrupado)</b>			
	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	100	96,0	4,0
<b>Totalmente de acuerdo</b>	223	96,0	127,0
<b>De acuerdo</b>	51	96,0	-45,0
<b>Indeciso</b>	10	96,0	-86,0
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Tabla 47

*Estadísticos de prueba de hipótesis 2*

Estadísticos de prueba		
	Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	D2 Turistas (agrupado)
<b>Chi-cuadrado</b>	93,943a	266,313b
<b>gl</b>	4	3
<b>Sig. asintótica</b>	0	0

a. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 76,8.

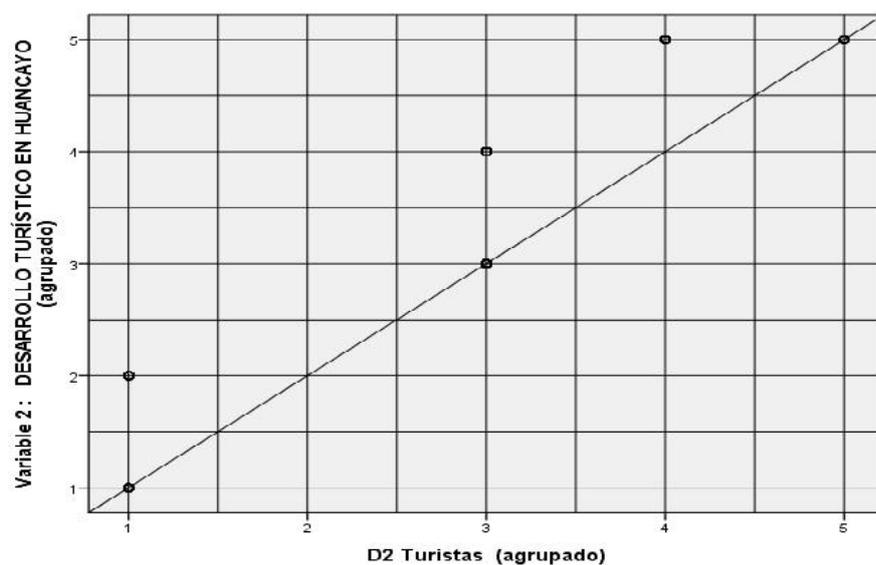
b. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 96,0.

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallando la curva de dispersión de puntos entre la dimensión 2 y variable 2 que viene a ser la hipótesis específica 2 cuya ecuación es  $Y=1x+0$

Figura 28.

*Gráfico de dispersión de puntos de Hipótesis específica 2*



*Nota.* Gráfico entre dimensión 1 y variable 2, hipótesis específica 2 Fuente: Elaboración propia en SPSS

d) **Hipótesis específica 3**

Se procede a trabajar la Hipótesis específica 3 que está compuesto entre la variable 2 y la dimensión 3

Hallamos la frecuencia.

**Tabla 48**

*Estadísticos de prueba de hipótesis 3*

		<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>
<b>N</b>	<b>Válido</b>	384	384
	<b>Perdidos</b>	0	0
<b>Desviación estándar</b>		1,257	1,429
<b>Varianza</b>		1,581	2,043
<b>Asimetría</b>		-,535	-,524
<b>Error estándar de asimetría</b>		,125	,125
<b>Mínimo</b>		1	1
<b>Máximo</b>		5	5

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 49**

*Variable 2: desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Válido</b>	<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	13,0
	<b>En desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	26,0
	<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	18,8	18,8	44,8
	<b>De acuerdo</b>	151	39,3	39,3	84,1
	<b>Indeciso</b>	61	15,9	15,9	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

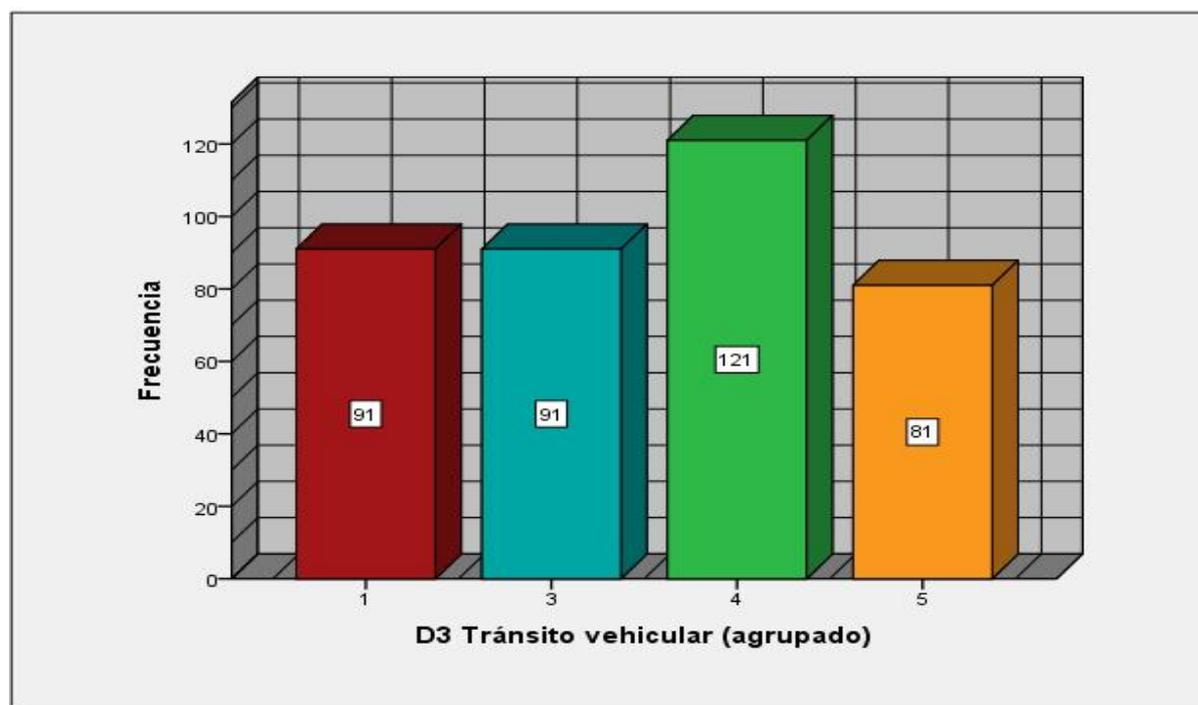
**Tabla 50***Dimensión 3: Tránsito vehicular (agrupado)*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<b>Totalmente en desacuerdo</b>	91	23,7	23,7	23,7
	<b>Totalmente de acuerdo</b>	91	23,7	23,7	47,4
	<b>De acuerdo</b>	121	31,5	31,5	78,9
	<b>Indeciso</b>	81	21,1	21,1	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 29.**

*Gráfico de barras de la Hipótesis específica 3 (Tránsito vehicular)*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Luego se procede a evaluar la homogeneidad de las varianzas de la variable 2 como dependiente y como factor se usa la Dimensión 3, representan a la hipótesis específica 3.

**Tabla 51**

*Prueba de homogeneidad de varianzas en variable 2*

<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>			
<b>Estadístico de Levene</b>	<b>gl1</b>	<b>gl2</b>	<b>Sig.</b>
220,659	3	380	0.00

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 52**

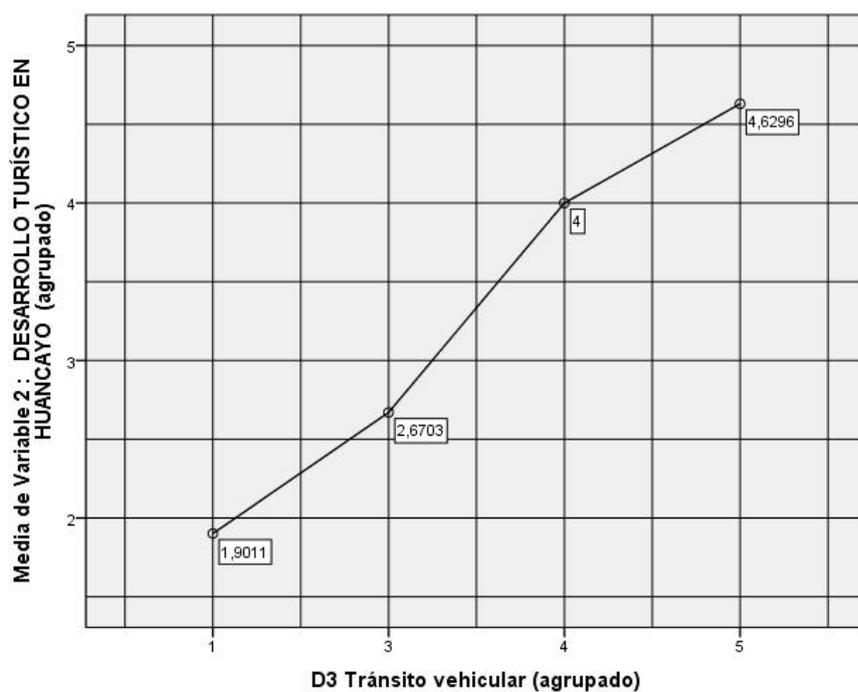
*Análisis de varianza (anova) hipótesis 3*

<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>					
	<b>Suma de cuadrados</b>	<b>gl</b>	<b>Media cuadrática</b>	<b>F</b>	<b>Sig.</b>
<b>Entre grupos</b>	416,493	3	138,831	278,971	0.00
<b>Dentro de grupos</b>	189,109	380	,498		
<b>Total</b>	605,602	383			

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 30.**

*Gráfico de medias hipótesis específica 3*



*Nota.* Gráfico de medias de la variable 2 y la dimensión 3 (hipótesis específica 3). Fuente:

Elaboración propia en SPSS

Ahora se procede a hallar la correlación entre la variable 1 y dimensión 3 tanto en Pearson y a modo de probar hallamos el Rho de Spearman.

La correlación en Pearson es como muestra la siguiente Tabla.

**Tabla 53**

*Pearson (correlación de) de hipótesis 3*

		<b>Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>
<b>Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	1.0	0.803*
	<b>Significancia (bilateral)</b>		0.00
	<b>N</b>	384.0	384.0
<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	0.803*	1.0
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	
	<b>N</b>	384.0	384.0

Nota. \*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral). Fuente: Elaboración propia en SPSS

Se demuestra mediante la correlación de Rho de Spearman se muestra la siguiente Tabla.

**Tabla 54**

*Correlación de rho de Spearman de hipótesis 3*

		<b>Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>
<b>Rho de Spearman de Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>Coefficiente de correlación de</b>	10.0	0.851*
	<b>Significancia (bilateral)</b>	.	0.00
	<b>N</b>	384.0	384.0
<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>	<b>Coefficiente de correlación de</b>	0.851*	10.0
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	.
	<b>N</b>	384.0	384.0

Nota. Nota. \*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral). Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 55***Resumen de contrastes de hipótesis 3*

Ítem	Hipótesis nula	Prueba	Significancia	Decisión
1	Las categorías de variable 2: DESARROLLO TURISTICO EN HUANCAYO (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.
2	Las categorías de D3 Estado de conservación de la vía (agrupado) se producen con probabilidades de igualdad.	Prueba de Chi cuadrado para una muestra	0.000	Rechace la hipótesis nula.

*Nota.* Se muestran significaciones asintóticas. El nivel de significación es 0.05. Fuente:

Elaboración propia en SPSS

**Tabla 56***Prueba de Kolmogórov-Smirnov para la hipótesis específica 3*

		Variable 2: Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	D3 Tránsito vehicular (agrupado)
N		384.0	384.0
<b>Parámetros normales a,b</b>	<b>Media</b>	3.32	3.26
	<b>Desviación estándar</b>	1.257	1.429
<b>Máximas diferencias extremas</b>	<b>Absoluta</b>	0.258	0.223
	<b>Positivo</b>	0.136	0.180
	<b>Negativo</b>	-0.258	-0.223
<b>Estadístico de prueba</b>		0.258	0.223
<b>Sig. asintótica (bilateral)</b>		0.0c	0.0c
a. La distribución de prueba es normal.			
b. Se calcula a partir de datos.			
c. Corrección de significación de Lilliefors.			

*Nota.* Demostrando mediante el Chi cuadrado que el sigma =0, en la Hipótesis específica 3

(variable 2 y la dimensión 3). Fuente: Elaboración propia en SPSS

Se procede a realizar el contrastes de hipótesis entre la variable 2 y la dimensión 3, para ello usamos Kolmogorov y Smirnov, el Significancia (bilateral) =0.0, significa que tiene normalidad.

**Tabla 57**

*Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)*

	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>En desacuerdo</b>	50	76,8	-26,8
<b>Totalmente de acuerdo</b>	72	76,8	-4,8
<b>De acuerdo</b>	151	76,8	74,2
<b>Indeciso</b>	61	76,8	-15,8
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 58**

*Dimensión 3: Tránsito vehicular (agrupado)*

	<b>N observado</b>	<b>N esperada</b>	<b>Residuo</b>
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	91	96,0	-5,0
<b>Totalmente de acuerdo</b>	91	96,0	-5,0
<b>De acuerdo</b>	121	96,0	25,0
<b>Indeciso</b>	81	96,0	-15,0
<b>Total</b>	384		

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 59**

*Estadísticos de prueba Chi Cuadrado para la dimensión 3*

	<b>Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)</b>	<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>
<b>Chi-cuadrado</b>	93,943a	9,375b
<b>gl</b>	4	3
<b>Sig. asintótica</b>	0.00	,025

a. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que

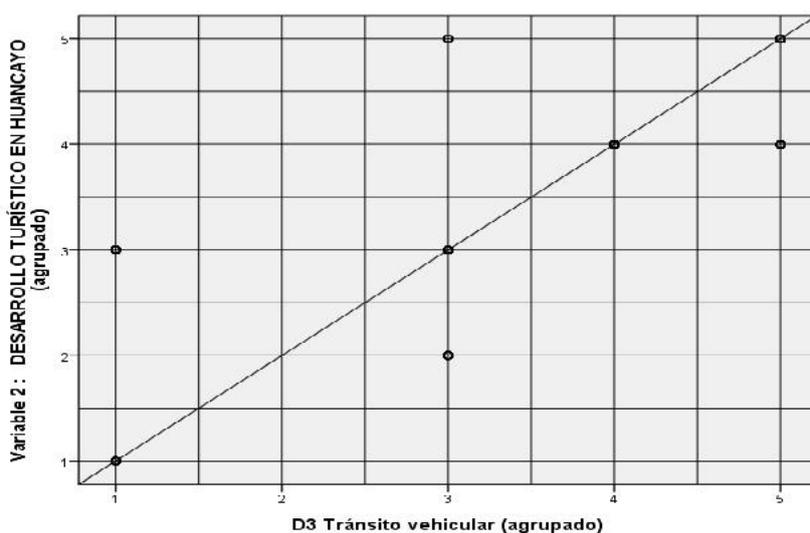
b. 0 casillas (0,0%) han esperado frecuencias menores que 5. La frecuencia mínima de casilla esperada es 96,0.

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallando la curva de dispersión de puntos entre la dimensión 3 y variable 2 que viene a ser la hipótesis específica 3 cuya ecuación es  $Y=1x+0$

**Figura 31.**

*Gráfico de dispersión de Hipótesis específica 3*



*Nota.* Gráfico entre dimensión 1 y variable 2, hipótesis específica 3. Fuente: Elaboración propia en SPSS

## V DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Fiabilidad

**Tabla 60**

*Resumen donde se presenta el procesamiento de casos*

		N	%
Casos	Válido	384	100
	Excluido	0	0
	Total	384	100

*Nota.* En la Tabla 60 se puede observar que las 384 encuestas realizadas han sido validadas y no se ha presentado casos de exclusión. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 61**

*Estadísticas de fiabilidad*

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,915	11

*Nota.* En la Tabla 61 se muestra el Alfa de Cronbach de 0,915 la misma que se interpreta como respetable. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 62**

*Hipótesis general*

		Estadísticos	
		variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)	variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)
N	Válido	384	384
	Perdidos	0	0

*Nota.* En la anterior Tabla se puede observar que las 384 encuestas realizadas han sido validadas y no se ha presentado casos de exclusión. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Tabla 63**

*Variable 1: sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)*

		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Porcentaje válido</b>	<b>Porcentaje acumulado</b>
<b>Válido</b>	<b>totalmente en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	13,0
	<b>en desacuerdo</b>	50	13,0	13,0	26,0
	<b>totalmente de acuerdo</b>	72	18,8	18,8	44,8
	<b>de acuerdo</b>	131	34,1	34,1	78,9
	<b>indeciso</b>	81	21,1	21,1	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

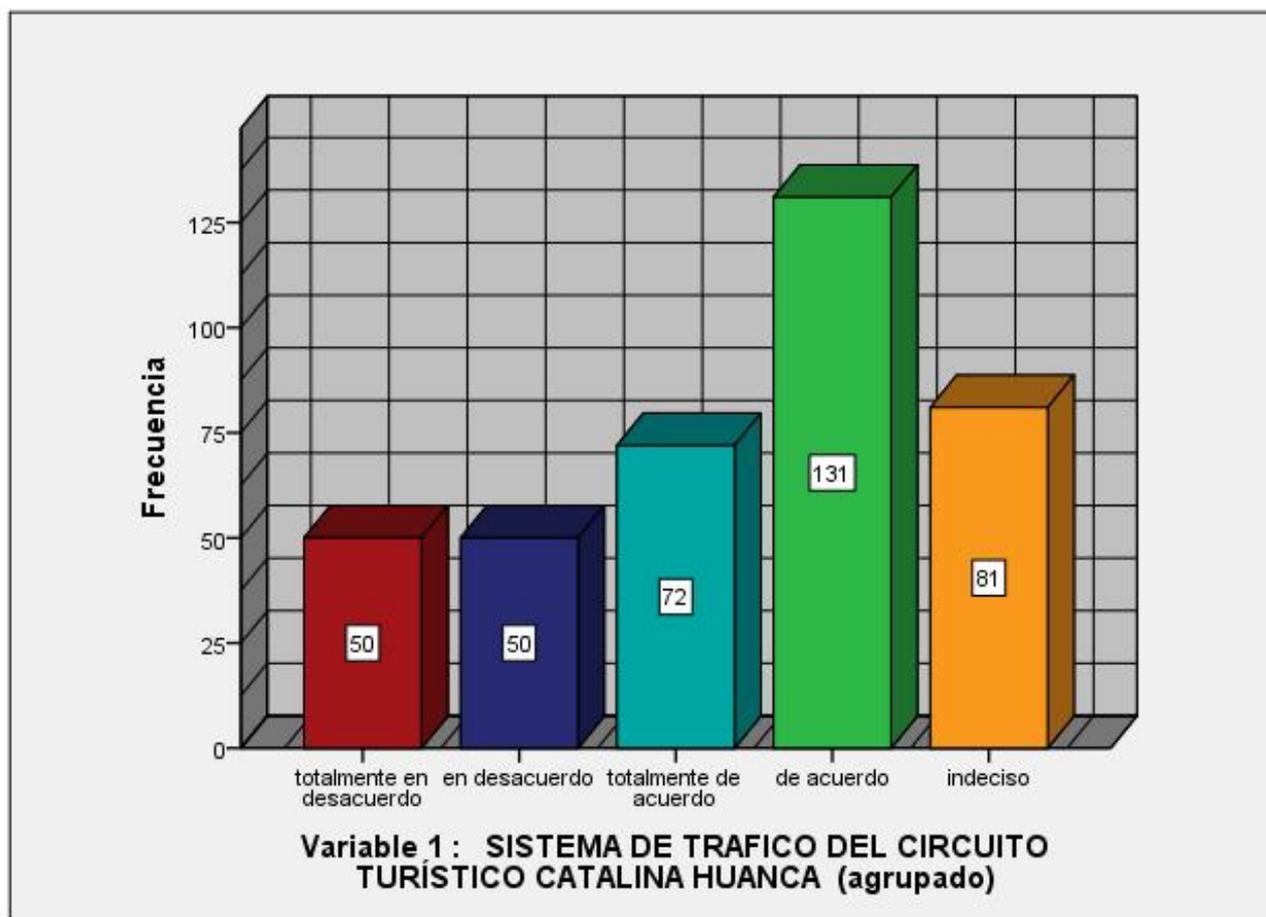
*Nota.* En la Tabla 63 se puede observar que un 34.1%(131) están de acuerdo y un 18,80%(72) manifiestan estar totalmente de acuerdo haciendo un total de un 52,9% están de acuerdo con el sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca influye en el desarrollo turístico en Huancayo, un 26,0% (100) no son del mismo criterio y un 21.1% (81) son indecisos. Fuente:

Elaboración propia en SPSS

También se procedió a hallar la correlación entre la variable 1 y variable 2 (hipótesis general) tanto en Pearson y Spearman.

**Figura 32.**

*Diagrama de barras de la variable 1(Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca)*



*Nota.* La Pearson (Correlación de) tiene 0.97 de correlación lo cual significa que tiene alta relación, y el  $\sigma=0$  indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallamos la correlación en Rho de Spearman a modo de comprobación es como muestra la siguiente Tabla.

Tabla 64

*Pearson (correlación de) para la hipótesis general*

		Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)	Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)
Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)	Pearson (Correlación de)	1.0	0.97*
	Significancia (bilateral)		0.00
	N	384.0	384.0
Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	Pearson (Correlación de)	0.97*	1.0
	Significancia (bilateral)	0.00	
	N	384.0	384.0

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Tabla 65

*Correlación de rho Spearman para la hipótesis general*

		Variable 1 : sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)	Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)
Rho de Variable 1 : Sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca (agrupado)	de Variable 1 : Coeficiente de correlación	10.00	0.951*
	Significancia (bilateral)	.	0.00
	N	384	384
Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	de Variable 2 : Coeficiente de correlación	0.951*	10.00
	Significancia (bilateral)	0.00	.
	N	384	384

---

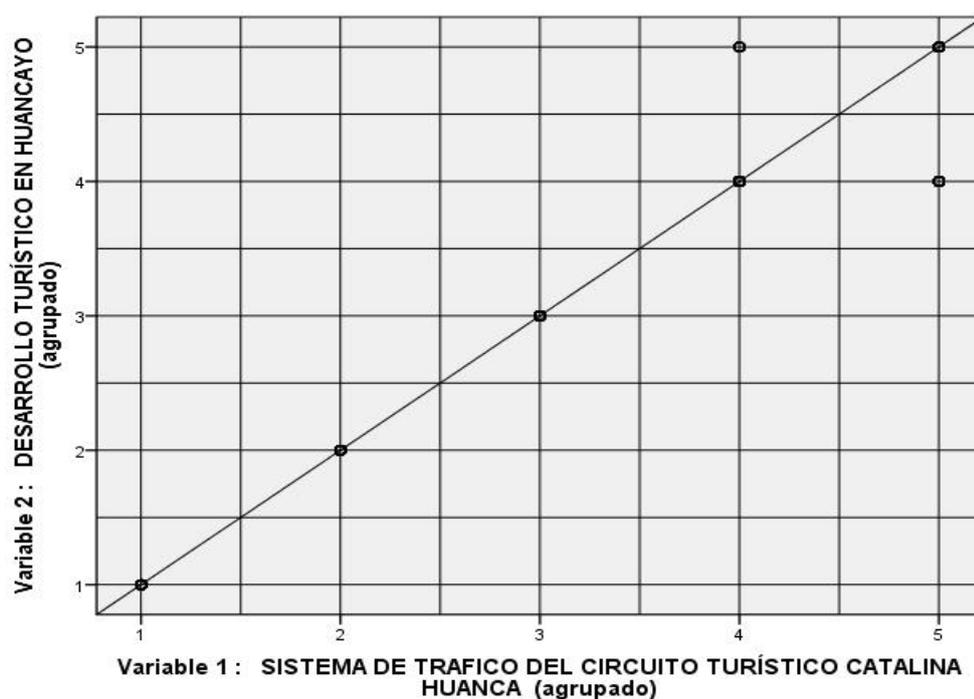
\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

---

*Nota.* La correlación de Rho de Spearman tiene 0.951 de correlación lo cual significa que tiene alta relación, y el  $\sigma=0$  indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 33.**

*Diagrama de dispersión de puntos de la hipótesis general*



*Nota.* Diagrama de Dispersión de Puntos de la V1 y V2, en el gráfico de la figura 33 de Dispersión de puntos se aprecia que la ecuación tiende a ser  $y=1*x+0$ , donde la variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) depende de la variable 1 (el sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca).

Fuente: Elaboración propia en SPSS

a) Hipótesis específica 1

Tabla 66

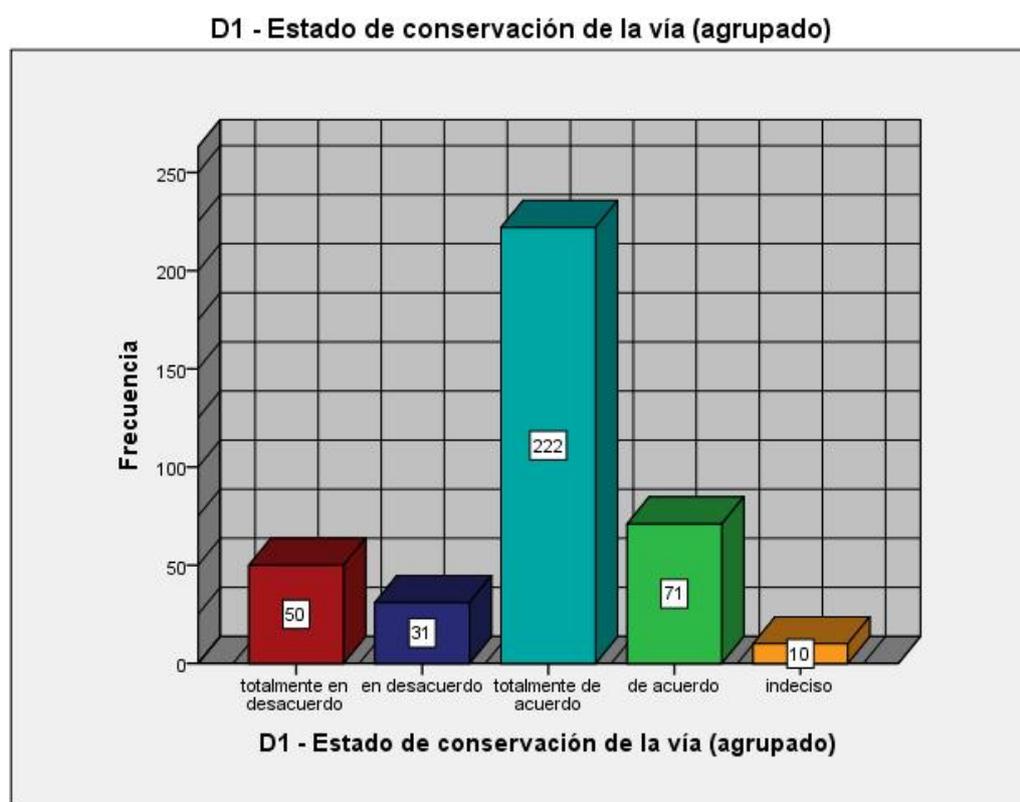
*D1 - estado de conservación de la vía (agrupado)*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	totalmente en desacuerdo	50	13,0	13,0	13,0
	en desacuerdo	31	8,1	8,1	21,1
	totalmente de acuerdo	222	57,8	57,8	78,9
	de acuerdo	71	18,5	18,5	97,4
	indeciso	10	2,6	2,6	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Figura 34.

*Gráfico de barras para la hipótesis específica 1*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

En la Tabla 66 se puede observar que un 57.8%(222) están totalmente de acuerdo y un 18,50%(71) manifiestan estar de acuerdo haciendo un total de un 76,3% están de acuerdo que el Estado de conservación de la vía influye en el desarrollo turístico en Huancayo, un 21,10% (81) no son del mismo criterio y un 2.6% (10) son indecisos.

También se procedió a hallar la correlación entre la dimensión 1 (Estado de conservación de la vía) y variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) en Pearson y se comprobó mediante Spearman.

**Tabla 67**

*Pearson (correlación de) para la hipótesis específica 1*

		Variable 2 : Desarrollo turístico en huancayo (agrupado)	D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)
Variable 2 : Desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	Pearson (Correlación de)	1	,807*
	Significancia (bilateral)		0.00
	N	384	384
D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)	Pearson (Correlación de)	,807*	1
	Significancia (bilateral)	0.00	
	N	384	384

**Nota.** La Pearson (Correlación de) tiene 0.807 de correlación lo cual significa que tiene alta relación, y el sigma=0 indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallamos la correlación en Rho de Spearman a modo de comprobación es como muestra la siguiente Tabla.

Tabla 68

Correlaciones de rho de Spearman de hipótesis específica 1

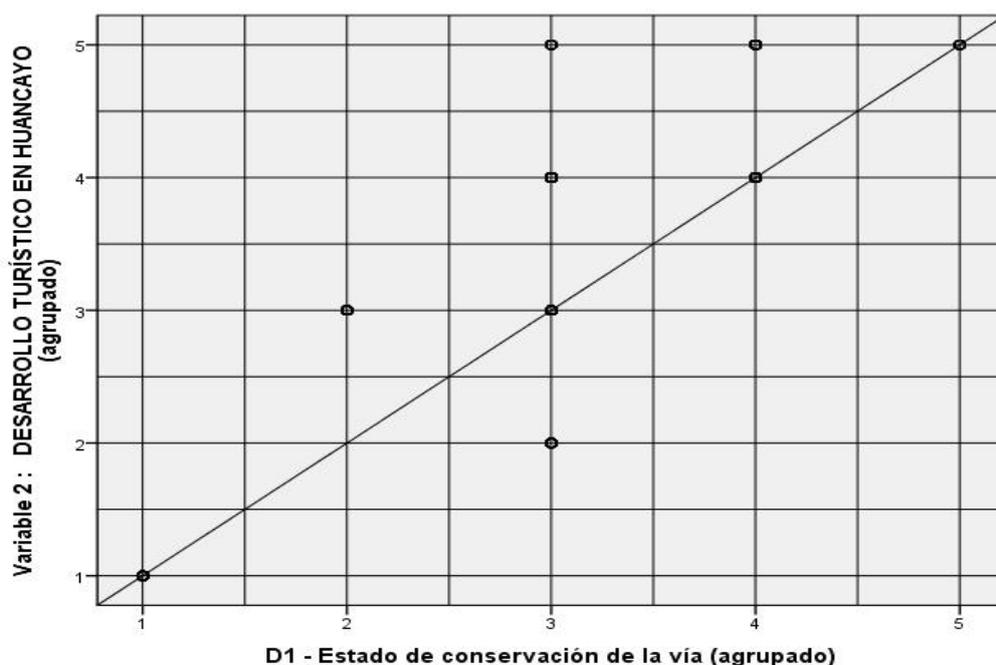
			Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)
Rho de Spearman	Variable 2 : desarrollo turístico en Huancayo (agrupado)	Coefficiente de correlación	10.00	0.773*
		Significancia (bilateral)	.	0.00
		N	384	384
D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)	D1 - Estado de conservación de la vía (agrupado)	Coefficiente de correlación	0.773*	10.00
		Significancia (bilateral)	0.00	.
		N	384	384

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

Figura 35.

Dispersión de puntos para la hipótesis específica 1



**Nota.** En la figura 35 de Dispersión de puntos se aprecia que la ecuación tiende a ser  $y=1*x+0$ , donde la variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) depende de la dimensión 1 (estado de conservación de la vía). Fuente: Elaboración propia en SPSS

**b) Hipótesis específica 2**

**Tabla 69**

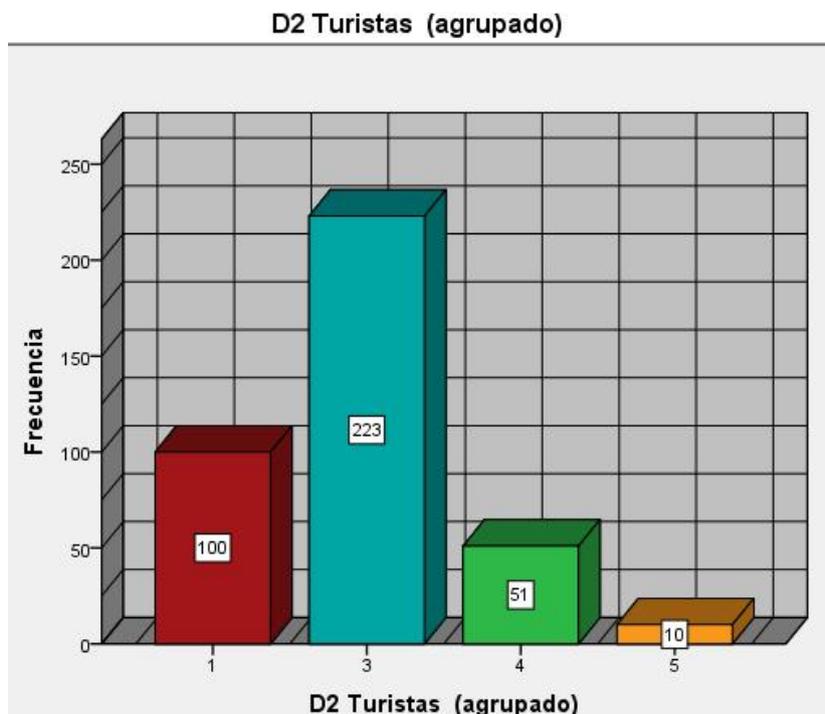
*Frecuencia de dimensión 2 turistas (agrupado)*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>Válido</b>	<b>Totalmente en desacuerdo</b>	100	26,0	26,0	26,0
	<b>Totalmente de acuerdo</b>	223	58,1	58,1	84,1
	<b>De acuerdo</b>	51	13,3	13,3	97,4
	<b>Indeciso</b>	10	2,6	2,6	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

**Nota.** En la anterior Tabla 69 se puede observar que un 58.1%(223) están totalmente de acuerdo y un 13,30% (51) manifiestan estar de acuerdo haciendo un total de un 71,4% están de acuerdo que turistas influyen en el desarrollo turístico en Huancayo, un 26,0% (100) no son del mismo criterio y un 2.6% (10) son indecisos. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 36.**

*Gráfico de barras para la hipótesis específica 2*



**Nota.** Fuente: Elaboración propia en SPSS

También se procedió a hallar la correlación entre la dimensión 2 (turistas) y variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) en Pearson y se comprobó mediante Rho de Spearman

**Tabla 70**

*Pearson (correlación de) para la hipótesis específica 2*

		<b>Variable 2 : DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO</b>	
		<b>D2 Turistas (agrupado)</b>	<b>D2 Turistas (agrupado)</b>
<b>Variable 2 : DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	1.0	0.928*
	<b>Significancia (bilateral)</b>		0.00
	<b>N</b>	384.0	384.0
<b>D2 Turistas (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	0.928*	1.0
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	
	<b>N</b>	384.0	384.0

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* La Pearson (Correlación de) tiene 0.928 de correlación lo cual significa que tiene alta relación, y el  $\sigma=0$  indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Hallamos la correlación en Rho de Spearman a modo de comprobación es como muestra la siguiente Tabla.

**Tabla 71**

*Correlaciones de rho de Spearman de hipótesis específica 2*

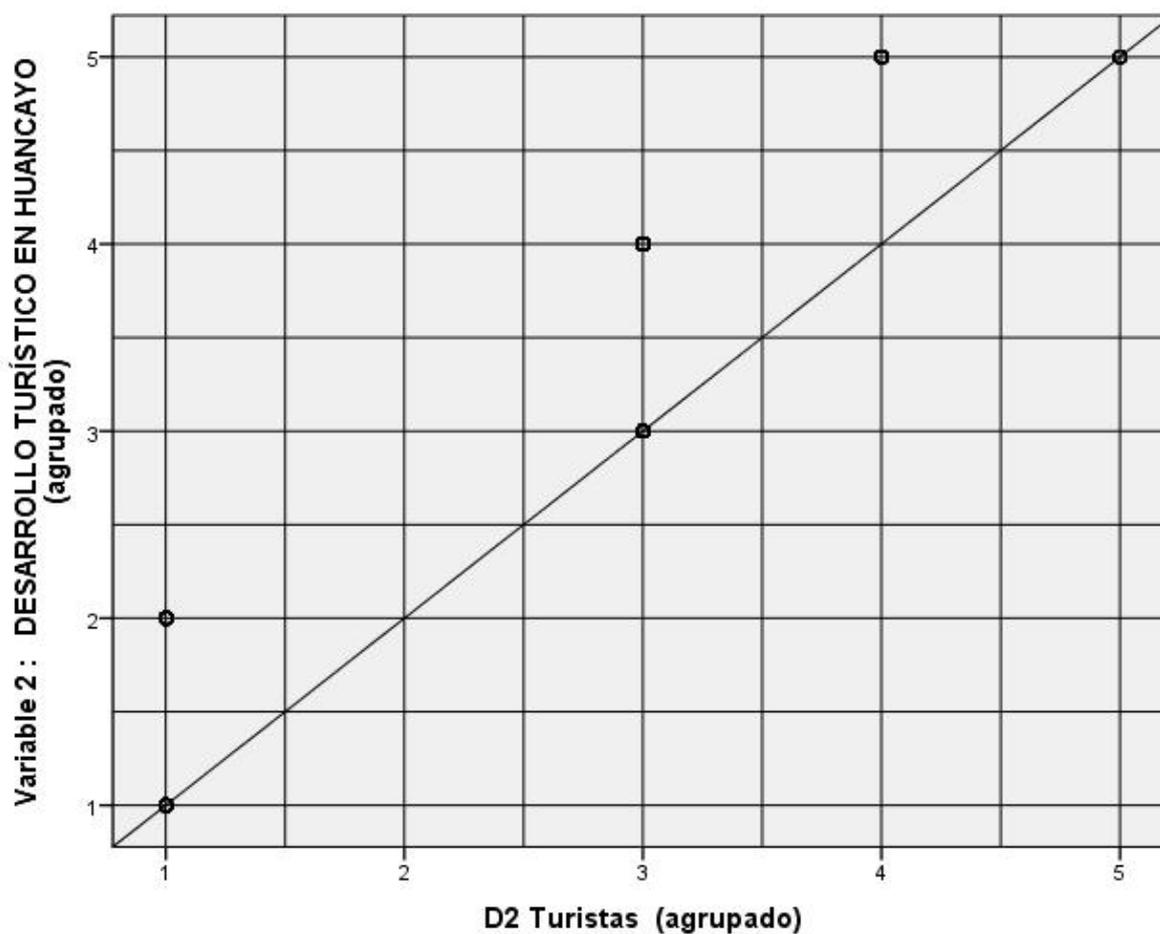
		Variable 2 : DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO (agrupado)		D2 Turistas (agrupado)
<b>Rho de Spearman</b>	Variable 2 : DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO (agrupado)	Coeficiente de correlación	10.00	0.919*
		Significancia (bilateral)	.	0.00
		N	384.0	384.0
	D2 Turistas (agrupado)	Coeficiente de correlación	0.919*	10.00
		Significancia (bilateral)	0.00	.
		N	384.0	384.0

\*, Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* La correlación de Rho de Spearman tiene 0.919 de correlación lo cual significa que tiene alta relación, y el  $\sigma=0$  indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

Figura 37.

*Dispersión de puntos para la hipótesis específica 2*



*Nota.* En la figura 37 de dispersión de puntos se aprecia que la ecuación tiende a ser  $y=1*x+0$ , donde la variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) depende de la dimensión 2 (turistas). Fuente:

Elaboración propia en SPSS

c) Hipótesis específica 3

**Tabla 72**

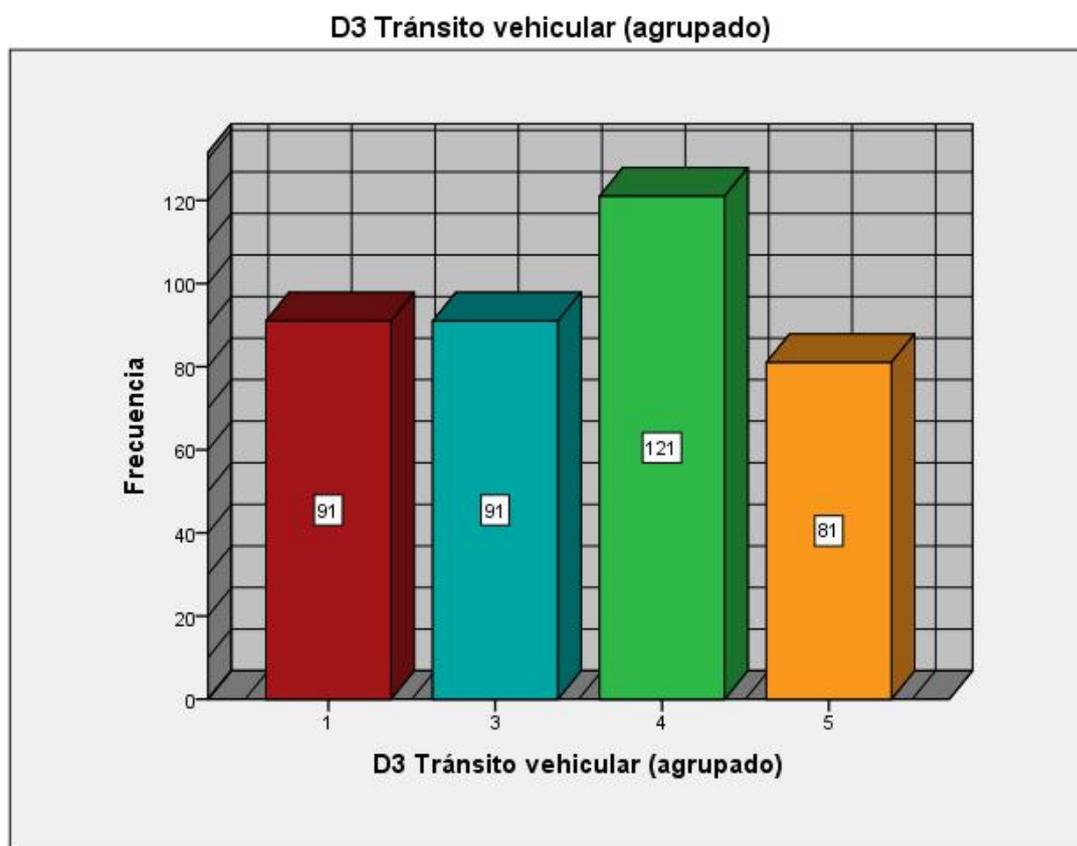
*Frecuencia de dimensión d3 tránsito vehicular (agrupado)*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	<b>Totalmente en desacuerdo</b>	91	23,7	23,7	23,7
	<b>Totalmente de acuerdo</b>	91	23,7	23,7	47,4
	<b>De acuerdo</b>	121	31,5	31,5	78,9
	<b>Indeciso</b>	81	21,1	21,1	100,0
	<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 38.**

*Gráfico de barras para la hipótesis específica 3*



*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

En la Tabla 72 se puede observar que un 31.5%(121) están de acuerdo y un 23,70%(91) manifiestan estar totalmente de acuerdo haciendo un total de un 55,2%(212) están de acuerdo que el tránsito vehicular influye en el desarrollo turístico en Huancayo, un 47,4% (182) no son del mismo criterio y un 21.1% (81) son indecisos.

También se procedió a hallar la correlación entre la dimensión 3 (tránsito vehicular) y variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) en Pearson y se comprobó mediante Rho de Spearman.

**Tabla 73**

*Pearson (correlación de) para la hipótesis específica 3*

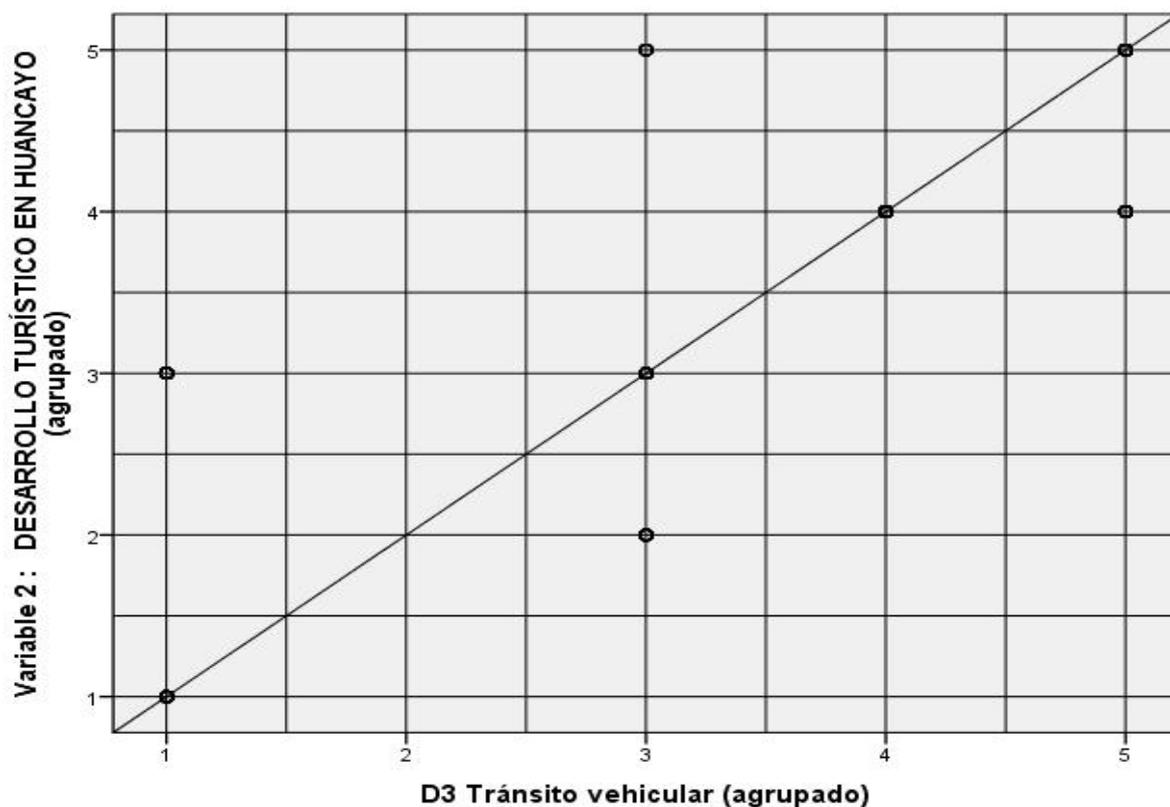
		<b>Variable 2 : DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO (agrupado)</b>	<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado )</b>
<b>Variable 2 : DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	1.0	0.803*
	<b>Significancia (bilateral)</b>		0.00
	<b>N</b>	384.0	384.0
<b>D3 Tránsito vehicular (agrupado)</b>	<b>Pearson (Correlación de)</b>	0.803*	1.0
	<b>Significancia (bilateral)</b>	0.00	
	<b>N</b>	384.0	384.0

\*. Es significativa La correlación a nivel 0,01 (bilateral).

*Nota.* La correlación de Rho de Spearman tiene 0.803 de correlación lo cual significa que tiene alta relación, y el sigma=0 indica que la correlación es significativa. Fuente: Elaboración propia en SPSS

**Figura 39.**

*Dispersión de puntos para la hipótesis específica 3*



*Nota.* En la figura 39 de Dispersión de puntos se aprecia que la ecuación tiende a ser  $y=1*x+0$ , donde la variable 2 (desarrollo turístico en Huancayo) depende de la dimensión 3 (tránsito vehicular). Fuente: Elaboración propia en SPSS

Con la pregunta de nuestro cuestionario numero 8 ¿Usted como turista cree que el desarrollo del circuito Catalina Huanca en Huancayo se daría con la implementación de centros de esparcimientos en el tramo Casacancha - Ingenio y el tramo Saño - San Jerónimo? Se detalla en la siguiente tabla.

**Tabla 74***Frecuencia de cuestionario nro 8*

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>Válido totalmente de acuerdo</b>	91	23,7	23,7	23,7
<b>de acuerdo</b>	222	57,8	57,8	81,5
<b>indeciso</b>	71	18,5	18,5	100,0
<b>Total</b>	384	100,0	100,0	

*Nota.* Fuente: Elaboración propia en SPSS

## VI CONCLUSIONES

Como se trabajó bajo la opinión de los turistas que usan el circuito turístico Catalina Huanca y la observación directa en la recolección de datos de los vehículos que transportan a los turistas y la relación de recursos turísticos y platos típicos del circuito, enunciamos las conclusiones.

### 6.1 Conclusión 1

La principal conclusión de la presente investigación es que existe una correlación significativa o alta correlación entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo, la cual ha sido verificada mediante la correlación de Pearson 0.97 y corroborada mediante la correlación de Rho de Spearman 0.951.

### 6.2 Conclusión 2

Concluimos que existe una relación significativa o alta correlación entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca la cual ha sido verificada mediante la correlación de Pearson 0.807 y corroborada mediante la correlación de Rho de Spearman 0.773.

### 6.3 Conclusión 3

Se concluye que existe una relación significativa o alta correlación entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca, la cual ha sido verificada mediante la correlación de Pearson 0.928 y corroborada mediante la correlación de Rho de Spearman 0.919.

#### **6.4 Conclusión 4**

Que existe una relación significativa o alta correlación entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca, la cual ha sido verificada mediante la correlación de Pearson 0.803 y corroborada mediante la correlación de Rho de Spearman 0.851.

## VII RECOMENDACIONES

### 7.1 Recomendación 1

Como existe una relación significativa entre impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo, este aspecto debe servir para que el Gobierno Regional de Junín, Gobierno de la provincia de Huancayo, los gobiernos distritales que abarca el circuito turístico Catalina Huanca, así mismo las entidades de MINCETUR, PROMPERU, DIRCETUR JUNÍN para impulsar la transitabilidad de vehículos que usan los turistas por el Circuito Turístico Catalina Huanca.

### 7.2 Recomendación 2

Como existe una relación significativa entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca, este aspecto debe servir para que el Gobierno Regional de Junín, Gobierno de la provincia de Huancayo, los gobiernos distritales que abarca el circuito turístico Catalina Huanca, así mismo las entidades de MINCETUR, PROMPERU, DIRCETUR JUNÍN, para impulsar el mantenimiento del Circuito Turístico Catalina Huanca.

### 7.3 Recomendación 3

Como existe una relación significativa entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca, este aspecto debe servir para que el Gobierno Regional de Junín, Gobierno de la provincia de Huancayo, los gobiernos distritales que abarca el circuito turístico Catalina Huanca, así mismo las entidades de MINCETUR, PROMPERU, DIRCETUR JUNÍN para impulsar al sector turismo visitar el circuito turístico Catalina Huanca.

#### **7.4 Recomendación 4**

Como existe una relación significativa entre el tránsito vehicular que usan los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca, este aspecto debe servir para que el Gobierno Regional de Junín, Gobierno de la provincia de Huancayo, los gobiernos distritales que abarca el circuito turístico Catalina Huanca, así mismo las entidades de MINCETUR, PROMPERU, DIRCETUR JUNÍN impulsen la circulación del tránsito vehicular que usan los turistas a través de ella, e implementar e incentivar el uso de los vehículos eléctricos.

## VIII REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acuerdo Nacional (2002) recuperado de [https://www.mesadeconcertacion.org.pe/sites/default/files/acuerdo\\_nacional.pdf](https://www.mesadeconcertacion.org.pe/sites/default/files/acuerdo_nacional.pdf)
- Alvarez, L. (2018). Sobre turismo local y producción de etnomercancías en la aldea Asháninca San Pedro Marankiari A.C. Chanchamayo, Selva Central. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/143006>
- Aponte, S., Cerron, J., Ponce, J. & Takayama, C. (2015). Calidad en las empresas del sector turismo, agencias de viaje en Lima Metropolitana. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/165064>
- Arrieta, M., Lopez, D. (2011). Factores determinantes del turismo receptivo en la provincia de Huancayo 2006-2009. [Tesis de Pregrado, Universidad Nacional del Centro del Perú, Perú]. Repositorio institucional UNCP. <https://repositorio.uncp.edu.pe/handle/20.500.12894/1541>
- Arrieta, C., Solis, J. & Zapatero, G. (2010). Planeamiento estratégico para el desarrollo turístico del Valle de Lurín. [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/165622>
- Arroyo, M., Godoy, V., & Abad R. (2005). Plan de marketing para el desarrollo turístico de Mompiche en la Provincia de Esmeraldas [Plan de Marketing, Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Ecuador]. <https://core.ac.uk/download/pdf/12392783.pdf>

- Arruda- Gomez, D., y Branco-Araujo, M. C. (2012). Oferta turística virtual. Un estudio de metaverso. *Estudios y perspectivas en turismo*, 21(4), 876-903, [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_serial&pid=1851-1732&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_serial&pid=1851-1732&lng=es&nrm=iso)
- Asmat, D., Vargas, J., Cortina, R., Pinillos, F. & Vallejos A. (2016). Plan Estratégico de Marketing de Turismo Cultural Arqueológico Ruta Moche. [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/142093>
- Astete, R. (2011) Metodología para mejorar el proceso de asignación de tráfico a una red de transporte [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Ingeniería, Perú]. Repositorio institucional UNI. <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/20.500.14076/857>
- Bel, G. (2010). La racionalización de las infraestructuras de transporte en España. 212-215. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3708336>
- Bernal, C. (2006). Metodología de la investigación Recuperado de [http://eprints.rclis.org/14288/1/ARTICULO\\_CESAR\\_AUGUSTO\\_BERNAL\\_CAMPOS.pdf](http://eprints.rclis.org/14288/1/ARTICULO_CESAR_AUGUSTO_BERNAL_CAMPOS.pdf)
- Camarena, S., Del Castillo, B., Ramirez, B., & Zambrano, C. (2013). Una revisión literaria del impacto del turismo en el desarrollo económico [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/165856>
- Campodonico, R., y Da Cunha, N. (2010). La incidencia del transporte en el desarrollo del turístico del Uruguay. El caso de ONDA (1935-1980), *Estudios y perspectivas en turismo*, 19(3), 1-1 Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/scielo>.
- Castillo, L., Gonzales, O., Gomez, M. & Rettis, R. (2016). Gestión ecoeficiente del sector transporte terrestre de pasajeros en el Perú. [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia

- Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP.  
<https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/165639>
- Chauvin, J. (2007). Conflicto y gobierno local el caso del transporte urbano en Quito, recuperado de Biblioteca Digital de Vanguardia para la Investigación en Ciencias Sociales REGIÓN ANDINA Y AMÉRICA LATINA <http://hdl.handle.net/10469/424>
- Cordeiro, D., y Veiga, V. (2010). La Avenida Paulista como ícono turístico. Su relación con el turismo de negocios de São Paulo (Brasil). *Estudios y perspectivas en turismo*, 19(4), 1-1  
Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/scielo>.
- Criales, A. (2016). Modelo de gestión para implementar infraestructura turística en los humedales de la costa central del Perú. [Tesis de Maestría, Universidad Cayetano Heredia, Perú].  
Repositorio institucional UPCH.  
<https://repositorio.upch.edu.pe/handle/20.500.12866/3593>
- Hubenthal, A. (2010). Evaluación del sector transporte en Ecuador con miras a plantear medidas de mitigación al Cambio Climático. Recuperado de  
[http://www.undpcc.org/docs/National%20issues%20papers/Transport%20\(mitigation\)/06\\_Ecuador%20NIP\\_transport%20mitigation.pdf](http://www.undpcc.org/docs/National%20issues%20papers/Transport%20(mitigation)/06_Ecuador%20NIP_transport%20mitigation.pdf)
- Jordan, E., Spencer, D. y Prayag, G. (2019). Tourism impacts, emotions and stress. Recuperado de <http://www.elsevier.com/locate/annals>.
- Ley N° 29408 – Ley General de Turismo (18 de Setiembre 2009) Normas legales N° 402743.  
Diario Oficial El Peruano.
- Martínez, C. (2018) Aplicación del modelo SERVQUAL en los servicios de transporte público urbano en el distrito de Lurigancho para medir la calidad del servicio [Tesis de Pregrado,

- Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú]. Repositorio institucional UNMSM <https://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/tesis/principal.asp>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2016) Plan Estratégico Nacional de Turismo del Perú- PENTUR recuperado de <https://www.gob.pe/.../22123-plan-estrategico-nacional-de-turismo-del-peru-pentur.6>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2017) Promoción del Perú para la exportación y el turismo (PROM PERU), Estadísticas de Turismo 2017 recuperado de <https://gestion.pe/economia/promperu-llegada-turistas-chinos-peru-aumento-32-anual-julio-2017-221403>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). Manual para el diseño de carreteras pavimentadas de bajo volumen de tránsito. Recuperado de <http://www.trianglegironi.cat/images/imatges%20i%20documents/cerdanya/urus/disseny%20carreteres.pdf>
- Monge, J. & Yague, R. (2015). El desarrollo turístico sostenible tren crucero del Ecuador, 55-58. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=>
- Moscoso, E. (2018). Potencial turístico del distrito de Laraos para promover una propuesta de participación de tres programas ministeriales que generen desarrollo turístico. [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/145407>
- Olivera, M., Negron, C., Muñoz, J. & Paucar, E.; (2008). Planeamiento estratégico para el turismo rural comunitario en Cuatro Lagunas. [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/179361>

- Organización Mundial de Turismo, (2000) Turismo sostenible, la nueva tendencia de los turísticos recuperado de <https://www.infobae.com/.../1507302-turismo-sostenible-la-nueva-tendencia-los-turísticos/>
- Pinto, N., Fuentes F. y Alcivar D. (2015). La situación de la bicicleta en Ecuador: avances, retos y perspectivas, 3-5. Recuperado de <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/11340.pdf>
- Prat, J. M. (2010). El desarrollo territorial del turismo industrial en Cataluña (1980-2010), Estudios y perspectivas en turismo, 21(5), 1-2 recuperado de <http://www.scielo.org.ar/scielo>.
- Presidencia del Concejo Directivo (2009) Plan Estratégico Institucional (PEI) del Centro Nacional De Planeamiento Estratégico - CEPLAN 2009 – 2011 recuperado de [https://www.ceplan.gob.pe/documentos\\_internos/plan-estrategico-institucional-2011-2015/](https://www.ceplan.gob.pe/documentos_internos/plan-estrategico-institucional-2011-2015/)
- Rivera, J. (2015) El uso de la bicicleta como alternativa de transporte sostenible e inclusivo para Lima Metropolitana recomendaciones desde un enfoque de movilidad [Tesis de Maestría, Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú, Perú]. Repositorio Institucional PUCP. <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/145265>
- Rodríguez, V. (2017). Influencia del turismo sostenible en el nivel de vida en el distrito de Canta 2016. [Tesis de Maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal, Perú]. Repositorio Institucional UNFV. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/1949>
- Rosales, M. (2016). Gestión de infraestructura vial en la red Departamental de la Región Piura-2012. [Tesis de Maestría, Universidad de Piura]. Repositorio Institucional UDEP. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/2864>

## IX ANEXOS

**Anexo A: Resumen de conteo vehicular****Tabla 75***Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Vilcacoto - Cochas*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehículo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-01						
Tramo: Vilcacoto - Cochas						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
<b>Sentido</b>	<b>Camioneta</b>		<b>Minibús</b>	<b>Bus 2E</b>	<b>Bus 3E</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>Auto</b>	<b>Pickup</b>				
<b>E</b>	703	437	763			
<b>S</b>	759	411	783			
<b>Suma 7 días</b>	1462	848	1546			
<b>Promedio</b>	209	121	221			551

*Nota.* Elaboración propia.**Tabla 76***Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Cochas - Hualahoyo*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-02						
Tramo: Cochas - Desvío Hualahoyo						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
<b>Sentido</b>	<b>Camioneta</b>		<b>Minibús</b>	<b>Bus 2E</b>	<b>Bus 3E</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>Auto</b>	<b>Pickup</b>				
<b>E</b>	300	241	342			
<b>S</b>	279	241	364			
<b>Suma 7 días</b>	579	482	706			
<b>Promedio</b>	83	69	101			253

*Nota.* Elaboración propia.

**Tabla 77***Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Hualahoyo – San Agustín*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-03						
Desvio Hualahoyo - San Agustin						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
<b>Sentido</b>	<b>Camioneta</b>		<b>Minibús</b>	<b>Bus 2E</b>	<b>Bus 3E</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>Auto</b>	<b>Pickup</b>				
<b>E</b>	240	345	342			
<b>S</b>	188	175	364			
<b>Suma 7 días</b>	428	520	706			
<b>Promedio</b>	61	74	94			229

*Nota.* Elaboración propia.**Tabla 78***Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Hualhuas – San Agustín*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-04						
Tramo: San Agustin de Cajas- Hualhuas						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
<b>Sentido</b>	<b>Camioneta</b>		<b>Minibús</b>	<b>Bus 2E</b>	<b>Bus 3E</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>Auto</b>	<b>Pickup</b>				
<b>E</b>	235	119	75			
<b>S</b>	205	103	87			
<b>Suma 7 días</b>	440	222	162			
<b>Promedio</b>	63	32	23			118

*Nota.* Elaboración propia.

**Tabla 79***Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Saño – Quilcas*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-05						
Tramo: Saños - Quilcas						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
Sentido	Camioneta		Minibús	Bus 2E	Bus 3E	TOTAL
	Auto	Pickup				
<b>E</b>	571	390	730			
<b>S</b>	534	380	745			
<b>Suma 7 días</b>	1105	770	1475			
<b>Promedio</b>	158	110	211			479

*Nota.* Elaboración propia.**Tabla 80***Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Quilcas – Casacancha*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-06						
Tramo: Quilcas - Casacancha						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
Sentido	Camioneta		Minibús	Bus 2E	Bus 3E	TOTAL
	Auto	Pickup				
<b>E</b>	290	185	470			
<b>S</b>	294	180	450			
<b>Suma 7 días</b>	584	365	920			
<b>Promedio</b>	83	52	131			266

*Nota.* Elaboración propia

**Tabla 81**

*Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Casacancha – Ingenio*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-07						
Tramo: Casacancha - Ingenio						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
Sentido	Camioneta		Minibús	Bus 2E	Bus 3E	TOTAL
	Auto	Pickup				
<b>E</b>	200	152	9			
<b>S</b>	179	136	8			
<b>Suma 7 días</b>	379	288	17			
<b>Promedio</b>	54	41	2			97

*Nota.* Elaboración propia

**Tabla 82**

*Resumen de conteo vehicular y tipo de vehículo, Saño - San Jerónimo*

<b>Resumen de Conteo vehicular y tipo de vehiculo</b>						
Circuito turístico Catalina Huanca						
Estación EP-08						
Tramo: Saño - San Jeronimo						
Ambos sentidos						
7 días de conteo 15/04/2019 - 21/04/2019						
Mes: Abril 2019						
Sentido	Camioneta		Minibús	Bus 2E	Bus 3E	TOTAL
	Auto	Pickup				
<b>E</b>	115	75	49			
<b>S</b>	105	72	44			
<b>Suma 7 días</b>	220	147	93			
<b>Promedio</b>	31	21	13			65

*Nota.* Elaboración propia

Anexo B: *Matriz de consistencia*

TEMA: "IMPACTO DEL SISTEMA DE TRAFICO DEL CIRCUITO TURISTICO CATALINA HUANCA EN EL DESARROLLO TURISTICO EN HUANCAYO"

PROBLEMA GENERAL Y ESPECIFICO	OBJETIVO GENERAL Y ESPECIFICO	HIPOTESIS	VARIABLES	INSTRUMENTOS	METODOLOGIA
<p><b>PROBLEMA GENERAL</b> ¿Cuál es la relación que existe entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo?</p> <p><b>PROBLEMAS ESPECIFICOS</b> 1) ¿Cuál es la relación que existe entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca? 2) ¿Cuál es la relación que existe entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca? 3) ¿Cuál es la relación que existe entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca?</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL</b> Determinar la relación que existe entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo</p> <p><b>OBJETIVO ESPECIFICO</b> 1) Evaluar la relación que existe entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca 2) Analizar la relación que existe entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca 3) Evaluar la relación que existe entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.</p>	<p><b>HIPOTESIS GENERAL</b> Existe una relación significativa entre el impacto del sistema de tráfico del circuito turístico Catalina Huanca y el desarrollo turístico en Huancayo.</p> <p><b>HIPOTESIS ESPECIFICO</b> 1) Existe una relación significativa entre el estado de conservación de la vía y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca. 2) Existe una relación significativa entre los turistas y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca. 3) Existe una relación significativa entre el tránsito vehicular y el desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca.</p>	<p><b>Variable Independiente</b> <b>IMPACTO DEL SISTEMA DE TRAFICO DEL CIRCUITO TURISTICO CATALINA HUANCA</b></p> <p>D1 Estado de conservación de la vía D2 Turistas D3 Tránsito vehicular</p> <p><b>Variable dependiente</b> <b>DESARROLLO TURÍSTICO HUANCAYO EN</b></p> <p>D1 Desarrollo turístico del circuito Catalina Huanca</p>	<p>Cuestionario de encuesta</p> <p>Cuestionario de encuesta</p>	<p>Tipo: Aplicada</p> <p>Nivel: Correlacional Transversal</p> <p>Diseño: descriptivo correlacional</p> <p>Población y muestra:</p> <p>Población: 178072 turistas Muestra:384 turistas Tipo de muestra probabilística aleatoria</p> <p>Técnica: Encuesta Instrumentos: Cuestionarios de encuesta</p>

### Anexo C: Ficha de validación del instrumento de investigación juicio de experto

**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL**  
**ESCUELA DE POSTGRADO**  
**FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**  
**JUICIO DE EXPERTOS**

**I. DATOS GENERALES**

1.1 APELLIDOS Y NOMBRES: *Rodríguez Rodríguez Ciro*  
 1.2 GRADO ACADÉMICO: *Dr.*  
 1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA: *UNIV - EUPG.*  
 1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: *IMPACTO DEL SISTEMA DE TRAFICO DEL CIRCUITO TURISTICO CATALINA HUANCAS EN EL DESARROLLO TURISTICO EN HUANCAYO*  
 1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO: *Widmar Balbin Lazo*  
 1.6 MAESTRIA: *Ingeniería de Transportes*  
 1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO: *Variable (X), Dimensión conocimiento*  
 1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD:  
 a) De 01 a 09 : (No válido, reformular)      b) De 10 a 12 : (No válido, reformular)  
 c) De 13 a 15 : (Válido, reformular)      d) De 16 a 17 : (Válido, precisar)  
 e) De 18 a 20 : (Válido, aplicar)

**II. ASPECTOS A EVALUAR**

Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios cualitativos cuantitativos	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (13-15)	Muy bueno (16-18)	Excelente (19-20)
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado				<i>18</i>	
2. Objetividad	Esta expresado con conductas observables					<i>19</i>
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología				<i>18</i>	
4. Organización	Existe una organización y lógica					<i>19</i>
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad				<i>18</i>	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los aspectos de estudio				<i>18</i>	
7. Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio				<i>18</i>	
8. Coherencia	Entre las variables y dimensiones					<i>19</i>
9. Metodología	La estrategia responde al propósito de estudio				<i>18</i>	
10. Conveniencia	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías				<i>18</i>	
	Sub total				<i>120</i>	<i>59</i>
	Total				<i>120</i>	<i>183</i>

Valoración cuantitativa: *18*  
 Valoración cualitativa: *Muy Bueno.*  
 Opinión de aplicabilidad: *Aplicable.*  
 Lugar y fecha: *Lima 9 Junio 2019*

Firma del experto *Ciro Rodríguez*  
 DNI: *06020241*

**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL**  
**ESCUELA DE POSTGRADO**  
**FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**  
**JUICIO DE EXPERTOS**

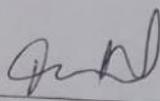
**III. DATOS GENERALES**

- 3.1 APELLIDOS Y NOMBRES: Doris Esenaro Vargas  
 3.2 GRADO ACADÉMICO: Doctora  
 3.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA: UNFV  
 3.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: "IMPACTO DEL SISTEMA DE TRAFICO DEL CIRCUITO TURÍSTICO CATALINA HUANCA EN EL DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO".  
 3.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO: Balbin Lazo Widmar  
 3.6 MAESTRÍA: Ingeniería de Transportes  
 3.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario  
 3.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD:  
 b) De 01 a 09 : (No válido, reformular)      b) De 10 a 12 : (No válido, reformular)  
 d) De 13 a 15 : (Válido, reformular)      d) De 16 a 17 : (Válido, precisar)  
 f) De 18 a 20 : (Válido, aplicar)

**IV. ASPECTOS A EVALUAR**

Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios cualitativos cuantitativos	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (13-15)	Muy bueno (16-18)	Excelente (19-20)
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado				✓	
2. Objetividad	Esta expresado con conductas observables				✓	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología				✓	
4. Organización	Existe una organización y lógica				✓	
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad				✓	
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los aspectos de estudio				✓	
7. Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio				✓	
8. Coherencia	Entre las variables y dimensiones				✓	
9. Metodología	La estrategia responde al propósito de estudio				✓	
10. Conveniencia	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías				✓	
Sub total					180	
Total					18	

Valoración cuantitativa: 18  
 Valoración cualitativa: MUY BUENO  
 Opinión de aplicabilidad: FUNDAMENTAL  
 Lugar y fecha: 14/7/19

  
 Firma del experto  
 DNI: 09471808

**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL**  
**ESCUELA DE POSTGRADO**  
**FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**  
**JUICIO DE EXPERTOS**

**I. DATOS GENERALES**

- 1.1 APELLIDOS Y NOMBRES: Abel Zambrano Cabanillas  
 1.2 GRADO ACADÉMICO: Doctor  
 1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA: UNFV  
 1.4 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: "IMPACTO DEL SISTEMA DE TRAFICO DEL CIRCUITO TURÍSTICO CATALINA HUANCA EN EL DESARROLLO TURÍSTICO EN HUANCAYO".  
 1.5 AUTOR DEL INSTRUMENTO: Balbin Lazo Widmar  
 1.6 MAESTRIA: Ingeniería de Transportes  
 1.7 NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario  
 1.8 CRITERIOS DE APLICABILIDAD:  
 a) De 01 a 09 : (No válido, reformular)      b) De 10 a 12 : (No válido, reformular)  
 c) De 13 a 15 : (Válido, reformular)      d) De 16 a 17 : (Válido, precisar)  
 e) De 18 a 20 : (Válido, aplicar)

**II. ASPECTOS A EVALUAR**

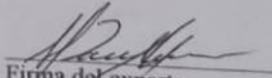
Indicadores de evaluación del instrumento	Criterios cualitativos cuantitativos	Deficiente (01-09)	Regular (10-12)	Bueno (13-15)	Muy bueno (16-18)	Excelente (19-20)
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado					✓
2. Objetividad	Esta expresado con conductas observables					✓
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					✓
4. Organización	Existe una organización y lógica					✓
5. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad					✓
6. Intencionalidad	Adecuado para valorar los aspectos de estudio					✓
7. Consistencia	Basado en el aspecto teórico científico y del tema de estudio					✓
8. Coherencia	Entre las variables y dimensiones					✓
9. Metodología	La estrategia responde al propósito de estudio					✓
10. Conveniencia	Genera nuevas pautas para la investigación y construcción de teorías					✓
Sub total						
Total						190 19

Valoración cuantitativa: 19

Valoración cualitativa: Excelente

Opinión de aplicabilidad: Si es aplicable

Lugar y fecha: Lima, 14 julio, del 2019

  
 Firma del experto  
 DNI: 0721651E