

MOVILIDAD URBANA EN LA CALIDAD DE VIDA URBANA DEL SECTOR Cc 10-11 DE LA CIUDAD DE HUANCAYO EN EL 2022

por Yessenya Maybe Leon Roque

Fecha de entrega: 03-feb-2023 05:59p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 2005842326

Nombre del archivo: E_FINAL_TESIS-_LEON_ROQUE-_PORRAS_BIZARRO_15MB_CORREGIDO_1.docx (14.4M)

Total de palabras: 17496

Total de caracteres: 95309

1
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE INGENIERIA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



TESIS:

**MOVILIDAD URBANA EN LA CALIDAD DE
VIDA URBANA DEL SECTOR Cc 10-11 DE LA
CIUDAD DE HUANCAYO EN EL 2022**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL EN
ARQUITECTURA**

AUTORES:

Bach. Arquitectura: LEÓN ROQUE, YESSENYA MAYBE

Bach. Arquitectura: PORRAS BIZARRO, NELLY KAREN

ASESORES:

- MTRA. ARQ. ROSALINDA SOLEDAD HINOSTROZA RIVERA
- ARQ. CERVANTES PICÓN CARLOS ANTONIO

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL:

TRANSPORTE Y URBANISMO

HUANCAYO-PERU

2022

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación lo dedicamos a nuestros padres, por su amor y sacrificio, a nuestros docentes por inculcarnos los conocimientos adecuados y llegar a convertirnos en profesionales de calidad, y por último a nuestros asesores quienes nos acompañan en este proceso hasta el final.

AGRADECIMIENTO

Este trabajo de investigación realizado es un esfuerzo en el cual participaron distintas personas, ya sea de manera indirecta o directamente, opinando, corrigiendo, brindándonos de su experiencia, dándonos ánimo en los momentos de crisis deseamos agradecer a todas esas personas.

CONTENIDO

DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTO	ii
CONTENIDO	iii
CONTENIDO DE TABLAS	v
CONTENIDO DE FIGURAS	v
RESUMEN	vii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	xi
CAPITULO I	5
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
1.1. Descripción del Problema	5
1.2. Delimitación del problema	6
1.2.1. Espacial	6
1.2.2. Temporal	6
1.2.3. Económica	6
1.3. Formulación del Problema	6
1.3.1. Problema General	6
1.3.2. Problemas Específicos	7
1.4. Justificación	7
1.4.1. Social o práctica	7
1.4.2. Científica o teórica	7
1.4.3. Metodológica	8
1.5. Objetivos	8
1.5.1. Objetivo General	8
1.5.2. Objetivos Específicos	8
CAPITULO II	9
MARCO TEORICO	9
2.1. Antecedentes	9
2.1.1. Antecedentes Nacionales	9
2.1.2. Antecedentes Internacionales	11
2.2. Bases Teóricas y Científicas	13
2.3. Marco conceptual	Error! Bookmark not defined.
CAPITULO III	32
HIPOTESIS	32
3.1. Hipótesis General:	32
3.2. Hipótesis Específicas:	32

46	3.3. Variables:	32
	3.3.1. Definición conceptual de la variable:	32
	3.3.2. Definición operacional de las variables:	33
	3.3.3. Operacionalización de variables:	34
8	CAPITULO IV	38
	METODOLOGÍA	38
	4.1. Método de investigación:	38
	4.2. Tipo de investigación	38
	4.3. Nivel de investigación	38
	4.4. Diseño de la investigación	39
	4.5. Población y muestra	39
	4.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	39
	4.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	40
	4.8. Aspectos éticos de la investigación	40
	CAPITULO V	41
	RESULTADO	41
	5.2. Descripción de resultados	101
	5.2.1. Variable movilidad urbana	101
	A. Dimensiones de la variable movilidad urbana	101
	5.2.2. Variable calidad de vida urbana	104
	A. Dimensiones de la variable calidad de vida urbana	105
	5.3. Contrastación de hipótesis	107
	a) Hipótesis General:	107
	b) Primera hipótesis específica:	109
	c) Segunda hipótesis específica:	110
4	d) Tercera hipótesis específica:	112
	CAPITULO VI	114
	ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	114
	6.1. Discusión de resultados:	114
	CONCLUSIONES	120
	RECOMENDACIONES	121
	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	122

CONTENIDO DE TABLAS

- Tabla 1: Movilidad urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 2: Aspecto físico en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 3: Aspecto funcional en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 4: Aspecto ambiental urbano en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 5: Calidad de vida urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 6: Confort ambiental en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 7: Confort espacial en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 12: Tabla cruzada de la movilidad urbana con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.
- Tabla 13: Incidencia de la movilidad urbana con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo
- Tabla 14: Tabla cruzada del aspecto físico con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.
- Tabla 15: Incidencia del aspecto físico con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.
- Tabla 16: Tabla cruzada el aspecto funcional y la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.
- Tabla 17: Incidencia del aspecto funcional y la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.
- Tabla 18: Tabla cruzada del aspecto ambiental urbano con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.
- Tabla 19: Incidencia del aspecto ambiental urbano con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

CONTENIDO DE FIGURAS

- Figura 1: Movilidad urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Figura 2: Aspecto físico en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Figura 3: Aspecto funcional en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Figura 4: Aspecto ambiental urbano en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo
- Figura 5: Calidad de vida urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

Figura 6: Confort ambiental en el sector Cc 10-11 ¹ de la ciudad de Huancayo

Figura 7: Confort espacial en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

RESUMEN

La presente investigación se llevó a cabo en la ciudad de Huancayo , específicamente en el sector Cc10-11 con la intención de ver la realidad que vive la población huancaína con respecto a la movilidad urbana y su calidad de vida urbana para lo cual se formuló como problema general ¿Cómo incide la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022, el objetivo general es determinar la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022?

Por lo cual el método de investigación es científico, el de tipo de investigación es aplicada de nivel explicativo, el diseño es no experimental transeccional/correlacional -causal las técnicas utilizadas fueron fichas de observación, los métodos utilizados fueron el análisis, la observación, medición. Asimismo, los instrumentos de fichas de observación, la guía de observación y las guías técnicas; el desarrollo de la investigación se realizó en 6 vías que están relacionadas a un equipamiento relevante (mercado modelo y espacios públicos relevantes en la ciudad) en el distrito de Huancayo.

Con la data de información cotejada, se pudo realizar un análisis general de la situación actual y si realmente la movilidad urbana incide en la calidad de vida urbana de este sector.

A través de lo mencionado se llegó a la conclusión que la actual condición de la movilidad urbana en el lugar si es significativa en la calidad de vida urbana, afirmando la hipótesis planteada, estadísticamente tiene un valor de correlación de

0.725 con un nivel de incidencia del 65.7%, es decir que es efecto en mayor relevancia la movilidad vehicular está afectando los distintos modos de transporte y más aún este incremento ya no solo está deteriorando el espacio a transitar, sino que también está afectando a la salud pública.

Palabras claves: espacio, calidad de vida urbana, movilidad urbana, incide.

ABSTRACT

The present investigation was carried out in the city of Huancayo, specifically in the Cc10-11 sector with the intention of seeing the reality that the Huancaína population lives with respect to urban mobility and its quality of urban life for which it was formulated as General problem How does urban mobility affect the quality of urban life in the Cc10-11 sector of the city of Huancayo in 2022? The general objective is to determine the incidence of urban mobility in the quality of urban life in the Cc10-11 sector of the city of Huancayo in 2022?

Therefore, the research method is scientific, the type of research is applied at an explanatory level, the design is non-experimental, transectional/correlational -causal, the techniques used were observation sheets, the methods used were analysis, observation, measurement . Likewise, the observation sheet instruments, the observation guide and the technical guides; The development of the research was carried out in 6 ways that are related to a relevant facility (model market and relevant public spaces in the city) in the district of Huancayo.

With the collated information data, it was possible to carry out a general analysis of the current situation and if urban mobility really affects the quality of urban life in this sector.

Through the aforementioned, it was concluded that the current condition of urban mobility in the place is significant in the quality of urban life, affirming the proposed hypothesis, statistically it has a connection value of 0.725 with an incidence level of 65.7%, that is to say that the effect of vehicular mobility is more relevant than the different modes of transport

and even more so this increase is not only deteriorating the space to travel, but is also happening to public health.

Keywords: space, quality of urban life, urban mobility, incidence.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad el crecimiento acelerado en las ciudades ha sido un detonante a diversas oportunidades y con ello grandes problemas , para la ciudad de Huancayo en el sector Cc 10-11 no es ajena esta problemática ya que su crecimiento tanto poblacional ,comercial, recreacional se está vivenciando a tal punto que la ciudadanía entre ellos niños, adultos y ciudadanos sin autonomía utilizan la movilidad urbana en su día a día pero no son conscientes o tal vez no exista la manera de poder identificar la percepción que estos desplazamientos les genera en su calidad de vida, este tema es muy importante ya que, día a día nos vemos casi obligados a percibir el caos y desorden debido a las dificultades del desplazamiento que se genera por los diversas funciones que se realizan en los centros de trabajos, servicios, equipamientos , o simplemente un desplazamiento por recreación.

en el enfoque o pensamiento del ciudadano solo tienen el concepto de que son sus autoridades regionales , municipales los que velan por sus interés urbanos , interés económicos , interés culturales sin embargo se ha politizado tanto la palabra sostenibilidad sin tener el fondo o la base adecuada para poder concretar una idea de lo que conlleva una movilidad urbana adecuada y así poder cumplir con las expectativas del ciudadano tanto peatonal como motorizado , ya que también son ellos los que son parte de esta urbe.

A todo lo mencionado esta investigación tomara en cuenta no solo al usuario principal que es el peatón, sino también al transportista y con ello los diversos aspectos que relacionan la

movilidad urbana ² de la ciudad en la calidad de vida, a través de la identificación y observación detallada en los principales nodos urbanos para dar solución a través de nueva propuesta de diseño de desplazamiento vehicular tales como nuevas rutas , nuevos paraderos que generaran menos caos vehicular , nueva propuesta de desplazamiento peatonal sin olvidar que dentro de nuestra ciudad también se tienen ciudadanos sin autonomía , pensando en todo ello con esta propuesta se busca la integración libre del peatón a una movilidad más inclusiva.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del Problema

En la actualidad dentro del sector Cc 10-11 de ¹ la ciudad de Huancayo existe una realidad de **movilidad urbana** deficiente debido al comercio intensivo propio del lugar sé que da a través de mercado modelo y otros espacios urbanos (parque inmaculada, parque 15 de junio), la presencia de centros educativos privados y estatales , así mismo el equipamiento de gobierno regional y municipal que socialmente unen estos tramos por las calles de Real y Ferrocarril transversalmente con Giráldez y Huánuco pero que conlleva a un desorden vehicular y a causa de ello la calidad de vida urbana se ve afectada y más aún en los ciudadanos sin autonomía.

En el sector Cc 10-11 de ²¹ la ciudad de Huancayo, se **caracterizada por su defectuoso desarrollo** en movilidad urbana, **con crecimiento horizontal y transversal disperso, los desplazamientos en** microbuses se han convertido en desplazamientos caóticos, llenos de cansancio, y pérdida de tiempo por otro lado la realidad es más deficiente en los desplazamientos peatonales e inexistentes en los desplazamientos de movilidad mecanizada (bicicletas), movilidad eléctrica (scooter).

En este sector los desplazamientos ²¹ se realizan principalmente a través de **pequeños vehículos, entre formales e informales, como los** autos colectivos **(de cuatro pasajeros),**

²¹ vehículos privados, y combis (de 12 a 18 pasajeros) debido a que toman rutas más cortas y con menos ²¹ pasajeros; estos medios proliferan por los extremos del borde urbano que se vinculan con el centro de la ciudad, convirtiéndose así, en una de las causas del crecimiento de áreas urbanizadas.

1.2. Delimitación del problema

1.2.1. Espacial

El sector de estudio se ubica dentro del Sector Cc 10-11, enmarcado por las calles de Real y Ferrocarril transversalmente con Giráldez y Huánuco del ¹ Distrito de Huancayo, en la Provincia de Huancayo, Departamento de Junín.



Elaboración propia

⁴ 1.2.2. Temporal

La investigación se desarrollará entre el mes de septiembre y diciembre del presente año, este tiempo corresponde al taller de titulación V- 2022.

1.2.3. Económica

La presente investigación fue autofinanciada.

⁸ 1.3. Formulación del Problema

1.3.1. Problema General

¿Cómo incide ⁴ la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de ⁴ Huancayo en el 2022?

1.3.2. Problemas Específicos

- ¿Cómo influye el aspecto físico en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022?
- ¿Cómo influye el aspecto funcional en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022?
- ¿Cómo influye las condiciones del aspecto ambiental urbano en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022?

1.4. Justificación

En el sector de estudio se observa problemas en los dos tipos de movilidad; la motorizada que en determinadas horas del día genera un tráfico vehicular así como la no motorizada que es casi inexistente, Huancayo es una metrópoli que va creciendo por ello se necesita tomar medidas para que su población consiga una ciudad sostenible ; por lo mencionado se busca solucionar el tipo de dimensiones en las que se encuentra la movilidad urbana para que sea transitable y accesible para todos. La justificación tiene variadas connotaciones por lo que se plantea bajo los siguientes criterios:

1.4.1. Social o práctica

El alcance social de la investigación, es que una vez superado el problema se verá reflejado en los beneficiarios, en este caso los ciudadanos podrán transitar libremente por las aceras de la ciudad, las calles serán rediseñadas para que sean inclusivas también con los ciudadanos sin autonomía, buscando acercarte al tipo de movilidad urbana del modelo de ciudad sostenible empezando por el sector ,para que pueda servir de ejemplo y esta se extienda por la ciudad; a fin de mejorar la condición en la calidad de vida urbana.

1.4.2. Científica o teórica

Esta investigación se realiza con el propósito de aportar al conocimiento existente sobre la deficiencia de la movilidad urbana, los cuales generan variados tipos de impactos, estos elementos influyen negativamente disminuyendo la calidad de vida urbana del hombre y medio ambiente, así el hombre percibe un mal ambiente que genera caos y confusión debido a que nuestra ciudad no está preparada para tener una movilidad urbana como ciudades que tiene un modelo de ciudad sostenible, además que muchos de nuestros espacios públicos no son inclusivos.

1.4.3. Metodológica

La deficiencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana se indaga mediante trabajos ya existentes sobre el tema, una vez que sean demostrados su validez y confiabilidad podrán ser utilizados en los trabajos de investigación.

Este trabajo se realizará mediante fichas de observación para la obtención de datos y su posterior análisis e interpretación.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Determinar la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

1.5.2. Objetivos Específicos

- Determinar cómo influye el aspecto físico en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.
- Determinar cómo influye el aspecto funcional en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.
- Determinar cómo influye las condiciones del aspecto ambiental urbano en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. Antecedentes

2.1.1. Antecedentes Nacionales

CACHAY D., Rubén Omar y RIVERA C., Alejandra. En su tesis “Evaluación De Los Impactos Generados Por Los Proyectos De Peatonalización: Estudio De Un Caso En La Ciudad De Lima” Profesor asesor: Félix Israel Cabrera Vega. Tesis de Pregrado. Pontificia Universidad Católica Del Perú, Lima,2013. La investigación ³² tiene como objetivo dar a conocer los impactos más relevantes que se han generado como consecuencia de la peatonalización en las cuadras 4,5 y 6 de la calle José Gálvez localizado en el distrito de Magdalena del Mar, Lima. Llegando a la conclusión que ¹ es de suma importancia contar con una adecuada reglamentación para las calles peatonales, tal como existe en los países de Europa como España, etc. De esta forma, sirve como base para que las entidades puedan tomar como lineamientos los pasos y requisitos necesarios para la correcta intervención y diseño en una peatonalización.

GAMBOA M., Jonathan y SOTO E., Mayra. En su tesis “Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos, casos prácticos en Cuzco y Piura”. Profesor asesor: Ing. Juan Carlos Dextre Quijandría. Tesis de pregrado. “Pontificia Universidad Católica Del Perú, Lima,2014. La Investigación tiene como objetivo general: analizar ¹ y justificar el uso

de la peatonalización como medida de mejoramiento de la calidad de vida en los centros urbanos, método de investigación descriptivo simple con la observación directa, llegando a la conclusión que efectivamente la calidad de vida en los centros urbanos mejora con la peatonalización.

PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton. En su tesis “Movilidad Urbana Peatonal En La Calle Real De La Zona Monumental En La Ciudad De Huancayo 2018”. Profesor asesor: Mg. Dany Smith Ríos Chanca, tesis de pregrado. “Universidad Continental, Facultad de ingeniería, Huancayo 2020. La Investigación tiene como objetivo caracterizar la dimensión morfológica, el criterio funcional y las características de la dimensión ambiental de la movilidad urbana peatonal en la calle Real de la Zona Monumental en la ciudad de Huancayo 2018. Llegando a la conclusión y observación que el desplazamiento y entorno de los peatones en la calle Real de la Zona Monumental es de manera no homogénea, generando la campana de gauss de forma bilateral entre los tramos del jr. Puno y jr. Loreto respectivamente y la curva de concavidad con el más alto flujo y tráfico peatonal entre la Av. Breña y el Jr. Lima.

SAGASTEGUI VÁSQUEZ, Erick. En su tesis “Análisis De Movilidad Urbana y Sistema De Transporte Sostenible En La Ciudad De Trujillo. Provincia Trujillo. La Libertad”. Profesor asesor: Dr. Fidel German Sagastegui Plasencia, tesis de pregrado. Universidad Privada Antenor Orrego, facultad de ingeniería, Trujillo, 2016. Esta investigación busca generar un cambio local con voluntad política, información y concientización pública para la reducción del tránsito motorizado privado, luego se señalan los principales problemas del transporte público en América Latina, las características de los sistemas integrados de transporte, su implantación en la Ciudad de Trujillo, Perú, llegando a la conclusión que en los próximos años las políticas de transporte deberán incorporar como reto la inclusión de parámetros de sostenibilidad y por tanto las empresas de transporte harán lo propio en sus planes operativos y en la elaboración de sus ofertas, tal cual lo están desarrollando los países desarrollados.

SIGÜENZA ALVAREZ, Alex Roger. en su tesis “Estudio de movilidad peatonal en el campus de la PUCP”. Profesor asesor: Juan Carlos Dextre Quijandría. Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Católica Del Perú, Lima, 2017. Esta investigación tiene como

objetivo genera el estudiar la circulación de personas en el campus de la PUCP, llegando a la conclusión que existen carecías que limitan la movilidad de personas con discapacidad y que dificultan el desplazamiento, quienes tienen que memorizar complejos caminos para llegar a sus respectivas facultades.

SOTO CHAGUA, Magaly María. En su tesis “Calidad De Vida Urbana Mediante La Recuperación De Los Espacios Recreativos En Torno Al Río Collana-Tarma” Profesor asesor: Arq. Alejandro Alberto Chaupiz Olivera, tesis de pregrado. “Universidad Continental, Facultad de ingeniería, Huancayo ,2017. La investigación tiene como objetivo buscar la regeneración y recuperación de los espacios públicos en torno al río, asimismo adecuado tratamiento y diseño de los espacios públicos para la revaloración del río Collana. La investigación llegó a la siguiente conclusión: que la zona de estudio se encuentra en una ubicación estratégica, esto se evidencia en la afluencia de gente y el movimiento económico que existe, es por ello que la zona de estudio a pesar de todas las falencias encontradas tiene gran potencial para el planteamiento de espacios recreativos.

2.1.2. Antecedentes Internacionales

CABRERA VEGA, Félix Israel. en su tesis “movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía”. Profesor asesor: Ángel Cebollada Frontera. Tesis de doctorado. Universidad Autónoma De Barcelona, Bellaterra, 2019. La investigación tuvo como objetivo determinar que el entorno de proximidad inclusivo debe satisfacer las necesidades de las personas estándar y de aquellas sin autonomía, para que las situaciones de estancia y los desplazamientos obligatorios se produzcan equitativamente. Actualmente, existen recomendaciones bastante completas sobre cómo mejorar los entornos para las personas estándar, pero no ocurre lo mismo con las personas sin autonomía y, principalmente, discapacitadas. En conclusión, sería interesante conocer los requerimientos de las personas con discapacidad visual para realizar actividades opcionales y sociales en el espacio público, ya que la mayoría de las recomendaciones encontradas en la literatura sobre el espacio público se enfocan en el estímulo de los sentidos y, especialmente, de la vista; olvidando la inclusión en la sociedad.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Andrea Elisa. en su tesis “Percepción De La Calidad De Vida Urbana En Las Ciudades De La Frontera Norte De México”. Profesor asesor: Silvia

López, tesis de maestría. Colegio de la frontera norte, Facultad de ciencia e investigación, México, 2008. La investigación tiene como propósito analizar la percepción de la calidad de vida urbana en las ciudades fronterizas de Mexicali, Tijuana, Ciudad Juárez y Reynosa, en función de las principales características sociodemográficas individuales de sus residentes; el tipo de metodología se soporta sobre métodos cuantitativos específicamente con técnicas asociadas al análisis de datos secundarios de naturaleza sociodemográfica, nivel descriptivo de tipo longitudinal y diseño no experimental; el muestreo utilizado es probabilístico, la cantidad de muestra es mediante la encuesta las cuales se pueden sintetizar en la intención de conocer la percepción de los residentes de las ciudades de la frontera norte sobre la calidad de vida urbana y, si las percepciones sobre este tema se diferencian en función de sus características sociodemográficas individuales.

La investigación llego a la siguiente conclusión: se confirma que las percepciones sobre la calidad de vida urbana son diferenciales en todas las ciudades seleccionadas según las características socio demográficas seleccionadas: sexo, edad, relación de parentesco con el jefe (a) del hogar, estado conyugal, nivel educativo, ingresos y condición migratoria. En este trabajo se demuestra una relación entre las características sociodemográficas y la percepción de la calidad de vida, lo cual permite sugerir una nueva hipótesis: las percepciones sobre calidad de vida inciden en la probabilidad de ocurrencia de ciertos eventos demográficos, los cuales por agregación impactan en la dinámica demográfica de las ciudades. Considerando que cada día la población mundial es más urbana, la investigación sobre temas demográficos y urbanos con una perspectiva que trascienda los campos disciplinares en sentido estricto es relevante para aproximarse a la realidad social.

M. DAZA, Wady Julian. en su tesis “La Intervención En El Espacio Público Como Estrategia Para El Mejoramiento De La Calidad De Vida Urbana”. Profesor asesor: Ioannis Aris Alexiou. Tesis de maestría. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2008. Se realizó la investigación “La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana”, en la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá – Colombia. La investigación tiene como propósito contribuir al mejoramiento de la calidad de vida urbana de los habitantes del municipio de Pitalito mediante la generación de un sistema de espacio público que permita la satisfacción de las necesidades actuales y futuras de acceso a los bienes públicos y la satisfacción de las necesidades colectivas de las poblaciones presentes, la generación de nuevas formas de apropiación de los espacios colectivos del

municipio como escenarios de diversidad, expresión y manifestación cultural y sociopolítica, el aprovechamiento de las oportunidades que presenta el territorio y la construcción de una visión de futuro desde una perspectiva estratégica territorial, ambiental y urbana; la muestra es el valle de Laboyos (Pitalito - Huila). La investigación llegó a la siguiente conclusión: que la Calidad de Vida se relaciona con el concepto de capacidad cuyo alcance remite a la posibilidad tangible de desarrollar actividades técnicamente posibles y socialmente deseables lo cual se liga evidentemente con las características y atributos del espacio construido, en especial con los equipamientos que se constituyen en el plano de soporte funcional a la actividad residencial y a la interacción de los individuos.

VELÁSQUEZ M, Carmen V. En su tesis “Espacio Público y Movilidad Urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)” Profesor asesor: Dr. Antoni Remesar, tesis de doctoral. “Universidad De Barcelona, Barcelona, 2015. En la investigación se evidencia buenas prácticas urbanas donde la inserción de sistemas de transportes masivos, ha beneficiado la movilidad y favorecido el mejoramiento de la calidad de los espacios públicos, convirtiendo la ciudad en un referente urbano. La construcción del marco conceptual, permitió validar la hipótesis de investigación planteada, “El impacto de la inserción del Metro, como una buena práctica para la planificación del transporte, se minimiza si no se considera la diversidad, la accesibilidad y la cualificación de sus espacios públicos, como indicadores para el manejo de la movilidad”. Llegando a la conclusión que la inserción del metro en la ciudad, se posiciona en la actualidad como un escenario que evidencia una desarticulación entre las políticas de intervención del espacio público deseable y los modelos de desarrollo de los medios de transporte que facilitan su movilidad. A partir de esta problemática, se desarrolla en la segunda parte de esta investigación, un diagnóstico situacional del Corredor de Sabaneta, donde se inserta la primera línea del Metro Maracaibo (Venezuela).

2.2. Bases Teóricas y Científicas

2.2.1. Ciudad

Espacio geográfico que una persona humana puede recorrer entre el amanecer y el ocaso. (Sáenz de Oiza, 2000)

2.2.2. Ciudad sostenible:

Si bien la ciudad sostenible, dentro de los parámetros de su aceptación como estrategia de crecimiento y transformación de ciudad de cara al nuevo milenio, merece ser tomada en cuenta y replantearla para las nuevas demandas de los habitantes de las grandes metrópolis. Naturalmente con base en los intentos serios para reorientar el comportamiento y el crecimiento de las actuales conurbaciones, hacia una dirección más sostenible. De ahí entonces será necesario modelizar el funcionamiento de las ciudades (Naredo, 1998).

2.2.3. La sostenibilidad urbana:

No es sólo una cuestión de calidad ambiental, sino el resultado de una compleja interacción trilateral entre el entorno ambiental, el entorno económico y el entorno social (Mella, 2003).

2.2.4. Movilidad:

Se define la movilidad como una demanda básica, mientras que el transporte es una demanda derivada Peterson (2002). Transporte al de movilidad, implica que el individuo cobre un papel relevante, pues “la movilidad no es solo el desplazamiento físico, sino que pasa a ser una característica indispensable para sobrevivir” (Miralles y Cebollada 2009)

2.2.5. Movilidad urbana:

El objeto central de estudio es el peatón, ya que ocupa un lugar importante de la movilidad urbana como un modo de transporte más básico. La importancia de una movilidad peatonal es tener en cuenta que el espacio público es que las calles sean seguras, estéticos y acordes a las necesidades urbanas, disminuyendo la dependencia del transporte auto motor y promoviendo el incremento de la movilidad peatonal, con condiciones más humanas del espacio, mejorando la calidad de vida de los peatones y promoviendo una mayor interacción social en el espacio público.

La movilidad peatonal se conoce con términos de “entornos peatonales”, aquel en el cual existe una predominancia de desplazamiento a pie, basada en la presencia de factores que promueven la movilidad peatonal. El método es la caracterización peatonal de entornos de movilidad como herramienta útil para evaluarlos desde el punto de vista de su calidad peatonal, utilizando las condicionantes peatonales que son: seguridad, accesibilidad, confort y atractivo, tal como menciona el autor (VALENZUELA, y otros, 2015)

2.2.5.1. Movilidad peatonal:

La movilidad peatonal se conoce con términos de “entornos peatonales”, aquel en el cual existe una predominancia de desplazamiento a pie, basada en la presencia de factores que promueven la movilidad peatonal. El método es la caracterización peatonal de entornos de movilidad como herramienta útil para evaluarlos desde el punto de vista de su calidad peatonal, utilizando las condicionantes peatonales que son: seguridad, accesibilidad, confort y atractivo, tal como menciona el autor (VALENZUELA, y otros, 2015)

2.2.6. Transporte urbano

“El transporte urbano puede contribuir a la reducción de la pobreza, el crecimiento económico, y la realización de las actividades necesidades diarias de la gente” Así mismo, el transporte tiene como objetivo que “los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible” (Gibson, y otros 2011).

2.2.6.1. Dimensiones de transporte urbano

Refiere que el Transporte Urbano, se establece desde diversas connotaciones. Las mismas que se desarrollan desde la prestación de servicios en el campo operacional sobre la base a 29 indicadores para una experiencia de uso del transporte urbano. Estas dimensiones para un correcto funcionamiento de transporte urbano, las cuales son Frecuencia y regularidad, Frecuencia y regularidad, Calidad de atención al usuario, Calidad de los vehículos, (Torres, 2017)

2.2.7. Movilidad motorizada y no motorizada:

Se define como el conjunto de desplazamientos o modos de transporte donde la principal fuerza motriz utilizada es la generada por nuestro propio cuerpo, es decir todas las formas de movilidad donde no se requiere un motor. Generalmente se suele dividir el concepto en dos grupos principales: peatones y ciclistas. Donde el primer grupo incluye conceptos como “peatones sobre ruedas” que pueden ser personas en patines, patinetas, personas en silla de ruedas etc. Por otra parte, los ciclistas incluyen principalmente personas en bicicleta, pero también son considerados grupos en triciclo, monociclo y otros vehículos donde el pedal es el mecanismo de tracción. El aspecto importante es que todos son personas moviéndose, más allá del vehículo que utilicen.

“Reflejan la jerarquía del sector transporte sobre la economía general de una sociedad” (Mendieta y Perdomo 2008).

2.2.8. La calidad de vida:

La calidad de vida (CdV) es resultante y generadora de procesos. La evolución demográfica y económica, la distribución de la población, las actividades económicas y el empleo son algunos de los resultados de procesos de la calidad de vida. Y la pobreza, la exclusión y fragmentación son ejemplos de los nuevos procesos que genera (Velázquez, G: 2008).

El Informe de la Comisión sobre la Medición del Rendimiento Económico y el Progreso Social, (Stiglitz, Sen y Fitoussi 2009, 41) afirma que la calidad de vida es un concepto más amplio que el de producción económica o el de nivel de vida. En este sentido, Sen expresa que “el concepto de calidad de vida se centra en la forma en que transcurre la vida humana y no solo en los recursos o en la renta que posee un individuo” (Sen 2004, 42). Es decir, que la calidad de vida es un proceso dinámico ligado al ciclo vital de cada persona, en un contexto social específico. Por lo tanto, se puede definir la calidad de vida como la posibilidad que tiene un ser humano de llevar una vida digna, gracias a la capacidad de desarrollar sus potencialidades en forma autónoma y cooperante con los objetivos de la sociedad de la que hace parte. (Jiménez, 2014).

2.2.9. La calidad de Vida Urbana

La Calidad de vida Urbana son las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable en términos de confort asociados a lo ecológico, biológico, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. De esta manera, la calidad ambiental urbana es por extensión, producto de la interacción de estas variables para la conformación de un hábitat saludable, confortable, capaz de satisfacer los requerimientos básicos de sustentabilidad de la vida humana individual y en interacción social dentro del medio urbano. (Luengo,1994)

La Calidad Urbana; es el resultado de la interacción del conjunto de factores humanos y ambientales que inciden favorable o desfavorablemente en los habitantes de una ciudad. Es comúnmente asociada con factores como la disponibilidad de espacio público, la calidad y cantidad de las áreas verdes, la contaminación ambiental, la calidad de la vivienda, los servicios públicos domiciliarios, la movilidad y el transporte público, entre otros. La calidad ambiental genera una imagen de ciudad y es percibida y valorada socialmente en función de la salud y el beneficio social. (SIAC, 2010)

2.2.9.1. Dimensiones de la calidad de Vida Urbana:

Según Vladimka Hernández (2003), plantea las dimensiones o componentes de la CVU desde una perspectiva ambiental:

- Calidad ambiental: incluye los aspectos ambientales como la calidad del aire y el agua, niveles de ruido generados, limpieza urbana, tráfico vehicular, espacios verdes, entre otras
- Cualificación funcional: incluye los aspectos funcionales como la infraestructura y equipamiento, competitividad urbana y capacidad de atracción para el desarrollo de actividades económicas y red de servicios públicos.
- Comportamientos individuales: los aspectos sociales de las condiciones de habitabilidad, seguridad ciudadana, ejercicio y disfrute de actividades de ocio, accesibilidad a los servicios urbanos.
- Comportamientos colectivos: integración y cohesión social, sentimiento de pertenencia a la comunidad, participación, disfrute de espacios públicos, entre otros.

2.2.9.2. Indicadores de la calidad de Vida Urbana

Dentro de la línea de investigación de calidad de Vida, Gerardo Luengo (1998), reconoce cuatro parámetros de medición del concepto de CVU:

- Aspecto físico - natural: se refiere a factores físicos en los que comprenden:
 - Características Climáticas: El confort climático (rangos de temperatura, porcentajes de humedad, velocidad del viento), instalaciones de protección climática (existencia de aleros, caminerías cubiertas, etc. y barreras eólicas)
 - Áreas de Protección Ambiental: Los espacios de protección (existencia y control de bosques en zonas de fuentes de agua); áreas naturales de expansión (proporción de áreas verdes-habitante, cualidades y mantenimiento, accesibilidad) y la protección ante factores de riesgo ambiental (retiros de áreas de desborde y control de uso de áreas de pendiente)
- Aspectos artificial urbano-arquitectónico: se refiere a las características que pueden constituir a una ciudad como atractor o detractor de efectos psicofísicos de incidencia positiva o negativa. Compuesta por los siguientes ítems:
 - Equipamiento y funcionalidad urbana: Esta comprendido por:
 - Características del equipamiento (adecuación a normas de la población /equipamiento, número de habitantes).

- Compatibilidad de los usos: Es la adecuación entre usos y normativas.
- Redes de Infraestructura (Agua potable, Cloacas, Drenajes, Electricidad, Tlf.) como la amplitud y cobertura y la relación servicios/población servida.
- Instalaciones de soporte: El tipo y características del cableado, postes, luminarias, casetas.

- Movilidad Urbana:

- Categorización de espacios de tránsito: Es la correlación entre jerarquías viales y áreas servidas.
- Sistemas de control del ritmo y velocidad de flujos de desplazamiento: Referido al control de prioridades de flujo. (semáforos y señalización)
- Adecuación en el uso y características del transporte público: Niveles de cobertura, N.º puestos/población servida, Número y características de las unidades

-Áreas de expansión y espacios complementarios: Lugares de encuentro (dedicados a plazas y parques) y espacios peatonales

• Aspectos social - culturales: expresados en patrones culturales de respuesta a principios convivenciales donde se manifiesta un sensible y delicado equilibrio entre los requerimientos de la vida individual y social.

- Seguridad y bienestar urbano: Control y seguridad personal en los espacios públicos, existencia y adecuación de lugares para niños, espacios para la tercera edad, existencia de instalaciones de servicios dirigidos a minusválidos.

- Espacios para la cultura: Espacios para la Cultura, manejo del comercio-arte, mantenimiento y preservación de valores históricos.

• Aspectos estéticos- perceptuales: expresados en armonía cromática, mobiliario urbano, lectura del espacio urbano, sistema de señalización.

- Armonización cromática: Uso del color como recurso de integración espacial, control y manejo de bordes y espacios residuales, existencia de pautas para el diseño de muros y cercados, presencia de tratamientos verdes.

- Mobiliario urbano: Calidad de diseño (kioscos, bancos, paradas de transporte público), distribución espacial (presencia en espacios públicos)

- Lectura del espacio urbano: Presencia de Hitos y Referencias, armonización de alturas de edificaciones, alineación de fachadas.

- Sistema de señalización: diseño, distribución y eficacia informacional, calidad estética y formal, adecuación de los avisos comerciales a la normativa existente.

2.2.10. Plan Regulador De Rutas De Transporte Urbano De La Provincia De Huancayo

El Plan Regulador de Rutas tiene como objetivo ser punto de partida para el desarrollo de un Planteamiento Integral, que guíe la transformación del actual sistema de transporte público en un sistema integrado; el cual permita racionalizar la oferta de transporte urbano que se encuentra en el área de la provincia incluyendo los diversos centros poblados periféricos, considerando los diversos medios y tipologías vehiculares que se adecuen a la infraestructura urbana y red vial existente, garantizando su sostenibilidad operativa, económica, financiera y socio ambiental, en el marco de un sistema de un sistema de transporte masivo urbano integrado, eficiente y eficaz, contribuyendo a la mejora de calidad de la vida del ciudadano. (Municipalidad Provincial de Huancayo, Consorcio DAZA TAIPE,2013)

Este plan se realizó un Estudio de Velocidades representando el análisis del servicio que ofrecen las unidades de transporte público con respecto al funcionamiento, y los tiempos de viaje determinando la velocidad promedio y las velocidades segmentadas por tramos, según los modos de transporte. Asimismo, se realizó un conteo de tráfico clasificando la cantidad del flujo vehicular que pasa por las vías, por sentido y por tipo de vehículo, así planificando solo las rutas necesarias en la ciudad. (Plan Regulador De Rutas De Transporte Urbano, Municipalidad Provincial de Huancayo,2013).

2.3.Marco conceptual.

- Acera: Orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones. (RAE). Es una superficie pavimentada y elevada a la orilla de una calle u otras vías públicas para uso de personas que se desplazan andando o peatones. Normalmente se sitúa a ambos lados de la calle, junto al paramento de las casas. (DRAE México, 2019).

Determinada como una franja mínima elemental del desplazamiento sin dificultad ya sea amplia o normal para una mejor ocupación del espacio, caso contrario es insuficiente.

Dentro de los cuales existen mobiliario urbano; rampas, asientos, luminarias, tachos de basura, acera, calzada, señalética, semáforo, vegetación, escalera, estacionamientos, entre otros (PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton,2018).

- Accesibilidad: cuando hablamos de movilidad hay que tener muy claro que hablamos de un derecho fundamental de todos los ciudadanos y para que esta movilidad sea efectiva, hay que conseguir que el entorno sea accesible, amigable, inclusivo, es decir, con diseño universal, en el que se incluya un TRANSPORTE ACCESIBLE Y SEGURO, incidiendo todo ello directamente en la eficacia de vida de toda la sociedad de tal manera que se pueda vivir de forma independiente, autónoma, con la posibilidad de ser partícipes en gran mayoría de los episodios de la vida, (Ruiz, 2016).
- Ambiente artificial urbano-arquitectónico: se refiere a las características que pueden constituir a una ciudad como atractor o detractor de efectos psicofísicos de incidencia positiva o negativa. Estructura urbana, infraestructura de servicios, funcionalidad de los espacios, etc. (Luengo, 1998).
- Asignación de rutas: Determina los itinerarios de rutas que seleccionan los usuarios en cada momento de transporte. (Muñoz,2009)
- Aspecto físico: Se describe los aspectos físicos o infraestructurales que existe, el potencial que tiene el espacio para que el peatón pueda desplazarse o caminar de un lugar a otro en sus calles. (PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton,2018).
- Aspecto funcional: La densidad y diversidad de la necesidad de peatón que se desplaza, en una dirección y sentido (PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton,2018)
- Aspecto ambiental urbano: Se describe como percepciones positivas, espacios agradables de los entornos (PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton,2018)
- Calidad ambiental: incluye calidad del aire y el agua, nivel de ruido, limpieza urbana, tráfico vehicular, espacios verdes, entre otras. (Hernández, 2003)
- Calidad del aire: La calidad del aire trata de la composición del aire y de la idoneidad del éste para determinadas aplicaciones. (MINAM, 2021)
- Calidad de vida: expresa conceptos de felicidad, bienestar y es el resultado integral de la forma que la sociedad está organizada (Naciones Unidas, 2004).

- Calidad de vida urbana: El grado en que una sociedad posibilita la satisfacción de las necesidades de los miembros que la componen, las cuales son múltiples y complejas (Beltramin,2003)
- Capacidad vial: Se define como la tasa máxima de flujo que puede soportar una carretera o calle (Cal y Mayor, 2007). Niveles de Servicio: es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de un flujo vehicular, y de su percepción por los motoristas y/o pasajeros (Cal y Mayor, 2007).
- Confort ambiental: Es un concepto subjetivo que expresa el bienestar físico y psicológico del individuo cuándo las condiciones de temperatura, humedad y movimiento del aire son favorables a la actividad que desarrolla. (TERMINGO, 2017)
- Calle: La calle direcciona vectores de movimiento, de vida y de infraestructura que establecen límites espaciales claros, pero ambiguos y cambiantes en términos de uso, entre el ámbito público y el privado. Esta condición de frontera de la calle es clave para entender su funcionamiento: la calle es un límite entre lo público y lo privado, pero es también un umbral que crea sinergias e intercambios entre ambas esferas. Su carácter es tener todos los caracteres posibles. La diversidad es su atributo principal. Sus bordes son más bien ecotonos, una zona de transición entre grados de privacidad y tipos de actividad opuestos. Las actividades que ocurren en una calle son múltiples, fluctuando en un amplio rango entre lo individual y lo colectivo y entre el movimiento y la permanencia. Los límites de este rango los marcan la vida y los usos; cuando una calle deja de ser calle, se convierte en tan solo un camino” (GEHL, 2017).
- Clasificación de las vías urbanas: Según el manual de Diseño Geométrico Urbano (VCHISA), el sistema de clasificación planteado es aplicable a todo tipo de vías públicas urbanas terrestres, ya sean calles, jirones, avenidas, alamedas, plazas, malecones, paseos, destinados al tráfico de vehículos, personas y/o mercaderías; habiéndose considerado los siguientes criterios. (Chávez, 2004):
La clasificación aprobada considera cuatro categorías principales: vías expresas, arteriales, colectoras y locales. Se ha previsto también una categoría adicional denominada “vías especiales” en la que se consideran incluidas aquellas que, por sus particularidades, no pueden asimilarse a las categorías principales. (Chávez, 2004).

La clasificación de una vía, al estar vinculada a su funcionalidad y al papel que se espera desempeñe en la red vial urbana, implica de por sí el establecimiento de parámetros relevantes para el diseño como son. (Chávez, 2004):

a. Vías expresas: Las vías expresas establecen la relación entre el sistema interurbano y el sistema vial urbano, sirven principalmente para el tránsito de paso (origen y destino distantes entre sí). Unen zonas de elevada generación de tráfico transportando grandes volúmenes de vehículos, con circulación a alta velocidad y bajas condiciones de accesibilidad. Sirven para viajes largos entre grandes áreas de vivienda y concentraciones industriales, comerciales y el área central (Chávez, 2004).

b. Vías arteriales: Estas nos permiten el tránsito vehicular, con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. También deben ser integradas dentro del sistema de vías expresas y permitir una buena distribución y repartición del tráfico a las vías colectoras y locales. El estacionamiento y descarga de mercancías está prohibido (Chávez, 2004).

c. Vías colectoras: sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales y en algunos casos a las vías expresas cuando no es posible hacerlo por intermedio de las vías arteriales. Dan servicio tanto al tránsito de paso, como hacia las propiedades adyacentes (Chávez, 2004).

d. Vías locales: Son aquellas cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, generado tanto de ingreso como de salida. Por ellas transitan vehículos livianos, ocasionalmente semipesados; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto. Las vías locales se conectan entre ellas y con las vías colectoras.

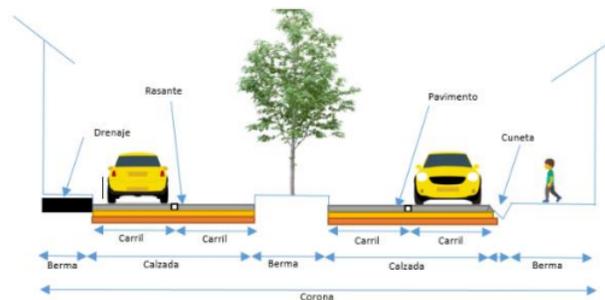
e. Vías de diseño especial: Son todas aquellas cuyas características no se ajustan a la clasificación establecida anteriormente. Se puede mencionar, sin carácter restrictivo los siguientes tipos (Chávez, 2004):

- Vías peatonales de acceso a frentes de lote
- Pasajes peatonales
- Malecones
- Paseos
- Pasajes que forman parte de parques, plazas o plazuelas
- Senderos en túnel que no se adecuan a la clasificación principal

- Conectividad: Es el grado factibilidad o capacidad que poseen los entes característicos distintos para integrarse de forma autónoma los diferentes espacios por donde el peatón transita o se desplaza. (PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton, 2018).
- Densidad: Se define como el número de vehículos que ocupan un tramo de longitud de un carril o carretera, promediado entre esta longitud, en unidades de vehículos por kilómetro (TRB, 2000).
- La densidad y el uso de suelo son relevante para una calle: La diversidad o variedad de usos anima la zona y la calle, atrae a diferentes personas con distintos propósitos y ayuda a que siga adelante. La variedad, la actividad, la animación de un espacio físico son efectos que pueden ser frutos de una diversidad de usos (JACOBS, 1996).
- Desplazamiento: como trayectoria entre dos puntos de origen y destino es decir la distancia a recorrer para ir de un lugar a otro describiendo la trayectoria mediante el trazado de sendas peatonales. (GEHL, 2017)

Secciones transversales: varía de un punto a otro de la vía, ya que resulta de la combinación de los distintos elementos que la constituyen, cuyos tamaños, formas e interrelaciones dependen de las funciones que cumplan y de las características del trazado y del terreno. (MTC, 2018) Para el ICG el diseño de las secciones transversales tiene los siguientes elementos:

- Número de carriles / ancho de las calzadas
- Ancho de los carriles
- Bombeo y Peralte (Pendiente Transversal)
- Separadores o bermas centrales
- Bermas laterales
- Sardineles (ICG, 2005)



Fuente: (Jaramillo, 2010)

- Dimensión espacial: Se considera también como Ambiente Artificial urbano – arquitectónico el cual constituye aquellos lugares urbanos donde tanto la estructura urbana (en su configuración estético-formal) como la infraestructura de servicios tiende a satisfacer los requerimientos ciudadanos al constituirse en "quantum" de retroalimentación positiva ciudad-habitante (respuestas positivas a requerimientos "normales" de demanda). (Luengo, 1998)
- Distribución espacial: Explica hacia qué zona se dirigen los viajes. (González-Calderón, 2012)
- Distribución temporal: Establece la distribución de los viajes en el tiempo, determinando la hora de demanda máxima. (Florencia Ucha, 2012)
- Espacio público: Es una superficie destinada a la circulación o recreación, hace referente que el espacio público no es "espacio público" porque sea usado por el "público", sino porque reproduce en su uso físico, mental y emocional un determinado valor de lo público el autor (LUDEÑA URQUIZO, 2013).
- Flujo vehicular: Se pueden entender las características y el comportamiento del tránsito, requisitos básicos para el planeamiento, proyecto y operación de carreteras, calles y sus obras complementarias dentro del sistema de transporte. Con la aplicación de las leyes de la física y las matemáticas, el análisis de flujo vehicular describe la forma como circulan los vehículos en cualquier tipo de vialidad, lo cual permite determinar el nivel de eficiencia de la operación. (NAVARRO HUDIEL, Sergio, 2008).
- Frecuencia vehicular: Es el intervalo de tiempo entre el paso de los vehículos consecutivos, generalmente expresado en segundos y medido entre puntos homólogos del par de vehículos. (NAVARRO HUDIEL, Sergio, 2008).
- Generación de viajes: Establece los tipos de viajes que se desarrollan en determinada zona en función de sus variables socioeconómicas. (HCM, 2010)
- Hora Punta: Es el periodo de tiempo en el que se produce la congestión vehicular en avenidas principales debido a su gran demanda por el ingreso o retiro laboral de trabajadores (Machaca, 2016).
- Índice de calidad del aire: Es una herramienta que le dice cuándo se pronostican altos niveles de contaminación del aire y cómo esta afecta su salud. (Centro Nacional de Salud Ambiental, 2022).

- Integración modal: Es el **Proceso común en el que funcionan de forma integrada y coordinada más de un modo de transporte para movilizar a los peatones desde un punto de origen hasta un punto de destino, con objetivo de optimizar el uso de las combinaciones modales generadas en el servicio, aprovechando las ventajas que ofrecen los diferentes componentes integrantes para alcanzar mayores beneficios para los usuarios. Para su adecuada implementación debe considerarse tres aspectos; la primera la coordinación entre las diferentes organizaciones que lo conforman, la segunda conformar una red única de transporte que elimine la duplicación innecesaria de servicio y que tengan tarifas, horarios e información integrada, y por último la unificación de infraestructura del sistema de transporte. (Goncalves, 1990)**
- Limpieza urbana: Conjunto de actividades y procesos que comprenden el almacenamiento, presentación, recolección, transporte, transferencia, tratamiento, disposición, barrido y limpieza de vías y Áreas públicas, recuperación, reúso y reciclaje de los residuos sólidos municipales. (OSMAN, 2013)
- **Mobiliario urbano: Las bancas** son parte del **mobiliario urbano** que **contribuyen a la** comodidad de vida en la calle. Animam a parar a descansar, conversar, esperar un amigo o permanecer un rato. Ayudan a crear un ambiente de comunidad. Uno no espera encontrarlos en las calles residenciales, donde son menos frecuentes que en las calles comerciales. Los lugares para sentarse contribuyen a crear calles elegantes (JACOBS, Marzo ,1996 pág. 314).
- **Modos de transporte: Los modos de transporte son combinaciones de redes,** vehículos y operaciones. También Incluye el caminar, el uso de la bicicleta, el vehículo, las motos lineales ,la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo). (Castellano Ramirez, 2017)

Para (Wiskott, 2015), los modos de transporte como indica la Figura 33, pueden ser no motorizados (A pies, bicicleta, patineta, etc.) o motorizados (bus, taxi, vehículo privado, teleférico, etc.), estos serán descritos a continuación:

Modo no motorizado		Modo motorizado
 Peatón	 Bicicleta	 Vehículo

Modos de transporte Fuente: (Shutterstock, 2014)

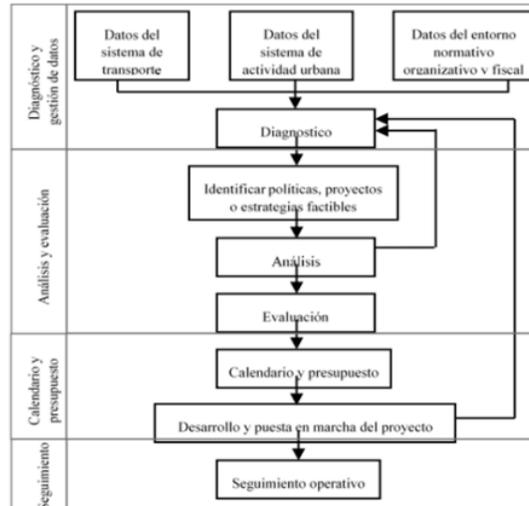
- Movilidad: Se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. (Estevan y A. Sanz, 1996)
- Movilidad peatonal: El método es la caracterización y predominancia peatonal de entornos de movilidad como herramienta útil para evaluarlos desde el punto de vista de su calidad peatonal, utilizado las condicionantes peatonales que son: seguridad, accesibilidad, confort y atractivo, tal como menciona el autor (VALENZUELA, y otros, 2015).
- Movilidad urbana: capacidad al desplazarse en la ciudad y cuyos desplazamientos entre lugares tienen el fin de concentrar actividades. “se hacen mención de que en la movilidad urbana se encuentran algunos elementos que se podrían deducir en dos grandes conjuntos, aspectos subjetivos (viajes – desplazamientos-movimientos) y aspectos objetivos (ubicación de las redes de infraestructura, los diferentes medios de transporte, emplazamiento de diversos servicios, equipamiento)” (AUQUILLA ZAMBRANO, y otros, 2015).
- Movilidad sostenible: sistema de transporte ambientalmente sustentable que no perjudica a sus habitantes o el ecosistema, que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus habitantes. Organización de la Cooperación y Desarrollo Económico (OECD, 2002).
- Movilidad motorizada: Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. (IDAE, 2006)
- Movilidad no motorizada: Los vehículos no motorizados son aquellos que NO proviene de un motor. Es decir, que utilizan la fuerza humana o la de algún animal para poder movilizarse (M.T.C ,2020)
Pues forman parte de esta clasificación:

- ¹⁴ Carretas, carrozas o coches que se desplazan por la fuerza de caballos, mulas, burros e incluso toros en algunos lugares de nuestro país. Estos son llamados "vehículos de tracción animal".
 - Bicicletas, triciclos o triciclos de pasajeros conducidos por una persona. Estos son llamados vehículos de tracción humana.
 - Estos medios de transporte no motorizados son una buena alternativa para contribuir al cuidado del medio ambiente, ya que no producen los gases y agentes contaminantes que suelen emanar los vehículos a motor. Además, su uso ayuda a disminuir la congestión vehicular y los costos de mantenimiento de los vehículos.
- ¹⁵
- o Nivel de ruido: el decibel (dB), es la unidad utilizada para medir la intensidad de un sonido. En la escala de decibeles, el sonido audible más pequeño (casi silencio total) es 0 dB. Un sonido 10 veces más potente que el silencio casi total, es 10 dB; un sonido 100 veces más potente es de 20 dB; y un sonido 1,000 veces más potente que el silencio casi total es de 30 dB (ECOACUSTICA, 2021). En la siguiente infografía, le presentamos algunos sonidos comunes y sus clasificaciones según los niveles de ruido:



- ³⁸ Fuente: Ecoacústica
- o **Nodos urbanos:** Los nodos son aquellos puntos en los que tenemos que tomar decisiones: cruces, rotondas, o plazas. Finalmente, los caminos ("paths") son las vías para transitar de un nodo al siguiente. (LYNCH, Kevin)
 - o **Planificación de transporte urbano:** La planificación del transporte urbano se define como un proceso dinámico que permite decidir qué hacer para cambiar o prever una determinada realidad o problemática a un estado deseado, del modo más eficiente y eficaz posible con la menor concentración de esfuerzos y recursos (Lavado, 2008).

1 Por otra parte (Meyer & Miller, 2001) consideran a la planificación de transporte como un proceso de las cuatro fases que se ilustran en la Figura 30, este refleja la necesidad para un acercamiento de decisión orientada.



Fuente: (Meyer & Miller, 2001)

- 20 ○ Reparto modal o de distribución: Determina la distribución de los viajes según el modo de transporte elegido en una relación de flujo entre dos zonas: origen y destino. (Bravo Muñoz, JM ,2021)
- Ruta: La ruta es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que le permite a la persona desplazarse de un lugar a otro, especialmente mediante automóviles, aunque también es recurrente la presencia en estas de ómnibus. (Ucha, Florencia,2010)
- 45 ○ Señalética: Señalética como una técnica comunicacional que, mediante el uso de señales y símbolos icónicos, lingüísticos y cromáticos, orienta y brinda instrucciones sobre cómo debe accionar un individuo o un grupo de personas en un determinado espacio físico. (Comunicólogos, 2003)
- 45 ○ Señalización: La Señalización es un sistema que tiene por objeto regularizar flujos de gente o de vehículos en un espacio exterior sin influir en la imagen del entorno y sin tener en cuenta sus características. (Comunicólogos, 2003). La señalización peatonal de la calle está diseñada para los recorridos peatonales dentro de las calles de la ciudad donde la señalización permite crear y fomentar una movilidad más integral, indicando la distancia y tiempos de llegada caminado a lugares más

representativos, al cruzar por las cebras (cruceos) peatonales o representación de hitos más importantes de una ciudad, centros de atracción comercial o religioso, entre otros que son parte de la ciudad (PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton, 2018).

- Sistema de señalización: Corresponde a un sistema de comunicación visual sintetizado en un conjunto de señales o símbolos que cumplen la función de guiar, orientar u organizar a una persona o conjunto de personas en aquellos puntos del espacio que planteen dilemas de comportamiento, como por ejemplo dentro de una gran superficie. (Maclovio Arce, 2020)
- Sistema vial: Se entiende por sistema vial, la red de vías de comunicación terrestre, constituidas por el hombre, para facilitar la circulación de vehículos y personas. Está constituido por el conjunto de caminos, rutas, autopistas, calles y obras complementarias. (Cabrera, 2016).
Está constituido por toda la infraestructura que sirve como soporte del sistema de transporte. Está compuesto de los siguientes:
 - a) Vías locales: Contribuyen para el movimiento de flujos dentro de las áreas de actividad cuyo rol fundamental es la integración entre la vía y la propiedad. **Ámbito local. Acceso directo a la propiedad. Intersecciones a nivel. Las velocidades del movimiento son desestimadas.**
 - b) Vías colectoras: Contribuyen para el movimiento de viajes entre vías arteriales y locales. **Ámbito metropolitano y local. Acceso directo a la propiedad. Intersecciones a nivel y semaforizadas.**
 - c) Vías arteriales: Contribuyen para el movimiento de viajes entre vías expresas y colectoras. **Ámbito metropolitano. Mínimo número de accesos directos. Intersecciones a nivel y semaforizadas.**
 - d) Vías expresas: Grandes volúmenes y movimientos rápidos. **Ámbito metropolitano y regional. Sin accesos directos. Intercambios viales.**
- Sistema de transporte: “el conjunto de instalaciones fijas (infraestructura), entidades de flujo (vehículos) y un sistema de control que permiten que las personas y los bienes venzan la fricción de espacio geográfico eficientemente a los efectos de participar oportunamente en ciertas actividades preestablecidas” (Papacostas & Prevendouros (2001)
- Trafico: Se denomina al tránsito de los peatones, entre los cuales cabe destacar el de vía peatonal (vía para o de peatones), definido como “nombre genérico para el

conjunto de lugares especializados para los peatones por donde se pasa andando de un lado a otro. Así mismo se relata la preeminencia de una calle peatonal, como aquella que se destina al uso exclusivo de personas” (SANZ, y otros, 1984).

- Tráfico vehicular: Resultado del movimiento o flujo de vehículos en una determinada vía, calle o autopista. (López, 2014).
- Transporte: El término transporte se utiliza para designar al movimiento que una persona, objeto, animal o fenómeno natural puede hacer desde un lugar a otro. El transporte puede realizarse de muy diversas maneras, aunque normalmente la idea de transporte se relaciona con la de medios de transporte, es decir, aquellos vehículos que sirven para transportar o trasladar personas u objetos. (Garber & Hoel, 2005)
- Transporte urbano: es todo aquel transporte de personas que discurra íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes, situados dentro de un mismo término municipal. (PALACIOS, Felipe, 2016)
- Transporte de alquiler: Utilizado por cualquier persona que pague una tarifa en vehículos proporcionados por un operador, chofer o empleado, ajustándose a los deseos de movilidad del usuario. Taxis, remis, Uber. Servicios de repuestas a la demanda: servicios contratados. Es un transporte público. (PASTOR, Gustavo Luis, 2017)
- Transporte multimodal: El concepto de transporte multimodal hace referencia al “transporte de pasajeros y mercancías, utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente. (Lozano M. d., 2002)
El transporte multimodal trae tanto beneficios para el territorio como para el usuario. Para el territorio existe una racionalización de infraestructura, descongestión, mayor competitividad en el caso de mercancías en exportaciones y menores costos en importaciones. Para el usuario existe menores costos de transporte, menores tiempos de viajes, un solo interlocutor con responsabilidad total entre otras cosas. (Mateus, 2008)
- Transporte público: sistemas de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago

de una tarifa previamente establecida. Las dos últimas modalidades son las que integran el transporte público urbano. (PASTOR, Gustavo Luis,2017)

- Transporte privado: operado por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado. Automóvil, bicicleta, motocicleta, peatón. (PASTOR, Gustavo Luis,2017)
- Uso de suelos: Ocupación de una superficie determinada en función de su capacidad agrológica y por tanto de su potencial de desarrollo, se clasifica de acuerdo a su ubicación como urbano o rural, representa un elemento fundamental para el desarrollo de la ciudad y sus habitantes ya que es a partir de éstos que se conforma su estructura urbana y por tanto se define su funcionalidad. (Procuraduría ambiental y del ordenamiento territorial del D.F.,2013)
- Urbano: A las características que le hacen urbano es un espacio determinado en un área de la cual podemos inferir, que es habitado por determinadas personas y tienes actividades relativamente similares. (GEIGER, 2015)
- Uso de calles: Es de mayor relevancia que el crecimiento económico y social ha cambiado, y por la tanto las calles cumplen una función específica como; para el tránsito vehicular y el paso de peatones. (GEIGER, 2015)
- Vegetación urbana: La vegetación urbana es uno de los elementos que componen el paisaje de las ciudades. Además de funciones estéticas y recreativas, ofrece beneficios ambientales que están ligados al desarrollo sostenible. Los espacios verdes dentro de las ciudades se convierten en los aliados para las problemáticas que aquejan a las urbes. (Telemedellin, 2017).

CAPITULO III

HIPOTESIS

3.1.Hipótesis General:

Incide la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

3.2.Hipótesis Especificas:

- Influye el aspecto físico en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022
- Influye el aspecto funcional en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022
- Influye las condiciones del aspecto ambiental urbano en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

3.3.Variables:

3.3.1. Definición conceptual de la variable:

- MOVILIDAD URBANA (Variable independiente)
Son desplazamiento realizados a través de diferentes medios que presentan condiciones de uso (aspectos físicos). Así, los medios motorizados y no motorizados tienen un carácter universal (colectivo, democráticos y los transportes privados). Midiendo a través de una investigación de origen y destino (aspecto funcional) y condicionada por los niveles socioeconómicos de la población. Por lo tanto, la limitación de la movilidad de una ciudad puede inferir en su condición de acceso a los bienes y servicios urbanos, de forma tal que disminuye su calidad de vida. El diseño del espacio público, la infraestructura y en general el ambiente urbano, tienen que ser agradable y eficiente. (VELÁSQUEZ M, Carmen V. -2015).
- CALIDAD DE VIDA URBANA (Variable dependiente)
Las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable en términos de confort asociados a lo ambiental, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. (Luengo, 1998).

3.3.2. Definición operacional de las variables:

- MOVILIDAD URBANA (Variable independiente)

Acciones de desplazamiento que se da a través de una red de transporte que conecta y conduce a equipamientos básicos y de mayor envergadura que lo vivencia la población en sus diversos servicios, que cuenta con adecuadas calles, aceras con conectividad e integración y accesibilidad adecuada y con una visión agradable a la población.

- CALIDAD DE VIDA URBANA (Variable dependiente)

Condiciones del ambiente en el que se encuentra el área de estudio que sea confortable y óptima para satisfacer las los requerimientos mínimos para la sustentabilidad de la vida humana y la interacción social.

3.3.3. Operacionalización de variables:

Variable Independiente: “Movilidad Urbana”

Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
<p>Son desplazamientos realizados a través de diferentes medios que presentan condiciones de uso (aspectos físicos). Así, los medios motorizados y no motorizados tienen un carácter universal (colectivo, democráticos y los transportes privados). Midiendo a través de una investigación de origen y destino (aspecto funcional) y condicionada por los niveles socioeconómicos de la población. Por lo tanto, la limitación de la movilidad de una ciudad puede inferir en su condición de acceso a los bienes y servicios urbanos, de forma tal que disminuye su calidad de vida. El diseño del espacio público, la infraestructura y en</p>	<p>Acciones de desplazamiento que se da a través de una red de transporte que conecta y conduce a equipamientos básicos y de mayor envergadura que lo vivencia la población en sus diversos servicios, que cuenta con adecuadas calles, aceras con conectividad e integración y accesibilidad adecuada y con una visión agradable a la población.</p>	<p><i>ASPECTO FISICO</i></p>	<p>Estructura de acera</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acera anchura • continuidad • Conservación 	Ordinal
			<p>estructura de calle</p> <ul style="list-style-type: none"> • calle anchura • continuidad • conservación 	Ordinal
			<p>Estructura de ruta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intersección distancia • Intersección diseño • nodos urbanos 	Ordinal
			<p>Estructura de conectividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • integración 	Ordinal
			<p>Mobiliario urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> • Iluminación artificial • Paraderos • Obstáculos • Señalética • Elementos urbanos 	Ordinal
		<p><i>ASPECTO FUNCIONAL</i></p>	<p>Sistema vial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arterial urbano principal • Arterial urbano menor • Calles colectoras • Calles locales 	Ordinal

9

general el ambiente urbano, tienen que ser agradable y eficiente. (VELÁSQUEZ M, Carmen V. -2015).

			Accesibilidad y cobertura del transporte (frecuencia de servicio, cantidad) <ul style="list-style-type: none"> • Transporte publico colectivo • Transporte publico individual • Vehículo privado 	Ordinal	
			Tiempos de viaje <ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de viaje en hora punta mañana • Tiempo de viaje en transporte público en hora punta mañana 	Ordinal	
			Tipos de desplazamientos: <ul style="list-style-type: none"> • Distribución modal • Diversidad de los modos de transporte (personas) 	Ordinal	
			Seguridad vial (Accidentes de tránsito)	Ordinal	
			Espacio publico <ul style="list-style-type: none"> • Señalización • Estacionamiento • Equipamientos 	Ordinal	
			Uso de suelo <ul style="list-style-type: none"> • Edificio- altura • Edificio- tipo 	Ordinal	
			<i>ASPECTO AMBIENTAL</i>	Contaminación <ul style="list-style-type: none"> • Contaminación de aire • Contaminación sonora 	Ordinal
				Vegetación <ul style="list-style-type: none"> • Arbolado urbano • Arbustos 	Ordinal

			• Tratamiento de áreas libres	
--	--	--	-------------------------------	--

Variable Dependiente: "Calidad De Vida Urbana"

Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición	
Las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable en ⁴² términos de confort asociados a lo ambiental, económico productivo, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. (Luengo, 1998)	Condiciones del ambiente en el que se encuentra el área de estudio que sea confortable y óptima para satisfacer las los requerimientos mínimos para la ⁴² sustentabilidad de la vida humana y la interacción social.	Confort ambiental	Calidad del aire	Ordinal	
			Nivel de ruido	Ordinal	
			Limpieza urbana	Ordinal	
			Tráfico vehicular	Ordinal	
		Dimensión espacial (Ambiente Artificial urbano – arquitectónico)		Compatibilización de uso de suelos	Ordinal
				Control del sistema vial (ritmo y velocidad)	Ordinal
				Calidad del mobiliario urbano	Ordinal
				Sistema de señalización	Ordinal

8 CAPITULO IV METODOLOGÍA

4.1. Método de investigación:

El método de estudio para la investigación fue el **método científico** (Mario Bunge, 1996), nos define como el conjunto de reglas que señalan el procedimiento para llevar a cabo una investigación cuyos resultados sean aceptados como válidos por la comunidad científica. Dice que es el conjunto de procedimientos por los cuales se plantean los problemas científicos y se ponen a prueba las hipótesis.

4.2. Tipo de investigación

El presente trabajo es de **tipo aplicada**, (Lozada, 2014, pág. 34) “La investigación aplicada busca la generación de conocimiento con aplicación directa a los problemas de la sociedad o el sector productivo. Esta se basa fundamentalmente en los hallazgos tecnológicos de la investigación básica, ocupándose del proceso de enlace entre la teoría y el producto”.

4.3. Nivel de investigación

El presente trabajo es de **nivel explicativo**, (Hernández, 2006, pág. 108) “El nivel explicativo su interés se centra en explicar porque ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o porque se relacionan dos o más variables”.

4.4. Diseño de la investigación

El presente trabajo es de **tipo no experimental/ transeccional/ correlacional-causal**; (Hernández, 1997, pág. 54) ³⁵ estos diseños describen relaciones entre dos o más categorías conceptos o variables en un momento determinado a veces únicamente en términos correlacionales, otras en función a la relación causa- efecto (causales).

4.5. Población y muestra

La población son las vías ubicadas dentro del Sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo. Para nuestra muestra serían las vías que contienen mayor flujo de transporte que tienen un déficit en la movilidad urbana que se encuentran en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo. Al tratarse de una población excesivamente amplia se recoge la información a partir del estado actual de las vías. El tipo de muestreo empleado es el no probabilístico (Cuesta, 2009, pág. 22) “el muestreo no probabilístico es una técnica de muestreo donde las muestras se recogen en un proceso que no brinda a todos los individuos de la población iguales oportunidades de ser seleccionados. A diferencia del muestreo probabilístico, la muestra no probabilística no es un producto de un proceso de selección aleatoria. Los sujetos en una muestra no probabilística generalmente son seleccionados en función de su accesibilidad o a criterio personal e intencional del investigador”.

Por ende, se eligió las vías con mayor presencia de movilidad en su mayoría las calles donde circulan el transporte urbano: Av. Ferrocarril, Calle Real, Jr. Cajamarca, Jr. Ica, Av. Giráldez.

4.6. Técnicas e ²⁹ instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos de investigación son los recursos que el investigador puede utilizar para abordar problemas y fenómenos y extraer información de ellos: formularios en papel, dispositivos mecánicos y electrónicos que se utilizan para recoger datos o información sobre un problema o fenómeno determinado.

²⁵ La ficha de observación se utiliza cuando el investigador quiere medir, analizar o evaluar un objetivo en específico; es decir, obtener información de dicho objeto. Se puede aplicar para medir situaciones extrínsecas e intrínsecas de las personas; actividades, emociones. También se puede aplicar para evaluar las redes sociales o indicadores de gestión, la ficha de observación se direcciona a medir una población preestablecida, con indicadores y criterios preestablecidos. (Arias, 2020, pág. 14)

40 Técnica:	Instrumento:
Fichas de observación:	Fichas de observación: Observación directa

Para la validación y de confiabilidad el instrumento se aplicó la técnica del juicio de expertos, método cada vez más utilizado en la investigación, “consiste, básicamente, en solicitar a una serie de personas la demanda de un juicio hacia un objeto, un instrumento, un material de enseñanza, o su opinión respecto a un aspecto concreto” (Cabero y Llorente, 2013, pág. 14), es una técnica cuya realización adecuada desde un punto de vista metodológico constituye a veces el único indicador de validez de contenido del instrumento de recogida de datos o de información (Escobar Pérez, 2008).

8 4.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Se realizará fichas de observación para las diversas dimensiones tomando en cuenta que se realizará por tramos en las diversas calles donde se observará la movilidad urbana.

Asimismo, para el procesamiento de datos se utilizó el software estadístico IBM SPSS Statistics Versión 23. Realease 23.0.0.0

8 4.8. Aspectos éticos de la investigación

Para la investigación se consideró el Código de Ética para la Investigación Científica de la Universidad Peruana Los Andes, se tuvo en cuenta los principios y normas de comportamiento indicados en el artículo 4º, los cuales rigen la actividad investigadora destacando la responsabilidad y veracidad que garantizan el estricto apego a la verdad de la investigación en todas las etapas del proceso, desde la formulación del problema hasta la interpretación y la comunicación de los resultados; asimismo el Artículo 5º. normas de comportamiento de quienes investigan, el cual procede con rigor científico asegurando la validez, la fiabilidad y credibilidad de sus métodos, fuentes y datos.

CAPITULO V

RESULTADO

5.1.Descripción del diseño tecnológico

Para el desarrollo de esta investigación se hizo uso de estas herramientas:

ASPECTO FÍSICO

- Flexómetro: herramienta que se usa para medir tramos cortos en unidades de m, cm.
- Wincha: herramienta que se usa para medir tramos largos en unidades de m, cm.

ASPECTO AMBIENTAL

- ²⁶ SONOMETRO: instrumento de medida que sirve para medir niveles de presión sonora (de los que depende). En concreto, el sonómetro mide el nivel de ruido que existe en determinado lugar y en un momento dado. La unidad con la que trabaja el sonómetro es el decibelio. Si no se usan curvas (sonómetro integrador), se entiende que son ($dB_{\{SPL\}}dB_{\{\{SPL\}\}}$).(WIKIPEDIA)
- BREEZO METER: aplicación que mide y detalla los porcentajes de contaminantes en el lugar que te encuentras, mediante un mapeo de calor en el sistema BAQI. (WIKIPEDIA)

Las herramientas y aplicaciones usadas, fueron de gran importancia ya que con ello se pudo medir tanto distancias, como contaminantes.

Para llevar a cabo la constatación de la información con el recojo de datos en las fichas se hizo trabajo en cabina usando los siguientes programas:

- Microsoft Excel
- Software estadístico IBM SPSS Statistics Versión 23. Realease 23.0.0.0
- Microsoft Word

Dentro del instrumento estadístico se aplicó la regresión lineal ordinal, es una técnica de análisis de datos que utiliza las matemáticas para encontrar las relaciones entre dos factores de datos. Luego, utiliza esta relación para predecir el valor de uno de esos factores basándose en el otro. Normalmente, la predicción tiene un número finito de resultados, como un sí o un no (IBM, SPSS Statistics)

Debido a que el nivel de investigación es la correlación- causal donde vemos la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida; se tomó este instrumento como el mas adecuado, ya que, el Rho de Spearman solo confirma que si hay relación, mas no el nivel de incidencia que tienen las variables y dimensiones; en este instrumento por defecto se aplica el Rho de Spearman y el cuadro de Nagelkerke nos permite ver el nivel de la incidencia significativa.

Se realizó un análisis de las variables según el instrumento que son las fichas de observación, de las cuales de realizaron fichas donde explica la participación de los reactivos en la cada dimensión:

- VARIABLE INDEPENDIENTE: MOVILIDAD URBANA

Se realizo un análisis de las 3 dimensiones con los que está conformado esta variable:

ASPECTO FISICO

ESTRUCTURA DE CALZADA/ ACERA – CALLE REAL



MZ	DIMENSION	
	ACERA	CALZADAS
1	5	6.5
2	3.25	6.5
3	3	6.5
4	4.75	6.5
5	4.75	6.5
6	4.125	6.5
7	5.32	6.5
8	5.6	6.5
9	5.6	6.5
10	5.68	6.5
11	2.5	6.5
12	2.5	6.5



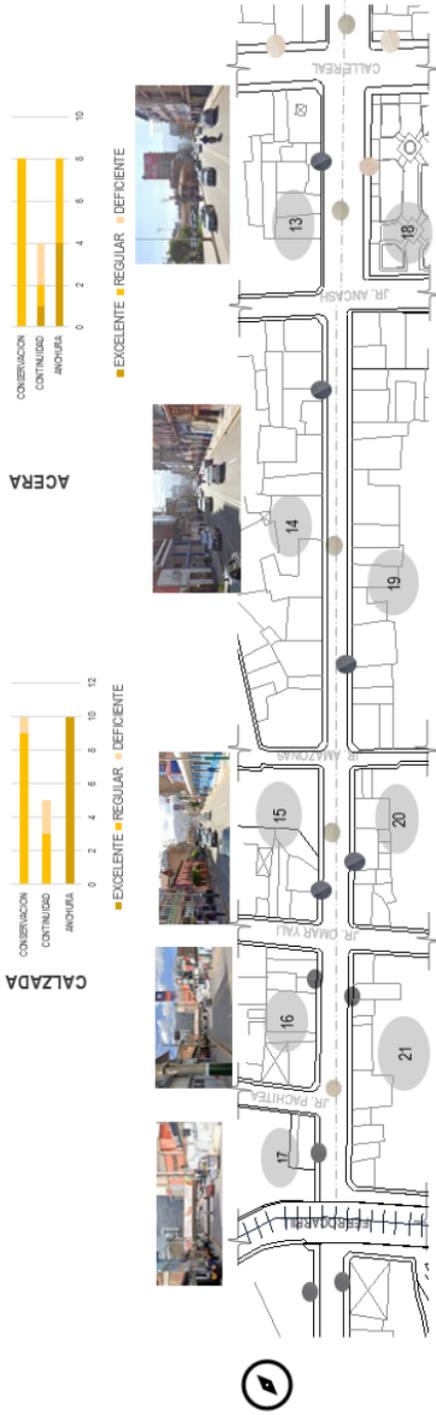
MZ	MATERIALIDAD	
	ACERA	CALZADAS
1	Concreto estripado	Pavimento de concreto
2	Concreto estripado	Pavimento de concreto
3	Concreto estripado	Pavimento de concreto
4	Concreto estripado	Pavimento de concreto
5	Concreto estripado	Pavimento de concreto
6	Concreto estripado	Pavimento de concreto
7	Concreto estripado	Pavimento de concreto
8	Concreto estripado	Pavimento de concreto
9	Concreto estripado	Pavimento de concreto
10	Concreto estripado	Pavimento de concreto
11	Concreto estripado	Pavimento de concreto
12	Concreto estripado	Pavimento de concreto



Fuente: Elaboración propia

ASPECTO FISICO

ESTRUCTURA DE CALZADA/ ACERA – AV. GIRALDEZ



MZ.	DIMENSION	
	ACERA	CALZADAS
13	2.83	6.1
14	2.83	6.1
15	2.86	6.1
16	3.00	6.1
17	3.78	6.1
18	5.72	6.1
19	1.82	6.1
20	2.86	6.1
21	2.86	6.1

MZ.	MATERIALIDAD	
	ACERA	CALZADAS
13	Adoquin	Pavimento de concreto
14	Adoquin	Pavimento de concreto
15	Adoquin	Pavimento de concreto
16	Concreto	Pavimento de concreto
17	Concreto	Pavimento de concreto
18	Concreto estriado	Pavimento de concreto
19	Adoquin	Pavimento de concreto
20	Adoquin	Pavimento de concreto
21	Concreto	Pavimento de concreto



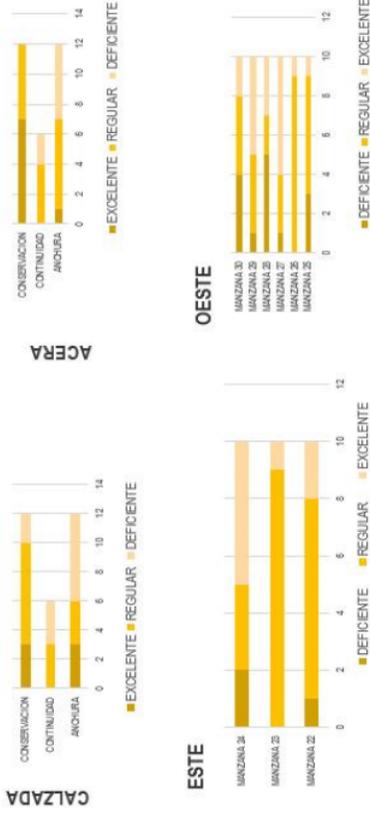
Fuente: Elaboración propia

ASPECTO FISICO

ESTRUCTURA DE CALZADA/ ACERA – PROLG. CAJAMARCA



MZ.	MATERIALIDAD ACERA	MATERIALIDAD CALZADAS
22	Concreto	Pavimento de concreto
23	Concreto	Pavimento de concreto
24	Concreto	Pavimento de concreto
25	Concreto	Pavimento de concreto
26	Concreto	Pavimento de concreto
27	Concreto	Pavimento de concreto
28	Concreto	Pavimento de concreto
29	Concreto	Pavimento de concreto
30	Concreto	Pavimento de concreto

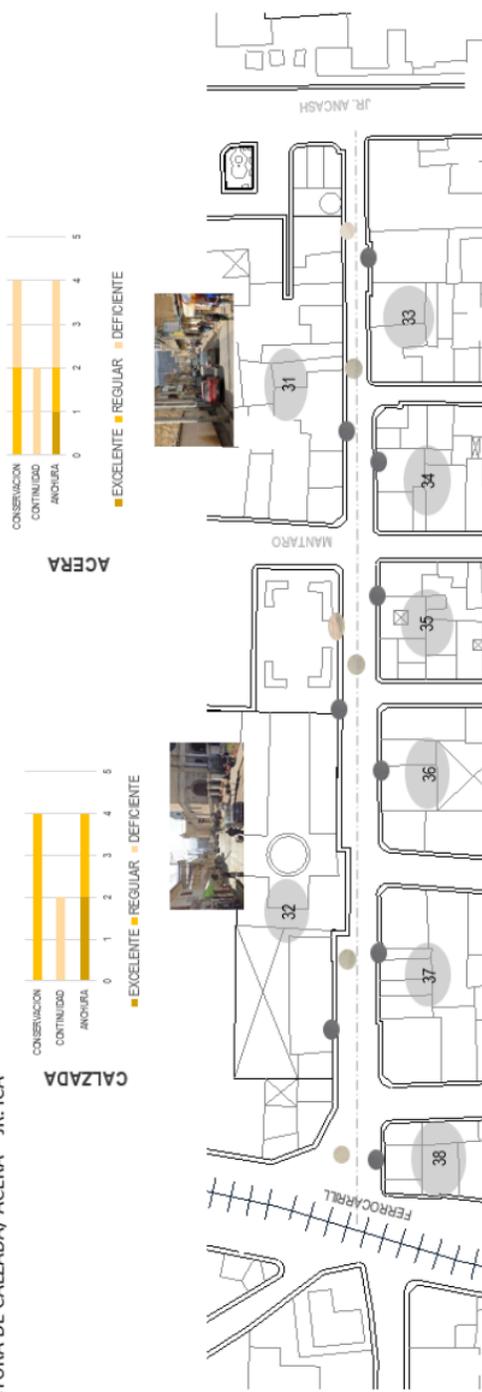


MZ.	DIMENSION ACERA	DIMENSION CALZADAS
22	1.50	3.8
23	1.0	5.4
24	2.40	6.1
25	1.5	3.8
26	1.5	4.08
27	1.15	5.4
28	1.13	5.15
29	3.415	6.1
30	3.15	6.1
	4.59	

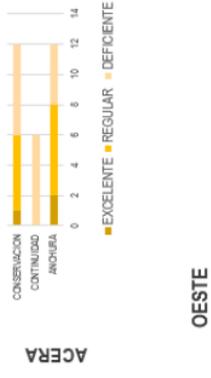
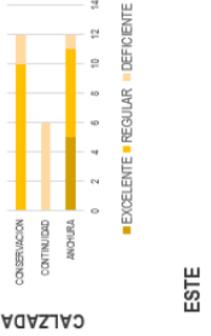
Fuente: Elaboración propia

ASPECTO FISICO

ESTRUCTURA DE CALZADA/ ACERA – JR. ICA

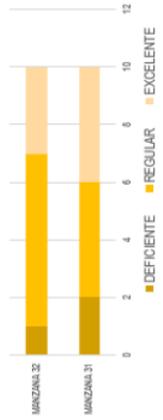


MZ	DIMENSION	
	ACERA	CALZADAS
31	3.12	2.55
32	1.1	4.625
33	1.13	2.55
34	1.7	3.305
35	1.63	5.575
36	1.48	4.625
37	2.15	5.1
38	3.3	4.925

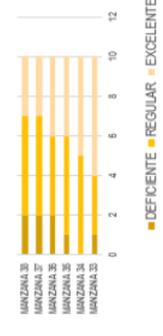


MZ	MATERIALIDAD	
	ACERA	CALZADAS
31	Concreto	Pavimento de concreto
32	Concreto	Pavimento de concreto
33	Concreto	Pavimento de concreto
34	Concreto	Pavimento de concreto
35	Concreto	Pavimento de concreto
36	Concreto	Pavimento de concreto
37	Concreto	Pavimento de concreto
38	Concreto	Pavimento de concreto

ESTE



OESTE



Fuente: Elaboración propia

ASPECTO FISICO

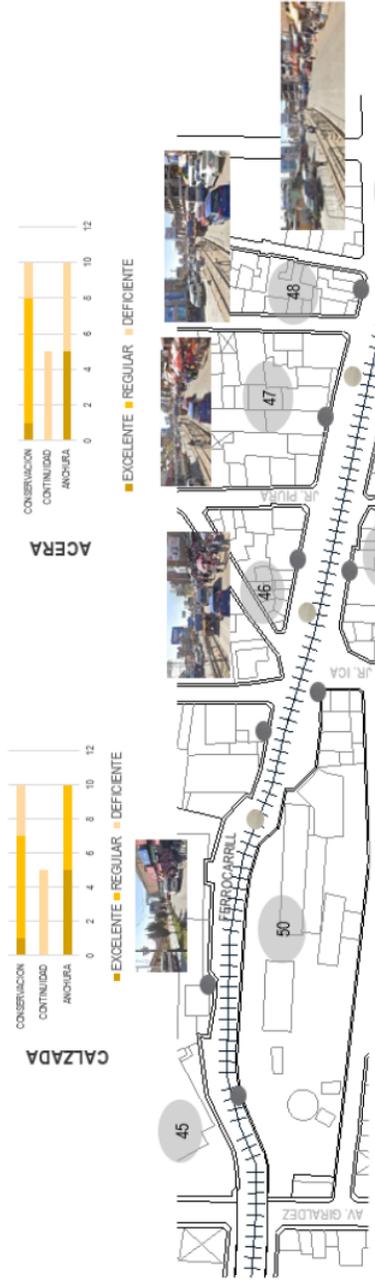
ESTRUCTURA DE CALZADA/ ACERA – JR. HUANUCO



Fuente: Elaboración propia

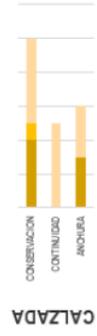
ASPECTO FISICO

ESTRUCTURA DE CALZADA/ ACERA – AV. FERROCARRIL

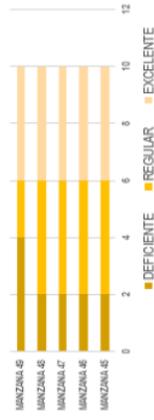


MZ	DIMENSION	
	ACERA	CALZADAS
45	4.25	8.5
46	3.1	8.6
47	4.4	8.95
48	4.4	11.8
49	2.84	9.95
50	1.65	8.4
51	4.25	10.3
52	4	11
53	4.25	11.54
54	4	11.59

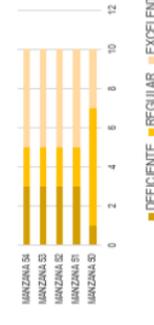
MZ	MATERIALIDAD	
	ACERA	CALZADAS
45	Concreto	Concreto
46	Concreto	Pavimento de concreto
47	Concreto	Concreto
48	Concreto	Concreto
49	Concreto	Concreto
50	Concreto	Concreto
51	Concreto	Pavimento de concreto
52	Concreto	Concreto
53	Concreto	Concreto
54	Concreto	Concreto



ESTE

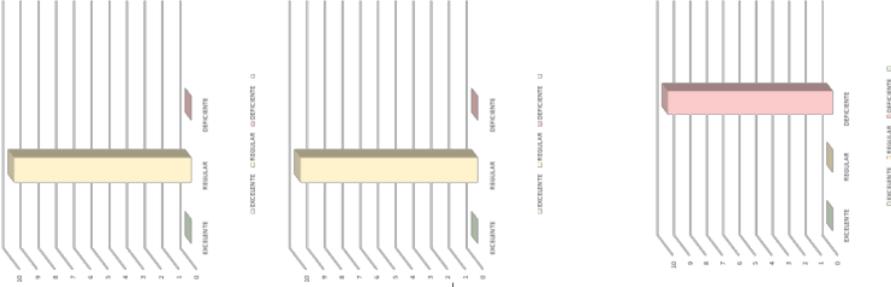


OESTE



Fuente: Elaboración propia

FUNCIONAL
SISTEMA VIAL - FLUJO DE TRANSPORTE



ANALISIS FLUJO DE TRANSPORTE

AV. GIRALDEZ
E R D

la av. Giráldez tiene un flujo regular en ambos sentidos siendo una calle colectora principal.



CALLE REAL
E R D

la calle real tiene un flujo regular en ambos sentidos siendo una calle arterial urbano principal.

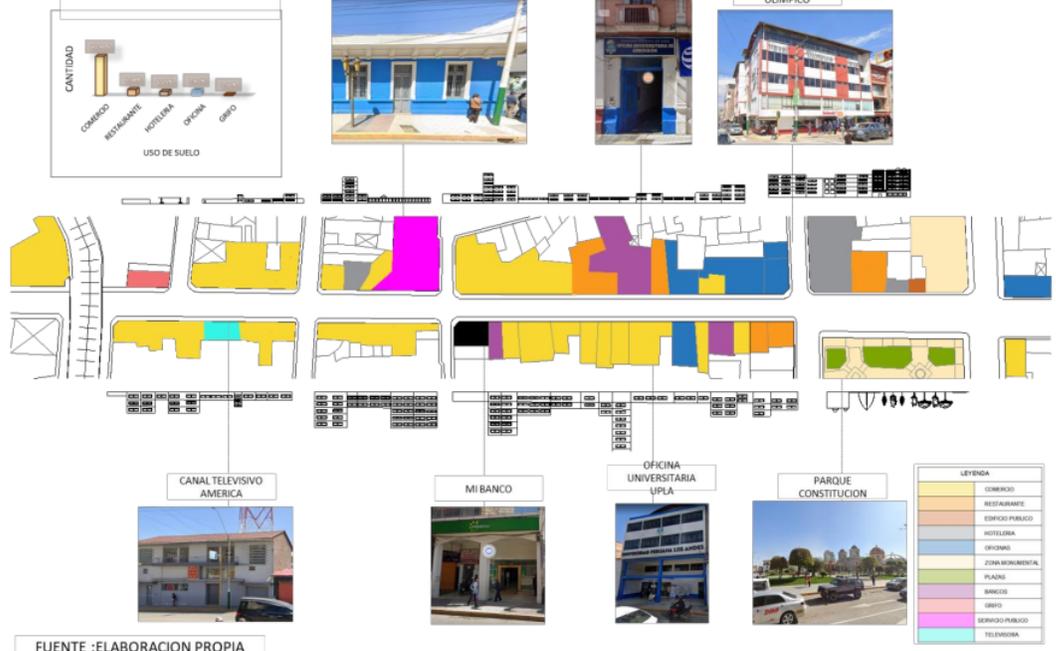


JIRON .ICA
E R D

El jirón ica tiene un flujo deficiente hacia el sentido este funcionando como una calle arterial urbano menor.

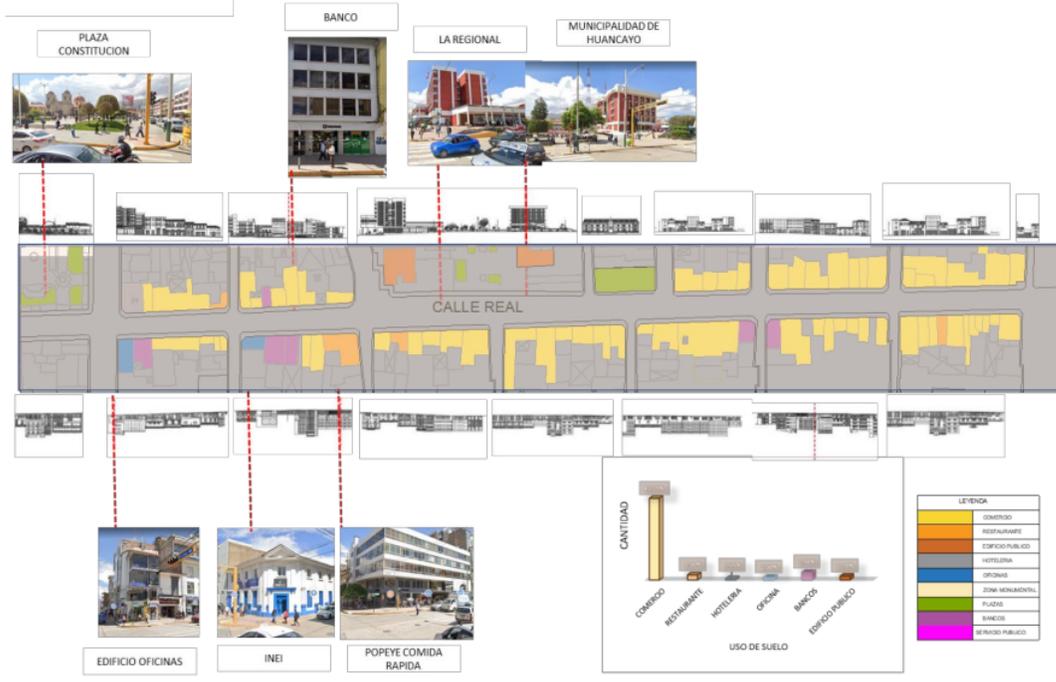


AV. GIRALDEZ



FUENTE : ELABORACION PROPIA

CALLE REAL



JIRON HUANUCO



JIRON ICA

PUNTOS COMERCIALES



PARQUE INMACULADA



PUESTO DE JUGOS



COLEGIO FAUSTINO SANCHEZ CARRION



HOTEL PRESIDENTE

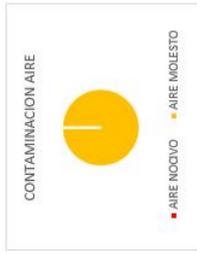
FERROCARRIL



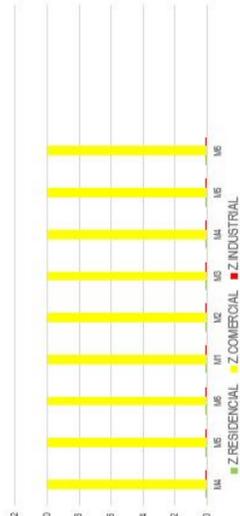
FERROCARRIL



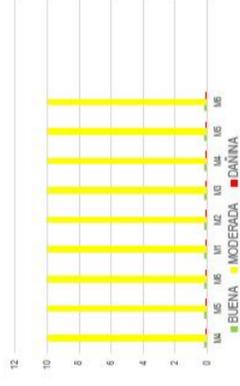
ASPECTO AMBIENTAL



AIRE
CONTAMINACION



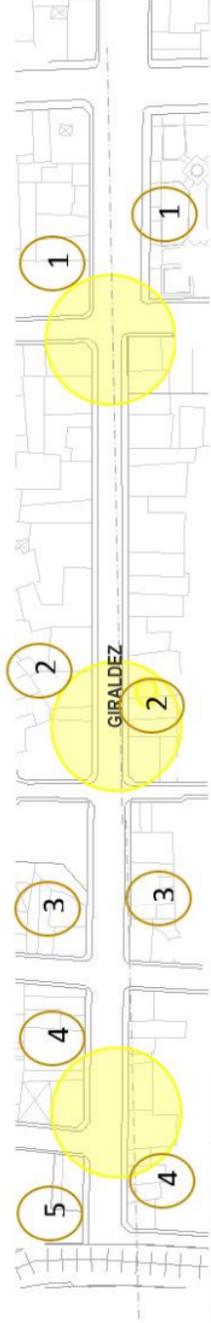
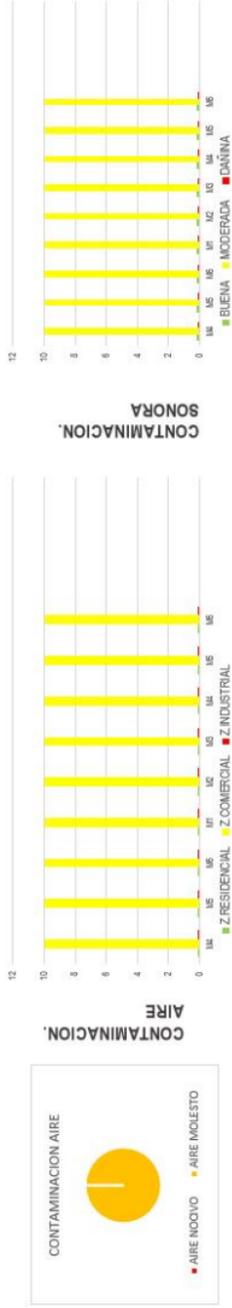
SONORA
CONTAMINACION



Fuente: Elaboración propia



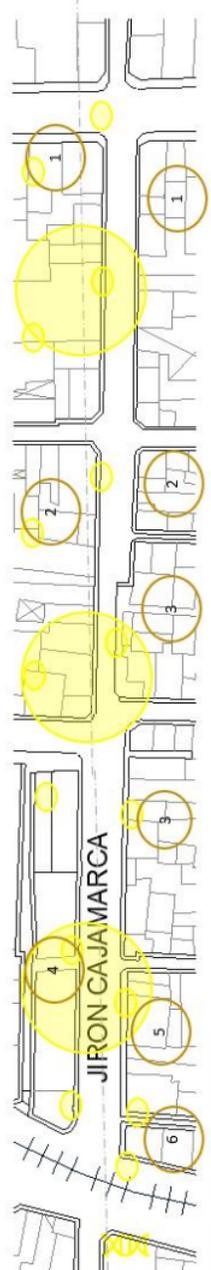
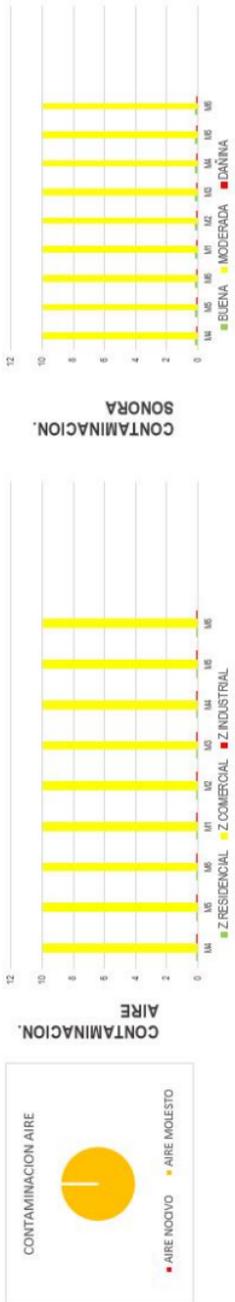
la contaminación de aire en la
vía de la calle Real es regular y
la contaminación sonora es
regular



Fuente: Elaboración propia



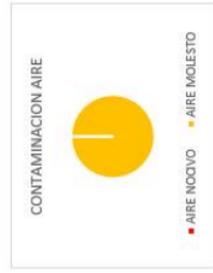
en la av. Giraldez la contaminación de aire es regular y la contaminación sonora es regular



Fuente: Elaboración propia

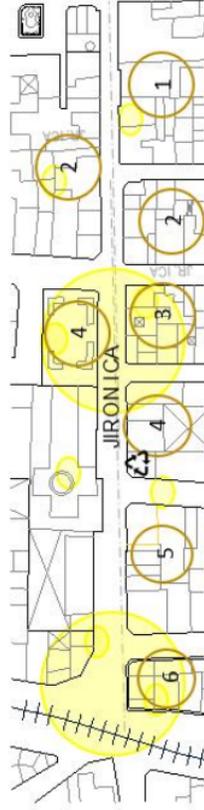
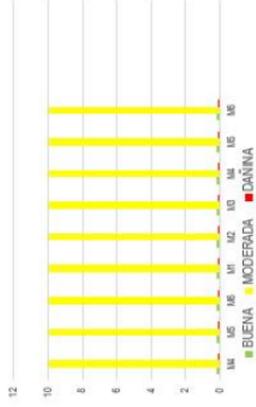


LA CONTAMINACIÓN EN EL JIRÓN
CAJAMARCA ES REGULAR Y LA
CONTAMINACIÓN SONORA ES REGULAR



CONTAMINACION AIRE

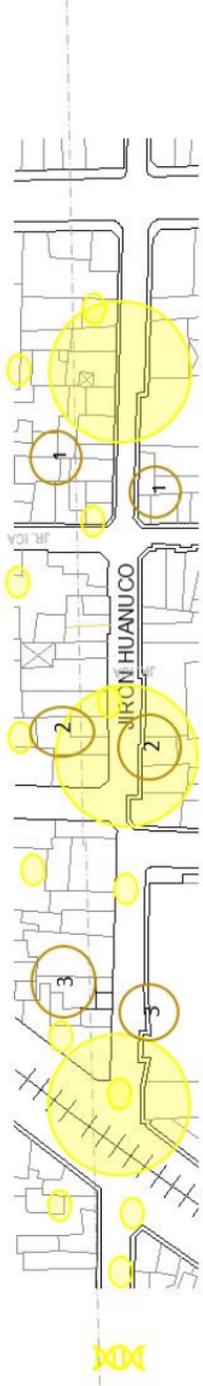
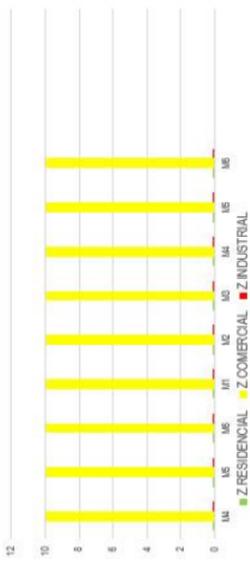
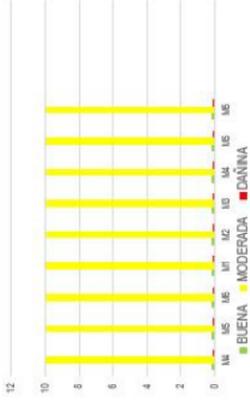
CONTAMINACION SONORA



Fuente: Elaboración propia



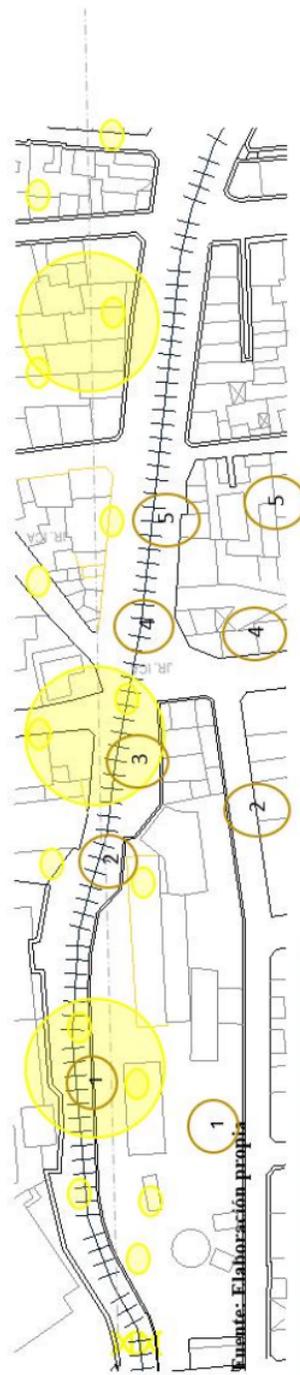
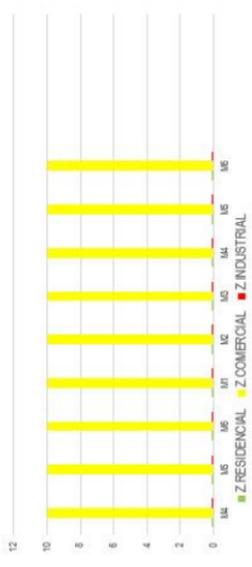
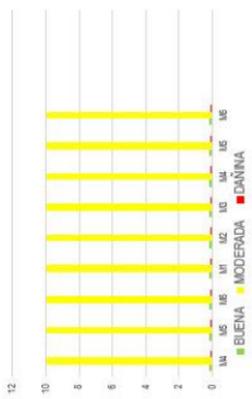
LA CONTAMINACIÓN EN EL JIRÓN ICA ES
REGULAR Y LA CONTAMINACIÓN SONORA ES
REGULAR



Fuente: Elaboración propia



LA CONTAMINACIÓN EL JIRÓN HUÁNUCO ES REGULAR Y LA CONTAMINACIÓN SONORA ES REGULAR



LA CONTAMINACIÓN EN LA VÍA DE LA CALLE REAL ES REGULAR Y LA CONTAMINACIÓN SONORA ES REGULAR

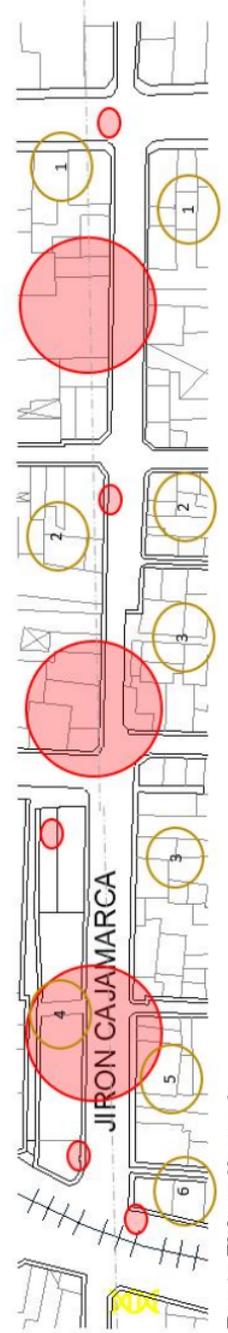
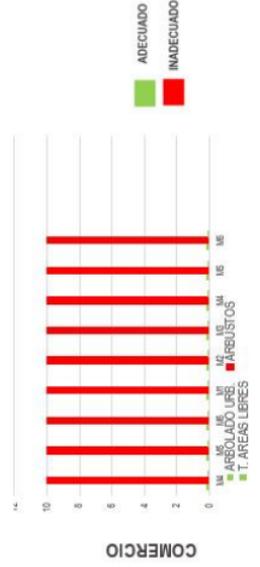
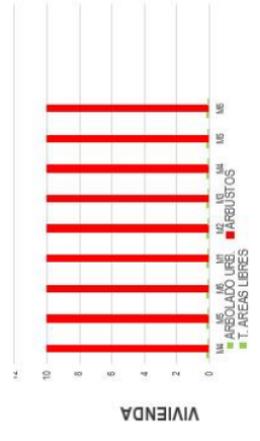
ASPECTO AMBIENTAL



Fuente: Elaboración propia



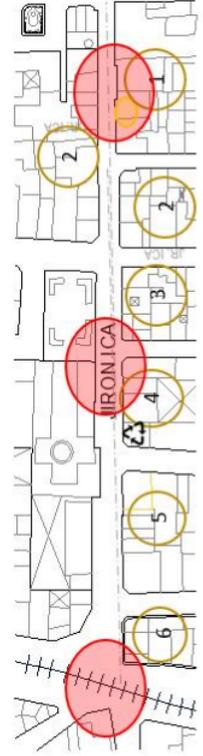
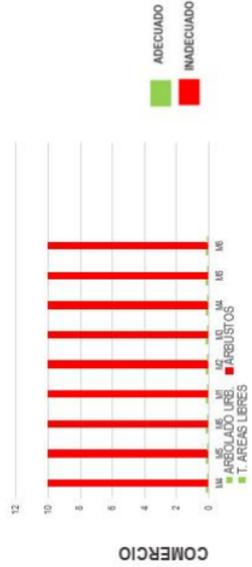
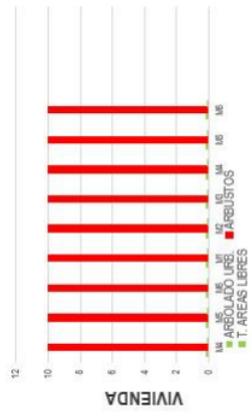
EN LA CALLE REAL SI HAY PRESENCIA DE VEGETACIÓN (ARBOLADO, ARBUSTOS, TRATAMIENTO DE ÁREAS LIBRES)



Fuente: Elaboración propia



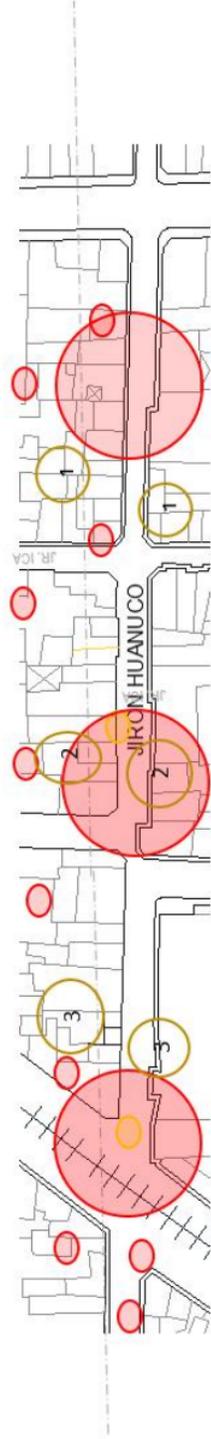
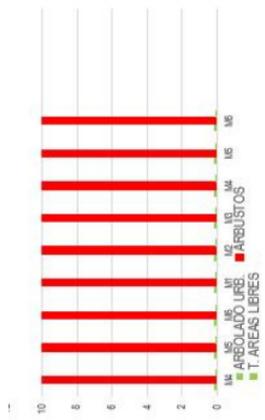
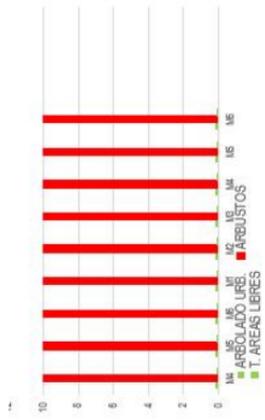
EN LA CALLE DEL JIRO CAJAMARCA NO HAY PRESENCIA DE TRATAMIENTO EN VEGETACIÓN.



Fuente: Elaboración propia



EN EL JIRO ICA NO HAY PRESENCIA DE TRATAMIENTO EN VEGETACIÓN.



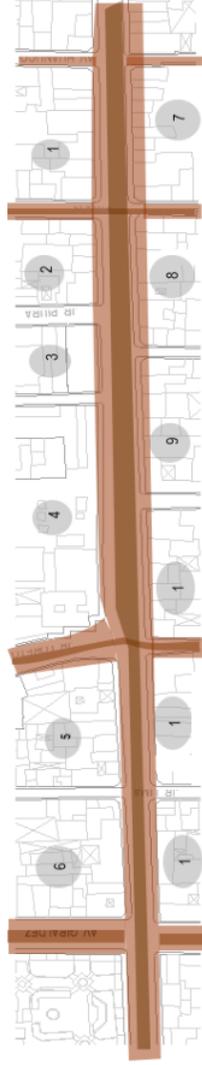
Fuente: Elaboración propia

EN EL JIRON ICA, LA PRESENCIA DE VEGETACION ES NULA.

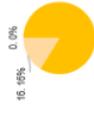


CONFORT AMBIENTAL – CALLE REAL

CALIDAD DE AIRE

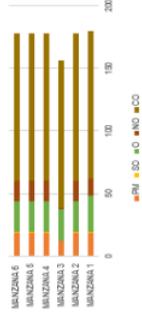


DAÑOS A LA SALUD

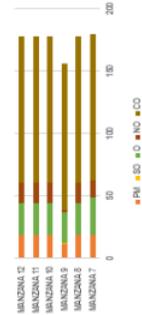


● EXCELLENTE ● REGULAR ● DEFICIENTE

ESTE



OESTE



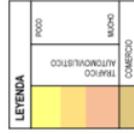
CONTAMINANTES



■ PM ■ SO ■ O ■ NO ■ CO

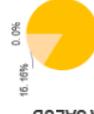


NIVEL DE RUIDO



MZ	NIVEL SUMINORO	DEGRESOS
1	05-75db	
2	05-81db	
3	05-85db	
4	05-75db	
5	05-75db	
6	05-50	
7	05-75db	
8	05-81db	
9	05-85db	
10	05-55db	
11	05-55db	
12	05-50	

LA SALUD

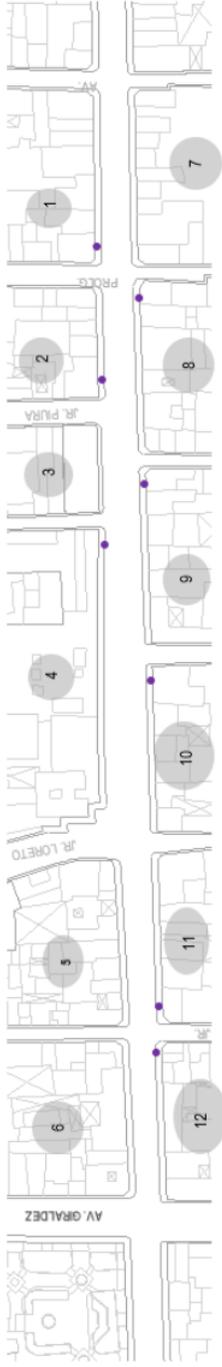


● EXCELLENTE ● REGULAR ● DEFICIENTE

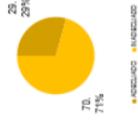


Fuente: Elaboración propia

LIMPIEZA URBANA

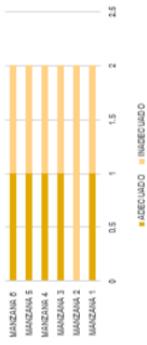
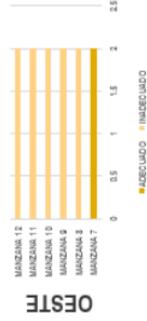


SEGÚN EL ESTADO QUE SE ENCUENTRA

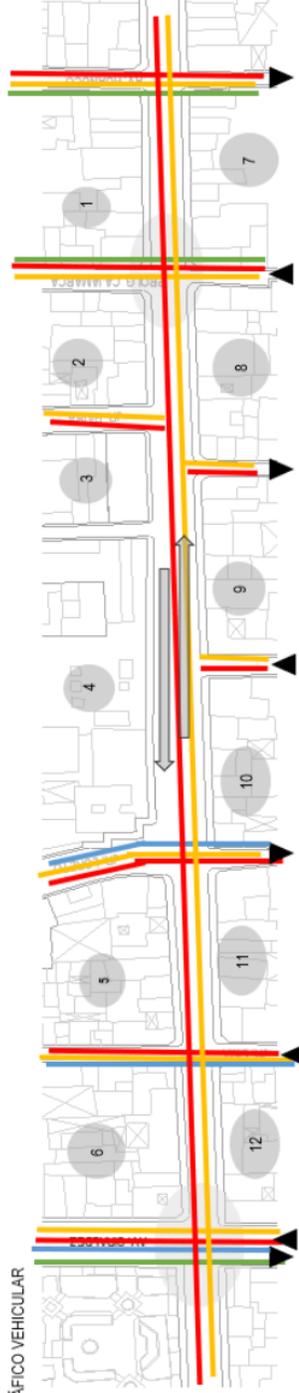


LEYENDA

	Tachos de residuos sólidos
--	----------------------------



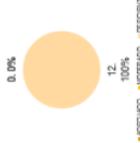
TRÁFICO VEHICULAR



LEYENDA

	Transporte público
	gondol, rickshaws
	Transporte público colectivo
	Transporte Privado
	Transporte privado, vehículo particular
	Punto de conflicto vial

SEGÚN LA DENSIDAD EN HORA PUNTA

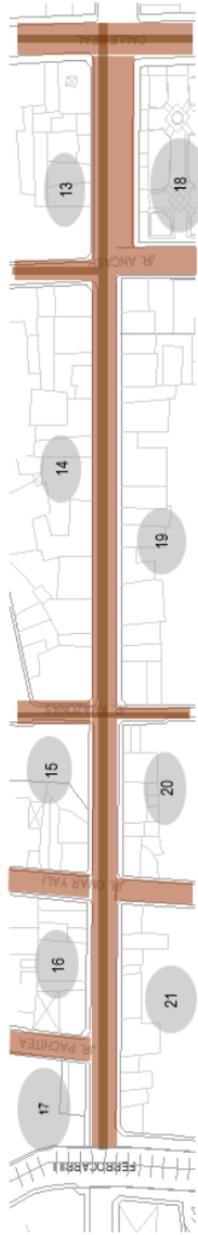


PUNTO DONDE SE TOMO DATOS

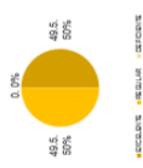


CONFORT AMBIENTAL – AV. GIRALDEZ

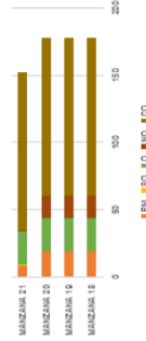
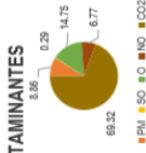
CALIDAD DE AIRE



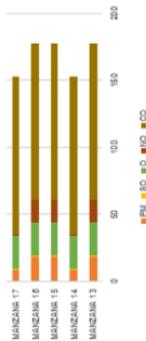
DAÑOS A LA SALUD



CONTAMINANTES



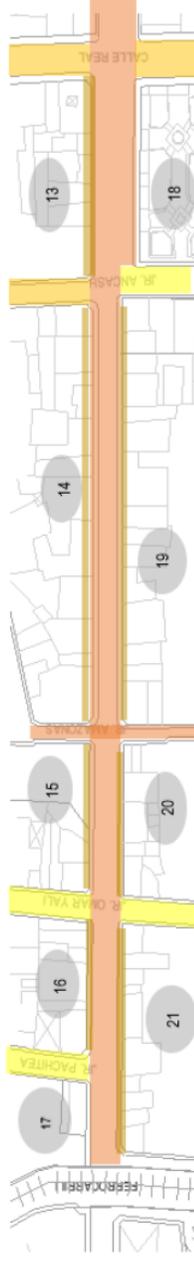
ESTE



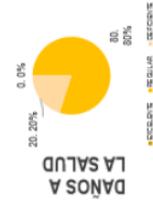
ESTE



NIVEL DE RUIDO



MZ.	NIVEL SONORO	DECIBELES
13	68-80 DB	
14	59-63 DB	
15	79-89 DB	
16	68-75 DB	
17	71-78 DB	
18	68-80 DB	
19	68-75 DB	
20	59-63 DB	
21	79-89 DB	
ESTE		
OESTE		

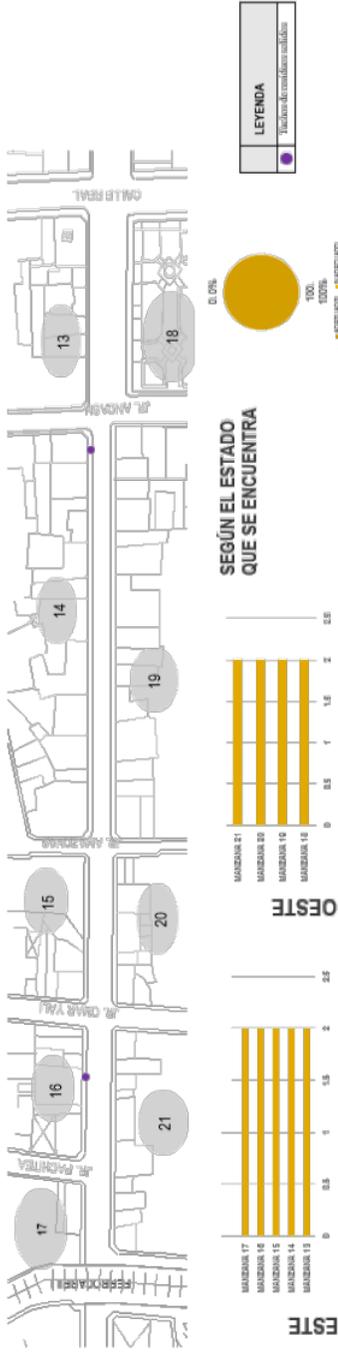


LEYENDA

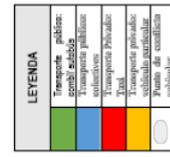
COMERCIO	INDUSTRIAL	RESIDENCIAL
TRAFICO AUTOMOVILISTICO	INDUSTRIAL	RESIDENCIAL
COMERCIO	INDUSTRIAL	RESIDENCIAL

Fuente: Elaboración propia

LIMPIEZA URBANA



TRÁFICO VEHICULAR

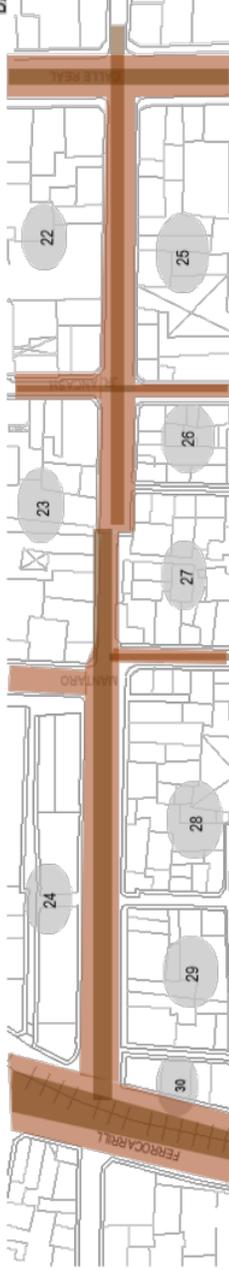


Fuente: Elaboración propia

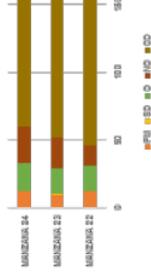
CONFORT AMBIENTAL – PROLG. CAJAMARCA

CALIDAD DE AIRE

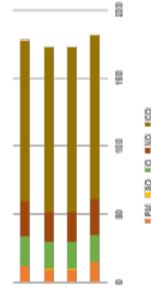
DAÑOS A LA SALUD



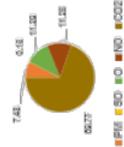
ESTE



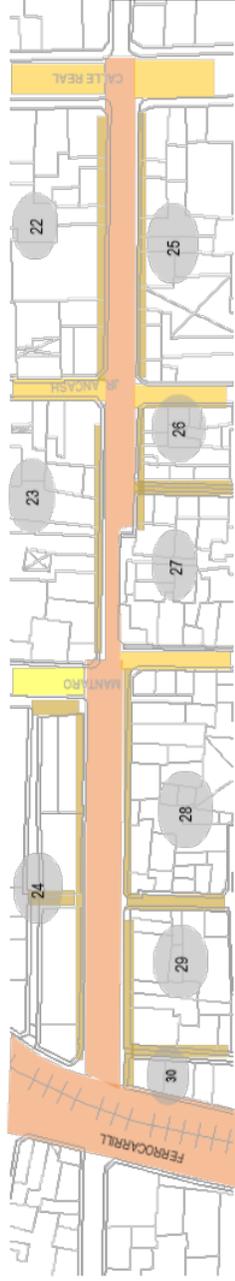
OESTE



CONTAMINANTES



NIVEL DE RUIDO



LEYENDA

ROJO
AMARILLO
VERDE
ANARANJADO
GRIS
BLANCO
CONCRETO

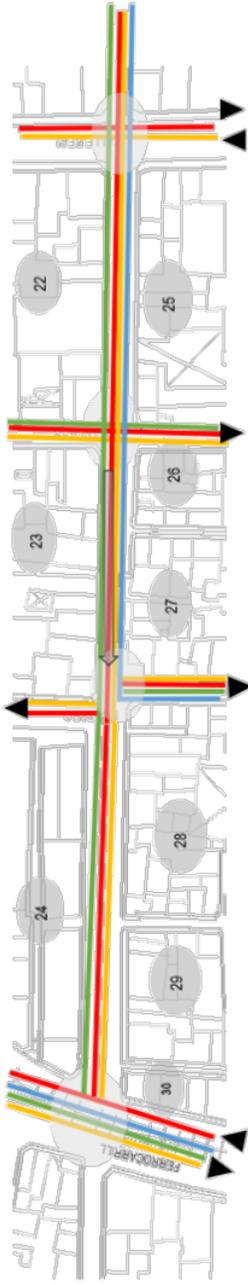


DAÑOS A LA SALUD

MZ.	NIVEL SONORO	DECIBELES
02	ESTR	74-82 DB
03	ESTR	74-82 DB
04	ESTR	74-82 DB
05	ESTR	74-82 DB
06	ESTR	74-82 DB
07	ESTR	74-82 DB
08	ESTR	74-82 DB
09	ESTR	74-82 DB
10	ESTR	74-82 DB
11	ESTR	74-82 DB
12	ESTR	74-82 DB
13	ESTR	74-82 DB
14	ESTR	74-82 DB
15	ESTR	74-82 DB
16	ESTR	74-82 DB
17	ESTR	74-82 DB
18	ESTR	74-82 DB
19	ESTR	74-82 DB
20	ESTR	74-82 DB
21	ESTR	74-82 DB
22	ESTR	74-82 DB
23	ESTR	74-82 DB
24	ESTR	74-82 DB
25	ESTR	74-82 DB
26	ESTR	74-82 DB
27	ESTR	74-82 DB
28	ESTR	74-82 DB
29	ESTR	74-82 DB
30	ESTR	74-82 DB

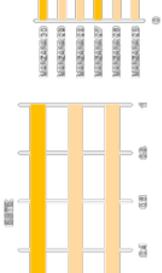
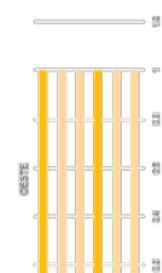
Fuente: Elaboración propia

TRÁFICO VEHICULAR



LEYENDA

Tránsito - color: verde
Tránsito - color: azul
Transporte público: amarillo
Transporte Privado: rojo
Transporte privado: naranja
Punto de conexión: círculo
Subestación: círculo

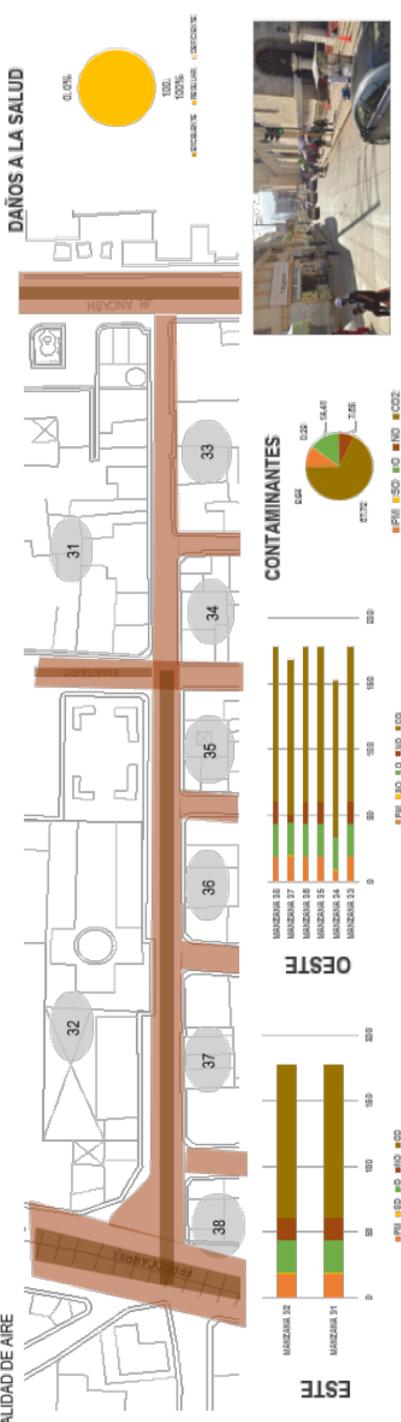


Fuente: Elaboración propia

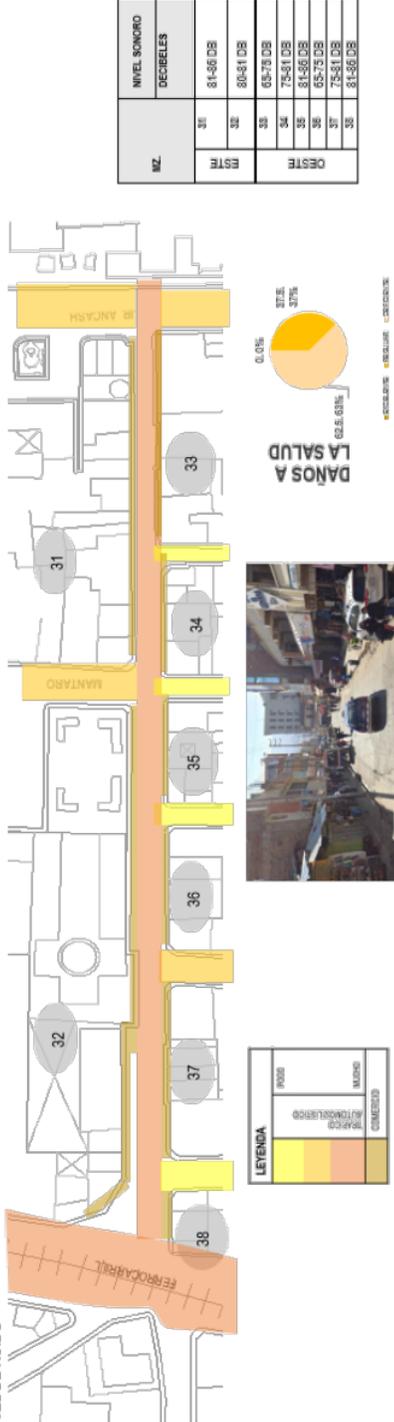
PUNTO DONDE SE TOMO DATOS

CONFORT AMBIENTAL – JR. ICA

CALIDAD DE AIRE



NIVEL DE RUIDO



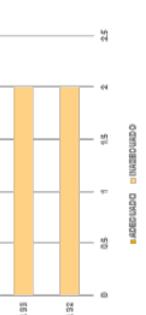
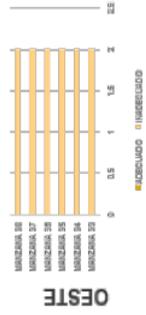
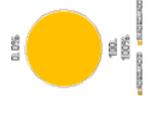
Fuente: Elaboración propia

LIMPIEZA URBANA

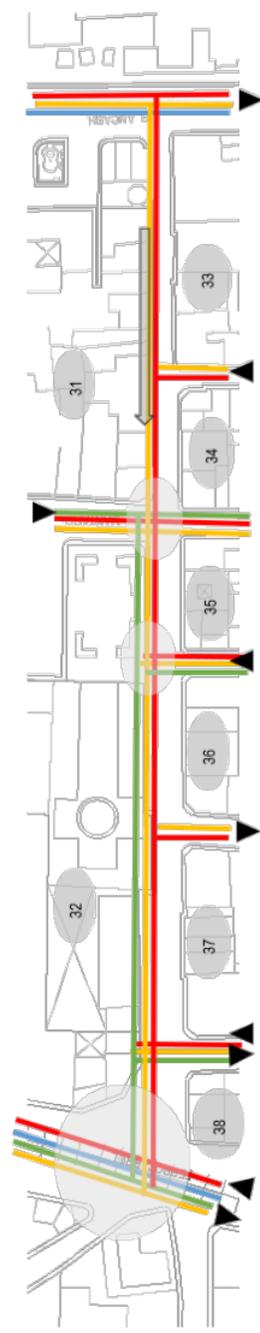


LEYENDA

	Tarifa de residuos sólidos
--	----------------------------



TRÁFICO VEHICULAR



LEYENDA

	Transporte público
	Spañal público
	Transporte público
	Transporte Privado
	Autobús
	Transporte privado
	Punto de control vehicular



PUNTO DONDE SE TOMO DATOS

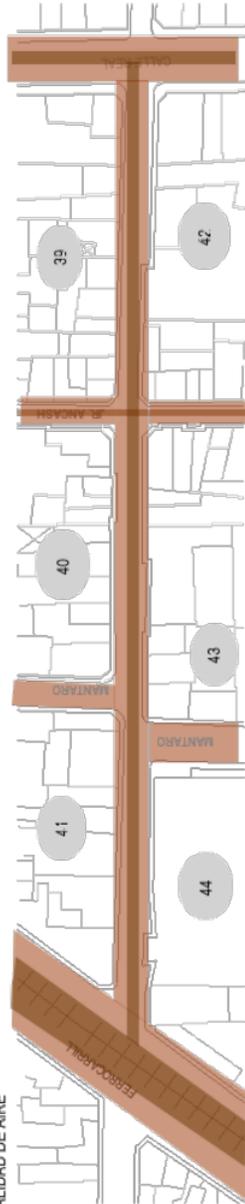


Fuente: Elaboración propia

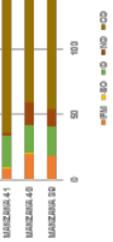
CONFORT AMBIENTAL – JR. HUANUCO

CALIDAD DE AIRE

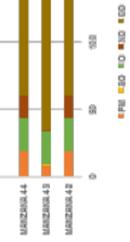
DAÑOS A LA SALUD



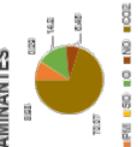
ESTE



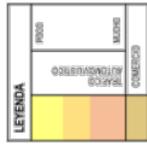
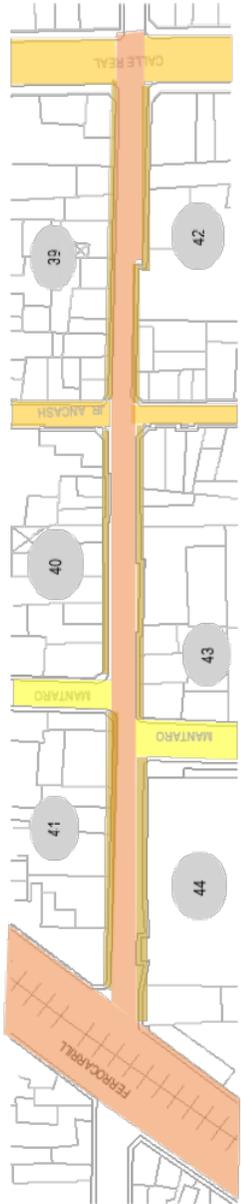
OESTE



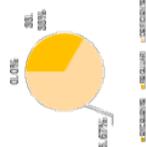
CONTAMINANTES



NIVEL DE RUIDO



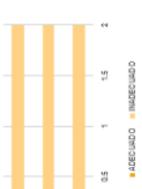
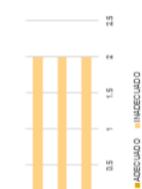
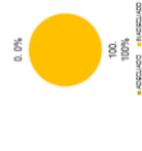
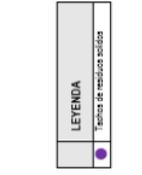
DAÑOS A LA SALUD



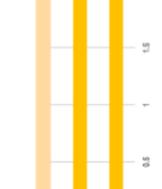
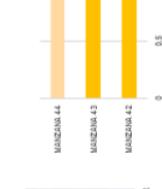
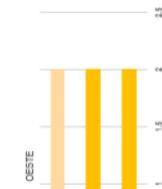
MZ	NIVEL SONORO	
	DECIBELES	
ESTE	39	65-70 DB
	40	75-81 DB
	41	81-90 DB
OESTE	42	65-70 DB
	43	75-81 DB
	44	81-90 DB

Fuente: Elaboración propia

LIMPIEZA URBANA



TRÁFICO VEHICULAR

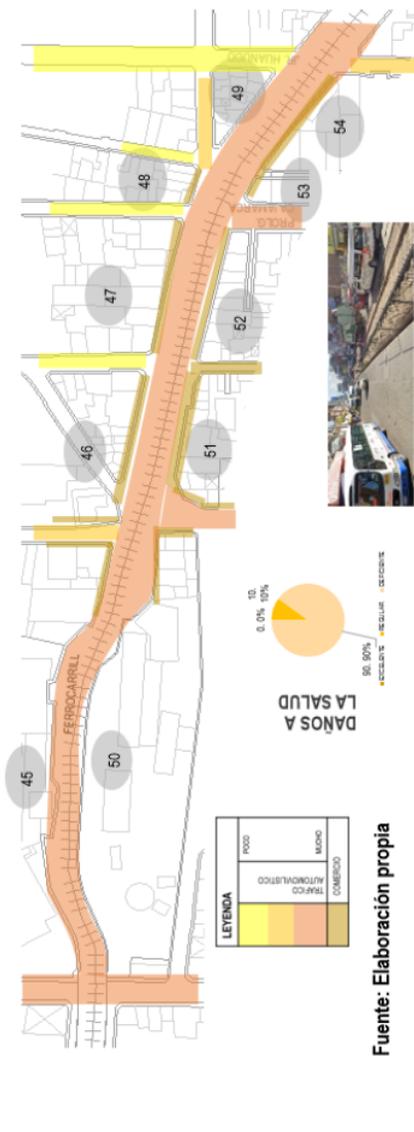


Fuente: Elaboración propia

CONFORT AMBIENTAL – AV. FERROCARRIL

CALIDAD DE AIRE

DAÑOS A LA SALUD



Fuente: Elaboración propia

LIMPIEZA URBANA



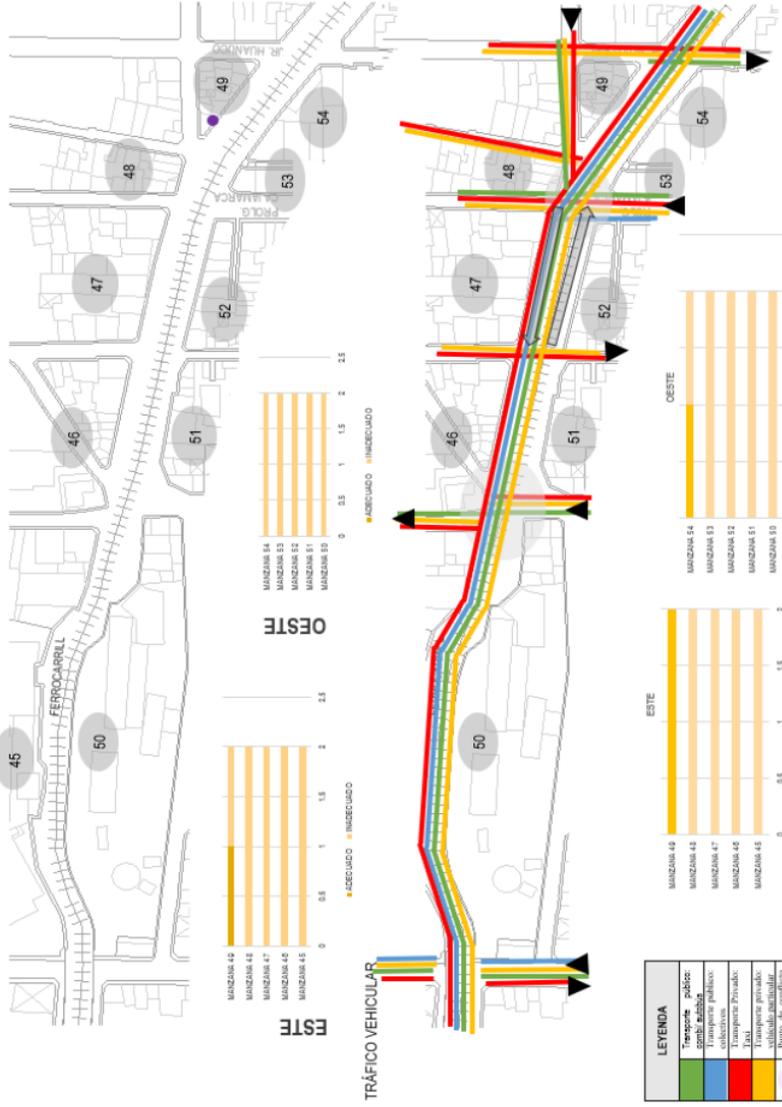
LEYENDA

- Faltan de residuos sólidos



LEYENDA

- Faltan de residuos sólidos



Fuente: Elaboración propia

5.2.Descripción de resultados

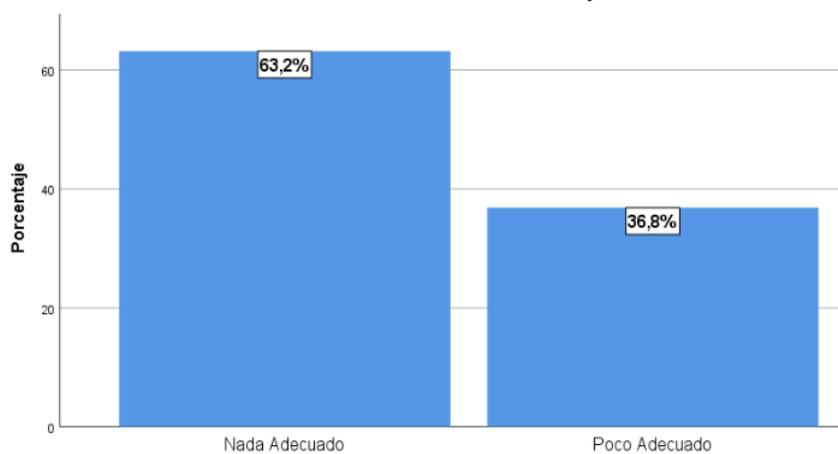
5.2.1. Variable movilidad urbana

Tabla 1
Movilidad urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Adecuado	72	63,2	63,2	63,2
	Poco Adecuado	42	36,8	36,8	100,0
	Total	114	100,0	100,0	

Nota: La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la variable Movilidad urbana.

Figura 1
Movilidad urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



Nota: El gráfico presenta los resultados de estudio de la variable Movilidad urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo.

En el estudio de la variable movilidad urbana, en la figura 1 presentamos los resultados descriptivos; donde el 63.2% de las vías públicas del sector Cc 10-11 no es adecuado para la movilidad urbana y solamente el 36.8% de ellas es poco adecuado.

A. Dimensiones de la variable movilidad urbana

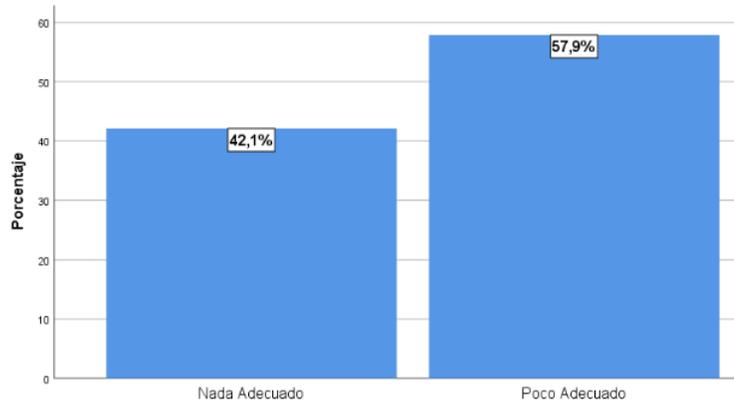
a. Aspecto físico

Tabla 2
Aspecto físico en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Adecuado	48	42,1	42,1	42,1
	Poco Adecuado	66	57,9	57,9	100,0
	Total	114	100,0	100,0	

Nota: La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la dimensión aspecto físico.

Figura 2 Aspecto físico en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



Nota: El gráfico presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio aspecto físico.

En los resultados de la dimensión de estudio aspecto físico, en la figura 2 presentamos los resultados descriptivos; en ella se evidencia que el 57,9% de las vías públicas del sector Cc 10-11 es poco adecuado en cuanto al aspecto físico y el 42.1% de las vías es nada adecuado en el aspecto físico que permita la movilidad urbana. Lamentablemente ninguna de las vías principales de los sectores evaluados es adecuado en el aspecto físico que permita una adecuada movilidad urbana.

b. Aspecto funcional

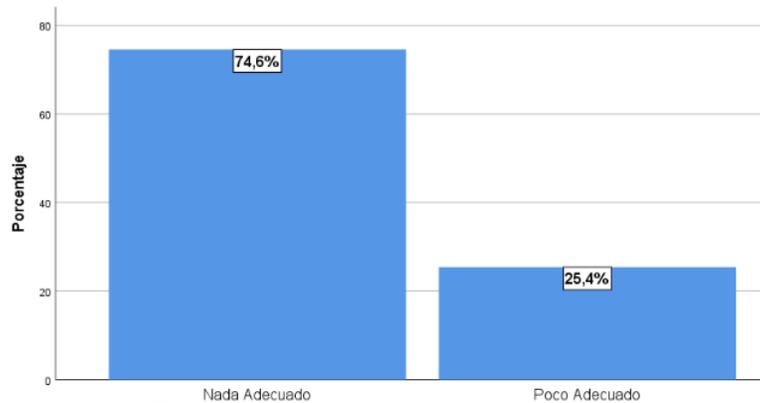
Tabla 3 Aspecto funcional en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Adecuado	85	74,6	74,6	74,6
	Poco Adecuado	29	25,4	25,4	100,0

Total	114	100,0	100,0
-------	-----	-------	-------

27 **Nota:** La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Aspecto funcional.

Figura 3
Aspecto funcional en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



27 **Nota:** El gráfico presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Aspecto funcional.

En los resultados de la dimensión de estudio aspecto funcional, en la figura 3 presentamos los resultados descriptivos; en ella se evidencia que el 74,6% de las vías públicas del sector Cc 10-11 es nada adecuado funcionalmente y el 25,4% de las vías es poco adecuado desde el enfoque funcional de la movilidad urbana. Lamentablemente ninguna de las vías principales de los sectores evaluados es adecuado en el aspecto funcional.

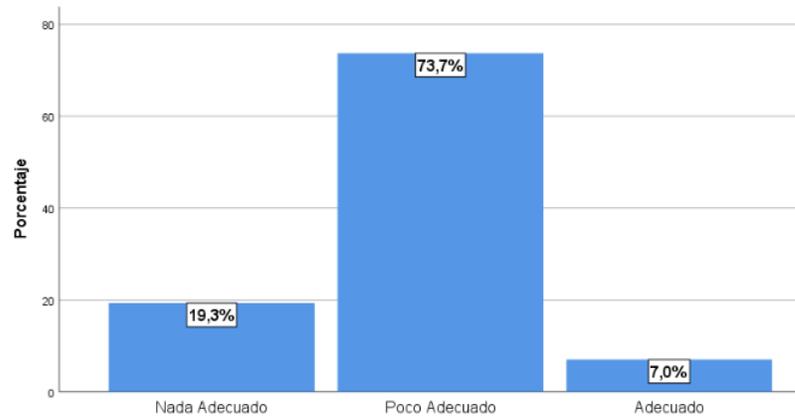
c. Aspecto ambiental urbano

Tabla 4
Aspecto ambiental urbano en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Nada Adecuado	22	19,3	19,3	19,3
	Poco Adecuado	84	73,7	73,7	93,0
	Adecuado	8	7,0	7,0	100,0
Total		114	100,0	100,0	

27 **Nota:** La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Aspecto ambiental urbano.

Figura 4
Aspecto ambiental urbano en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



Nota: El gráfico presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Aspecto ambiental urbano.

En los resultados de la dimensión de estudio aspecto ambiental urbano, en la figura 4 presentamos los resultados descriptivos; en ella se evidencia que el 73,7% de las vías públicas del sector Cc 10-11 es poco adecuado en el aspecto ambiental urbano y el 19,3% de las vías es nada adecuado ambientalmente que permita la movilidad urbana y solamente el 7% de las vías públicas es adecuado ambientalmente y permite una correcta movilidad urbana.

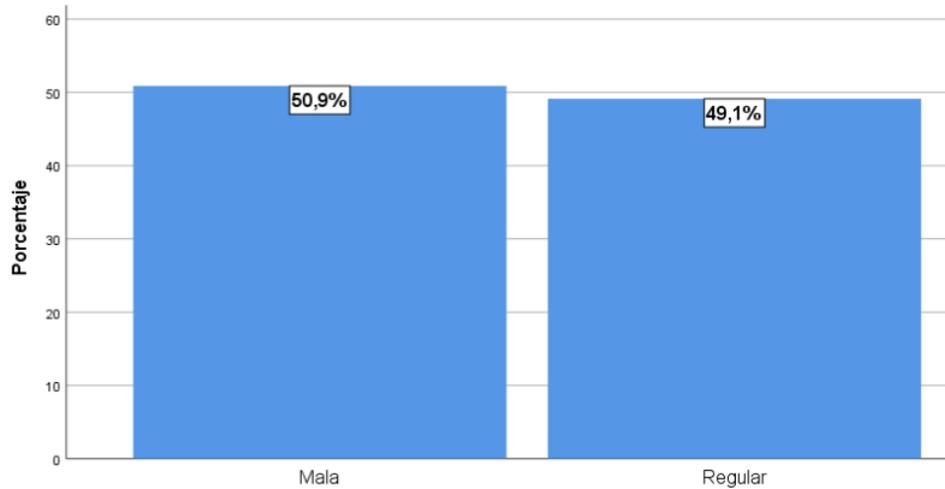
4 5.2.2. Variable calidad de vida urbana

Tabla 5
Calidad de vida urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Mala	58	50,9	50,9	50,9
	Regular	56	49,1	49,1	100,0
	Total	114	100,0	100,0	

4 **Nota:** La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la variable Calidad de vida urbana.

Figura 5
Calidad de vida urbana en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



Nota: El gráfico presenta los resultados de estudio de la variable Calidad de vida urbana

En el estudio de la variable calidad de vida urbana, en la figura 5 presentamos los resultados descriptivos; donde el 50.9% de los evaluados afirma que estos espacios brindan una mala calidad de vida urbana y solamente el 49.1% las vías públicas del sector Cc 10-11 brinda una regular calidad de vida urbana.

A. Dimensiones de la variable calidad de vida urbana

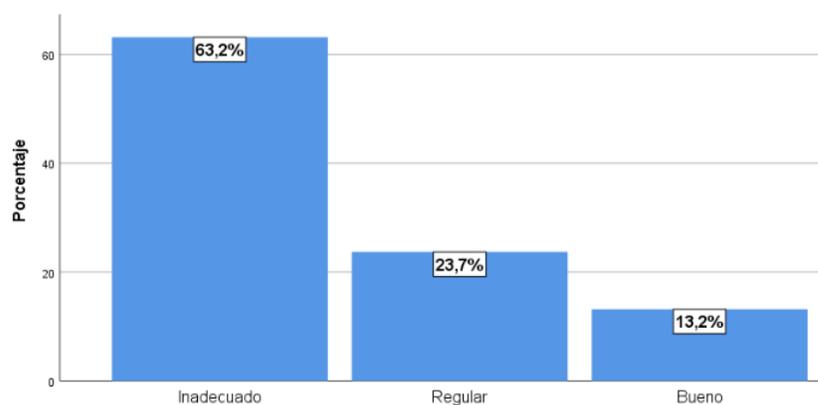
a. Confort ambiental

Tabla 6
Confort ambiental en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Inadecuado	72	63,2	63,2	63,2
	Regular	27	23,7	23,7	86,8
	Bueno	15	13,2	13,2	100,0
	Total	114	100,0	100,0	

Nota: La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Confort ambiental.

Figura 6
Confort ambiental en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



Nota: El gráfico presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Confort ambiental.

En los resultados de la dimensión de estudio confort ambiental, en la figura 6 presentamos los resultados descriptivos; en ella se evidencia que el 63.2% de las vías públicas del sector Cc 10-11 brinda un confort ambiental inadecuado, mientras que el 23.7% de las vías brinda un regular confort ambiental y solamente el 13.2% de las vías brinda un buen confort ambiental.

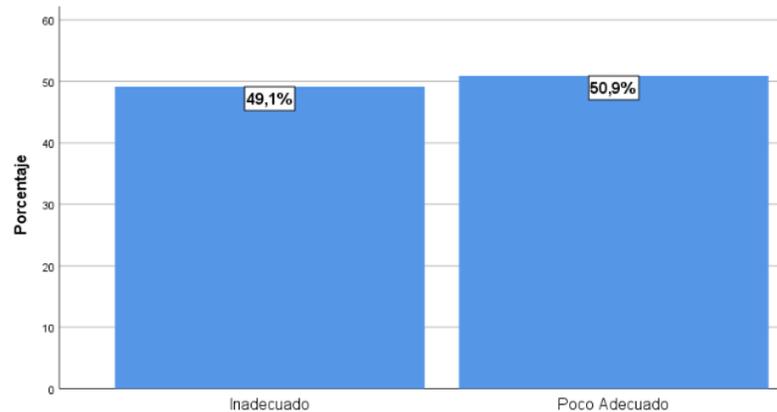
b. Espacial

Tabla 7
Confort espacial en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Inadecuado	56	49,1	49,1	49,1
	Poco adecuado	58	50,9	50,9	100,0
Total		114	100,0	100,0	

Nota: La tabla de frecuencia presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Confort espacial.

Figura 7
Confort espacial en el sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo



Nota: El gráfico presenta los resultados de estudio de la dimensión de estudio Confort espacial.

En los resultados de la dimensión de estudio confort espacial, en la figura 7 presentamos los resultados descriptivos; en ella se evidencia que el 50.9%% de las vías públicas del sector Cc 10-11 brinda un confort espacial poco adecuado, mientras que el 49.1% de las vías brinda un inadecuado confort espacial.

5.3. Contratación de hipótesis

a) Hipótesis General:

Hipótesis Nula (Ho): No Incide la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Hipótesis Alterna (Hi): Incide la movilidad urbana en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Tabla 8
Tabla cruzada de la movilidad urbana con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Movilidad	Nada	Recuento	Calidad de Vida		Total
			Mala	Regular	
Urbana	Adecuado	% del total	49,1%	14,0%	63,2%
	Poco	Recuento	2	40	42
	Adecuado	% del total	1,8%	35,1%	36,8%

Total	Recuento	58	56	114
	% del total	50,9%	49,1%	100,0%

Nota: En la tabla de contingencia, la movilidad urbana se encuentra en el nivel nada adecuado en 49.1%, teniendo una incidencia directa en la mala calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Tabla 9
Incidencia de la movilidad urbana con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Información de ajuste de los modelos

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo intersección	445,005			
Final	324,260	120,745	23	,000

Función de enlace: Logit.

Bondad de ajuste

	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Pearson	556,531	322	,000
Devianza	264,105	322	,992

Función de enlace: Logit.

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,653
Nagelkerke	,657
McFadden	,204
Rho de Spearman	,725

Función de enlace: Logit.

Nota: En la tabla se muestra los resultados de la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

- Para la investigación consideramos 5% de margen de error y 95% de confiabilidad, por lo tanto, cuando el p_valor es menor o igual que 0.05; aceptaremos la hipótesis formulada (Ha) en caso contrario se aceptará la hipótesis nula (Ho).
- Decisión Estadística; para la prueba de hipótesis se aplicó el modelo de regresión logística ordinal porque las variables de estudio son ordinales. El valor de correlación obtenido a través del Rho de Spearman es de 0.725 el cual es considerado como una correlación positiva alta, además el sig

bilateral es 0.000 menor que 0.05 y el valor R cuadrado es igual a 65.7% de incidencia.

- Conclusión Estadística; el riesgo de incidencia es de 0% por lo tanto, existe incidencia significativa entre la movilidad urbana y la calidad de vida residencial en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

b) Primera hipótesis específica:

Hipótesis Nula (Ho): No Influye el aspecto físico en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Hipótesis Alterna (Hi): Influye el aspecto físico en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Tabla 10
Tabla cruzada del aspecto físico con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

		Calidad de Vida		Total	
		Mala	Regular		
Aspecto	Nada	Recuento	40	8	48
	Físico	Adecuado	% del total	35,1%	7,0%
	Poco	Recuento	18	48	66
	Adecuado	% del total	15,8%	42,1%	57,9%
Total		Recuento	58	56	114
		% del total	50,9%	49,1%	100,0%

Nota: En la tabla de contingencia, el aspecto físico se encuentra en el nivel nada adecuado en 35.1%, teniendo una incidencia directa en la mala calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Tabla 11
Incidencia del aspecto físico con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo intersección	365,694			
Final	275,960	89,734	13	,000

Función de enlace: Logit.

Bondad de ajuste

	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Pearson	250,770	182	,001
Desvianza	199,579	182	,177

Función de enlace: Logit.

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,545
Nagelkerke	,548
McFadden	,151
Rho de Spearman	,62

Función de enlace: Logit.

Nota: En la tabla se muestra los resultados de la incidencia del aspecto físico en la calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

- Para la investigación consideramos 5% de margen de error y 95% de confiabilidad, por lo tanto, cuando el p_valor es menor o igual que 0.05; aceptaremos la hipótesis formulada (Ha) en caso contrario se aceptará la hipótesis nula (Ho).
- Decisión Estadística; para la prueba de hipótesis se aplicó el modelo de regresión logística ordinal porque las variables de estudio son ordinales. El valor de correlación obtenido a través del Rho de Spearman es de 0.62 el cual es considerado como una correlación positiva moderada, además el sig bilateral es 0.001 menor que 0.05 y el valor R cuadrado es igual a 54.8% de incidencia.
- Conclusión Estadística; el riesgo de incidencia es de 0,1% por lo tanto, existe incidencia significativa entre el aspecto físico y la calidad de vida residencial en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

c) Segunda hipótesis específica:

Hipótesis Nula (Ho): No Influye el aspecto funcional en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Hipótesis Alterna (Hi): Influye el aspecto funcional en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Tabla 12
Tabla cruzada el aspecto funcional y la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Aspecto Funcional	Nada	Recuento	Calidad de Vida		Total
			Mala	Regular	
			58	27	85

	Adecuado	% del total	50,9%	23,7%	74,6%
	Poco	Recuento	0	29	29
	Adecuado	% del total	0,0%	25,4%	25,4%
Total		Recuento	58	56	114
		% del total	50,9%	49,1%	100,0%

Nota: En la tabla de contingencia, el aspecto funcional se encuentra en el nivel nada adecuado en 50.9%, teniendo una incidencia directa en la mala calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Tabla 13
Incidencia del aspecto funcional y la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Información de ajuste de los modelos

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo intersección	354,484			
Final	268,061	86,423	12	,000

Función de enlace: Logit.

Bondad de ajuste

	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Pearson	260,818	168	,000
Desviación	200,166	168	,046

Función de enlace: Logit.

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,531
Nagelkerke	,534
McFadden	,146
Rho de Spearman	,69

Función de enlace: Logit.

Nota: En la tabla se muestra los resultados de la incidencia del aspecto funcional en la calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

- Para la investigación consideramos 5% de margen de error y 95% de confiabilidad, por lo tanto, cuando el p_valor es menor o igual que 0.05; aceptaremos la hipótesis formulada (Ha) en caso contrario se aceptará la hipótesis nula (Ho).

- Decisión Estadística; para la prueba de hipótesis se aplicó el modelo de regresión logística ordinal porque las variables de estudio son ordinales. El valor de correlación obtenido a través del Rho de Spearman es de 0.69 el cual es considerado como una correlación positiva moderada, además el sig bilateral es 0.000 menor que 0.05 y el valor R cuadrado es igual a 53.4% de incidencia.
- Conclusión Estadística; el riesgo de incidencia es de 0% por lo tanto, existe incidencia significativa entre el aspecto funcional y la calidad de vida residencial en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

d) Tercera hipótesis específica:

Hipótesis Nula (H₀): No influye las condiciones del aspecto ambiental urbano en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Hipótesis Alterna (H₁): Influye las condiciones del aspecto ambiental urbano en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022.

Tabla 14
Tabla cruzada del aspecto ambiental urbano con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Aspecto	Categoría		Calidad de Vida		Total
			Mala	Regular	
Ambiental	Nada Adecuado	Recuento	16	6	22
		% del total	14,0%	5,3%	19,3%
	Poco Adecuado	Recuento	40	44	84
		% del total	35,1%	38,6%	73,7%
Adecuado	Recuento	2	6	8	
	% del total	1,8%	5,3%	7,0%	
Total	Recuento	58	56	114	
	% del total	50,9%	49,1%	100,0%	

Nota: En la tabla de contingencia, el aspecto ambiental encuentra en el nivel poco adecuado en 38.6%, teniendo una incidencia directa en una regular calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

Tabla 15
Incidencia del aspecto ambiental urbano con la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

2 Información de ajuste de los modelos

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo intersección	143,994			
Final	131,792	12,202	4	,016

Función de enlace: Logit.

Bondad de ajuste

	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Pearson	76,236	56	,037
Desviación	67,546	56	,139

2 Función de enlace: Logit.

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,102
Nagelkerke	,102
McFadden	,021
Rho de Spearman	,53

Función de enlace: Logit.

1 **Nota:** En la tabla se muestra los resultados de la incidencia del aspecto ambiental en la calidad de vida urbana en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

- Para la investigación consideramos 5% de margen de error y 95% de confiabilidad, por lo tanto, cuando el p_valor es menor o igual que 0.05; aceptaremos la hipótesis formulada (Ha) en caso contrario se aceptará la hipótesis nula (Ho).
- Decisión Estadística; para la prueba de hipótesis se aplicó el modelo de regresión logística ordinal porque las variables de estudio son ordinales. El valor de correlación obtenido a través del Rho de Spearman es de 0.53 el cual es considerado como una correlación positiva moderada, además el sig bilateral es 0.037 menor que 0.05 y el valor R cuadrado es igual a 10.2% de incidencia.
- Conclusión Estadística; el riesgo de incidencia es de 3.7% por lo tanto, existe incidencia significativa entre el aspecto ambiental y la calidad de vida residencial en el sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo.

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

6.1. Discusión de resultados:

¹ El objeto central de estudio es el peatón y transporte público, ya que ocupa un lugar importante de la movilidad urbana como un modo de transporte. La relevancia de una movilidad peatonal es tener en cuenta que el espacio público, las calles sean seguras, accesibles, funcionales y acordes a las necesidades urbanas, disminuyendo la dependencia del transporte automotor y promoviendo el incremento de la movilidad peatonal, con condiciones más humanas del espacio, mejorando la calidad de vida de los peatones y promoviendo una mayor interacción social en el espacio público, para el estudio de transporte motorizado se tomó en cuenta el aspecto funcional en el cual no se ve un transporte eficaz.

La movilidad urbana es un aspecto importante en la ciudad sostenible, la movilidad ¹⁰ con calidad es aquel que tenga como principal protagonista al peatón y como algo secundario al automóvil, más no menos importante pero sí que sea efectivo y adecuado en su funcionalidad; promoviendo una calidad en el ambiente ¹⁰ de una vida colectiva. En el presente estudio se evaluó a las vías que contienen mayor tránsito en el periodo correspondiente 2022:

1. Con relación al ² objetivo general determinar la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana. Se observa según los resultados la tabla 12 se observan los siguientes resultados: el 63.2% de vías públicas no es adecuado para la movilidad, asimismo el 36.8 % opina que la condición de las vías es poco adecuada para la movilidad.

En relación al trabajo de investigación se obtuvo similar resultado al autor SAGASTEGUI VÁSQUEZ, Erick. En su tesis “Análisis De Movilidad Urbana y Sistema De Transporte Sostenible En La Ciudad De Trujillo. Provincia Trujillo. La Libertad”. Profesor asesor: Dr. Fidel German Sagastegui Plasencia, tesis de pregrado. Universidad Privada Antenor Orrego, facultad de ingeniería, Trujillo, 2016. Esta investigación ¹³ busca generar un cambio local con voluntad política, información y concientización pública para la reducción del tránsito motorizado privado, luego se señalan los principales problemas del transporte público en América Latina, las características de los sistemas integrados de transporte, su implantación en la Ciudad de Trujillo, Perú.

Llegando a la conclusión que en los próximos años las políticas de transporte deberán incorporar como reto la inclusión de parámetros de sostenibilidad y por tanto las empresas de transporte harán lo propio en sus planes operativos y en la elaboración de sus ofertas, tal cual lo están desarrollando los países desarrollados. Esta investigación hace referencia por la hipótesis que se ha formulado con el termino incide, que es de carácter correlacional causal, ya que evalúa la correlación y la incidencia, eso significa que existe relación en las dos variables (movilidad urbana – ²³ calidad de vida urbana).

Para lo cual en la tabla de contingencia se ha evaluado de manera descriptiva y por ende aproximadamente la incidencia es significativa con un nivel de 65.7% con un grado de relación 0.725(Rho de Spearman).

para el tratamiento estadístico se utilizó la regresión logística ordinal y por defecto se aplicó Rho de Spearman (dos estadígrafos) por que la investigación es incidental.

- 1- ⁶ Dentro del primer objetivo específico en Determinar cómo influye el aspecto físico en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el

2022.³⁶ se observa en la tabla 14 los siguientes resultados :42.1% del aspecto físico no es adecuado para la calidad de vida, así mismo el 57.9% nos hace mención a que las condiciones del aspecto físico son poco adecuadas para la calidad de vida.

Esta investigación hace referencia por la hipótesis que se ha formulado con el termino incide, que es de carácter correlacional causal, ya que evalúa la correlación y la incidencia, eso significa que existe relación en las dos variables (movilidad urbana –²³ calidad de vida urbana).

Para lo cual en la tabla de contingencia se ha evaluado de manera descriptiva y por ende aproximadamente la incidencia es significativa con un nivel de 65.7% con un grado de relación 0.725(Rho de Spearman).

para el tratamiento estadístico se utilizó la regresión logística ordinal y por defecto se aplicó Rho de Spearman (dos estadígrafos) por que la investigación es incidental. se obtuvo similar resultado al autor soto chagua, Magaly María. En su tesis “Calidad De Vida Urbana Mediante La Recuperación De Los Espacios Recreativos En Torno Al Río Collana-Tarma Profesor asesor: Arq. Alejandro Alberto Chaupiz Olivera, tesis de pregrado. “Universidad Continental, Facultad de ingeniería, Huancayo ,2017. La investigación busca la regeneración y recuperación de los espacios públicos en torno al río, asimismo adecuado tratamiento y diseño de los espacios públicos para la revaloración del río Collana. En cuanto a la metodología se utilizó fichas de observación.³

La investigación llegó a la siguiente conclusión: La zona de estudio se encuentra en una ubicación estratégica, esto se evidencia en la afluencia de gente y el movimiento económico que existe, es por ello que la zona de estudio a pesar de todas las falencias encontradas tiene gran potencial para el planteamiento de espacios recreativos. Se concluyó que en cuanto al diseño urbano del boulevard y el río se ha demostrado que no hace más que dividir los dos frentes limitando las actividades comerciales, es por ello que se recomienda unificar los dos frentes ya sea mediante puentes como dedos debido al río tomando como referencia el proyecto de boulevard Miguel Dasso del Arq. Artadí.³

Esta investigación hace referencia por la hipótesis que se ha formulado con el termino incide, que es de carácter correlacional causal, ya que evalúa la correlación y la incidencia, eso significa que existe relación en las dos variables (movilidad urbana –⁴² calidad de vida urbana).

Para lo cual en la tabla de contingencia se ha evaluado de manera descriptiva y por ende aproximadamente la incidencia es significativa con un nivel de 54.8 % con un grado de relación 0.62(Rho de Spearman).

para el tratamiento estadístico se utilizó la regresión logística ordinal y por defecto se aplicó Rho de Spearman (dos estadígrafos) por que la investigación es incidental.

- 2- el segundo objetivo específico es Determinar cómo influye el aspecto funcional en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022. Se obtuvo similar resultado al autor VELÁSQUEZ M, Carmen V. En su tesis “Espacio Público y Movilidad Urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)” Profesor asesor: Dr. Antoni Remesar, tesis de doctoral. “Universidad De Barcelona, Barcelona,2015. En la investigación se evidencia buenas prácticas urbanas donde la inserción de sistemas de transportes masivos, ha beneficiado la movilidad y favorecido el mejoramiento de la calidad de los espacios públicos, convirtiendo la ciudad en un referente urbano. La construcción del marco conceptual, permitió validar la hipótesis de investigación planteada, “El impacto de la inserción del Metro, como una buena práctica para la planificación del transporte, se minimiza si no se considera la diversidad, la accesibilidad y la cualificación de sus espacios públicos, como indicadores para el manejo de la movilidad”. Llegando a la conclusión que la inserción del metro en la ciudad, se posiciona en la actualidad como un escenario que evidencia una desarticulación entre las políticas de intervención del espacio público deseable y los modelos de desarrollo de los medios de transporte que facilitan su movilidad A partir de esta problemática, se desarrolla en la segunda parte de esta investigación, un diagnóstico situacional del Corredor de Sabaneta, donde se inserta la primera línea del Metro Maracaibo (Venezuela).

Esta investigación hace referencia por la hipótesis que se ha formulado con el termino incide, que es de carácter correlacional causal, ya que evalúa la correlación y la incidencia, eso significa que existe relación en las dos variables (movilidad urbana – calidad de vida urbana).

Para lo cual en la tabla de contingencia se ha evaluado de manera descriptiva y por ende aproximadamente la incidencia es significativa con un nivel de 53.40 % con un grado de relación 0.69(Rho de Spearman).

para el tratamiento estadístico se utilizó la regresión logística ordinal y por defecto se aplicó Rho de Spearman (dos estadígrafos) por que la investigación es incidental.

En el tercer objetivo es Determinar cómo influye las condiciones del aspecto ambiental urbano en la calidad de vida urbana del sector Cc10-11 de la ciudad de Huancayo en el 2022. se observa en la tabla 18 los siguientes resultados :19.3% del aspecto ambiental no es adecuado para la calidad de vida, así mismo el 73.7% nos hace mención a que las condiciones del aspecto ambiental son poco adecuadas para la calidad de vida.

Se obtuvo similar resultado SOTO CHAGUA, Magaly María. En su tesis “Calidad De Vida Urbana Mediante La Recuperación De Los Espacios Recreativos En Torno Al Río Collana-Tarma Profesor asesor: Arq. Alejandro Alberto Chaupiz Olivera, tesis de pregrado. “Universidad Continental, Facultad de ingeniería, Huancayo ,2017. La investigación busca la regeneración y recuperación de los espacios públicos en torno al río, asimismo adecuado tratamiento y diseño de los espacios públicos para la revaloración del río Collana. En cuanto a la metodología se utilizó fichas de observación.

La investigación llegó a la siguiente conclusión: La zona de estudio se encuentra en una ubicación estratégica, esto se evidencia en la afluencia de gente y el movimiento económico que existe, es por ello que la zona de estudio a pesar de todas las falencias encontradas tiene gran potencial para el planteamiento de espacios recreativos. Se concluyó que en cuanto al diseño urbano del boulevard y el río se ha demostrado que no hace más que dividir los dos frentes limitando las actividades comerciales, es por ello que se recomienda unificar los dos frentes ya sea mediante puentes como dedos debido al río tomando como referencia el proyecto de boulevard Miguel Dasso del Arq. Artadí.

Esta investigación hace referencia por la hipótesis que se ha formulado con el termino incide, que es de carácter correlacional causal, ya que evalúa la correlación y la incidencia, eso significa que existe relación en las dos variables (movilidad urbana – calidad de vida urbana).

Para lo cual en la tabla de contingencia se ha evaluado de manera descriptiva y por ende aproximadamente la incidencia es significativa con un nivel de 10.2 % con un grado de relación 0.53(Rho de Spearman).

para el tratamiento estadístico se utilizó la regresión logística ordinal y por defecto se aplicó Rho de Spearman (dos estadígrafos) por que la investigación es incidental.

CONCLUSIONES

1. Se estableció que la movilidad urbana si **incide** en la calidad de vida en el Sector Cc 10-11 de la ciudad de Huancayo, estadísticamente **con un nivel de significancia de 0.05 y un nivel de confiabilidad del 95% se concluye que: La Movilidad Urbana (r=0.725 con incidencia de 65.7%)** **incide significativamente en la Calidad de Vida Urbana.**

2. Se analizó **que el** aspecto físico **incide en** la calidad de vida urbana. Estadísticamente **con un nivel de significancia de 0.05 y un nivel de confianza del 95% se concluye que: El Aspecto físico** **incide (r=0.62 con incidencia de 54.8%) significativamente en la calidad de Vida Urbana.**

3. Se analizó **que el** aspecto funcional **incide en** la calidad de vida urbana. Estadísticamente **con un nivel de significancia de 0.05 y un nivel de confianza del 95% se concluye que: El Aspecto funcional** **incide (r=0.69 con incidencia de 53.4%) significativamente en la calidad de Vida Urbana.**

4. Se analizó **que el** aspecto **ambiental incide en** la calidad de vida urbana. Estadísticamente **con un nivel de significancia de 0.05 y un nivel de confianza del 95% se concluye que: El Aspecto físico** **incide (r=0.53 con incidencia de 10.2%) significativamente en la calidad de Vida Urbana.**

RECOMENDACIONES

1. Promover una movilidad eficiente y accesible con el uso de transporte público masivo, implementación de los mobiliarios adecuados que favorezcan a la causa mencionada que logre mejorar la calidad de vida.
2. Trabajar en la renovación urbana de las calles consolidadas, y proveer planes específicos, para el peatón con accesibilidad para todos y un mejor sistema de movilidad urbana y transporte, teniendo en cuenta las condiciones físicas, funcionales y ambientales del sector.
3. Se propone a las autoridades de la ciudad de Huancayo, realizar proyectos urbanos teniendo como principal prioridad un mejor funcionamiento de los diversos tipos de movilidad urbana que conforman la ciudad.
4. Se recomienda que trabajos de investigación que se soporten en el presente estudio tengan en cuenta la inclusión de indicadores de movilidad urbana.
5. Se sugiere que es necesaria la realización de investigaciones cualitativas que permitan descubrir en profundidad el rol de la movilidad urbana dentro de la ciudad como indicador a ser una ciudad sostenible y eficiente logrando mejorar la calidad de vida.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

BAZÁN SANCHEZ, Jan “Manual de Diseño Urbano”, 5ª edición 1998, Trillas, México 1998. 293 -307 p.

CABRERA VEGA, Félix Israel. “Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía”. Profesor asesor: Dr. Ángel Cebollada Frontera. Tesis de doctorado. Universidad Autónoma De Barcelona, Facultad de ingeniería, Bellaterra,2019.

DAZA M., Wady (2008), “La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana”, Profesor asesor: Ioannis Aris Alexiou. Tesis de maestría. ² Pontificia Universidad Javeriana, Facultad de arquitectura y diseño, Bogotá, ¹2008.

GAMBOA MÉRIDA, Jonathan, SOTO ESPINOZA, Mayra. “Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos, casos prácticos en Cuzco y Piura”. Profesor asesor: Ing. Juan Carlos Dextre Quijandría. Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Católica Del Perú, Facultad de ingeniería, Lima,2014.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Andrea. “Percepción De La Calidad De Vida Urbana En Las Ciudades De La Frontera Norte De México”. Profesor asesor: Silvia López. Tesis de maestría. Colegio de la frontera norte, Facultad de ciencia e investigación, México ,2008.

LEVA, German (2005), “Indicadores de calidad de vida urbana”, Teoría y metodología. Buenos Aires, Argentina - Universidad Nacional de Quilmes, 2005. 14p - 43p. B1876BXD

LUENGO F., Gerardo (1998), "Elementos para la definición y evaluación de la calidad ambiental urbana. Una propuesta teórico-metodológica". Ponencia presentada en el IV Seminario Latinoamericano de Calidad de Vida Urbana., Tandil, Buenos Aires, Argentina. 6-9 p.

ONU (1998), “Indicadores Urbanos Estambul +5”, Programa de Indicadores Urbanos del Centro de Naciones Unidas para Asentamientos Urbanos. 14p.

PEDRAZA MEDRANO, Leao Wilinton. “Movilidad Urbana Peatonal En La Calle Real De La Zona Monumental En La Ciudad De Huancayo 2018”. Profesor asesor: Mg. Dany Smith Ríos Chanca, Tesis de pregrado. Universidad Continental, Facultad de ingeniería, Huancayo 2020.

RIVERA CRUZ, Alejandra, CACHAY DÍAZ, Rubén Omar. "Evaluación De Los Impactos Generados Por Los Proyectos De Peatonalización: Estudio De Un Caso En La Ciudad De Lima". Profesor asesor: Ing. Félix Israel Cabrera Vega. Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Católica Del Perú, Facultad de ingeniería, Lima,2013.

SAGASTEGUI VÁSQUEZ, Erick. “Análisis De Movilidad Urbana y Sistema De Transporte Sostenible En La Ciudad De Trujillo. Provincia Trujillo. La Libertad”. Profesor asesor: Dr. Fidel German Sagastegui Plasencia. Tesis de pregrado. Universidad Privada Antenor Orrego, facultad de ingeniería, Trujillo,2016.

SIGÜENZA ALVAREZ, Alex Roger. “Estudio de movilidad peatonal en el campus de la PUCP”. Profesor asesor: Juan Carlos Dextre Quijandría. Tesis de pregrado. Pontificia Universidad Católica Del Perú, Facultad de ingeniería, Lima,2017.

STIGLITZ, SEN Y FITOUSSI (2009), “Informe de la Comisión sobre la Medición del Rendimiento Económico y el Progreso Social”, 4 p. [En línea]. Instituto Nacional de Estadísticas 2017, [Fecha de consulta: 12 de octubre de 2022]. Disponible en: https://www.eustat.eus/document/datos/CV10_03_1.pdf

SOTO CHAUGA, Magaly (2017), “Calidad de vida urbana mediante la recuperación de espacios recreativos entorno al rio Collana- Tarma”. Profesor asesor: Arq. Alejandro Alberto Chaupiz Olivera. Tesis de pregrado. Universidad Continental, Facultad de ingeniería, Huancayo ,2017.

TAPIA GOMEZ, Maricarmen (2018), “La ciudad, para quién: desafíos de la movilidad a la planificación urbana”. Doctora en urbanismo. Universidad De Santiago De Compostela 2018. [Fecha de consulta: 05 de octubre de 2022] Disponible en: <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26501/27892>

TERMIGO, “Consejos clave para alcanzar el confort ambiental”. Bioclimatización, [En línea]. 2017, [Fecha de consulta: 12 de octubre de 2022]. Disponible en: <https://termigo.com/consejos-clave-para-alcanzar-el-confort->

[ambiental/#:~:text=El%20confort%20ambiental%20es%20un,a%20la%20actividad%20que%20desarrolla.](#)

VELÁSQUEZ M, Carmen V. "Espacio Público y Movilidad Urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)". Profesor asesor: Dr. Antoni Remesar. Tesis de doctoral. Universidad De Barcelona, Barcelona,2015.

MOVILIDAD URBANA EN LA CALIDAD DE VIDA URBANA DEL SECTOR Cc 10-11 DE LA CIUDAD DE HUANCAYO EN EL 2022

INFORME DE ORIGINALIDAD

29%

INDICE DE SIMILITUD

29%

FUENTES DE INTERNET

3%

PUBLICACIONES

17%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	5%
2	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	2%
3	repositorio.continental.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	2%
5	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1%
6	repositorio.uta.edu.ec Fuente de Internet	1%
7	www.colef.mx Fuente de Internet	1%
8	Submitted to Universidad Peruana Los Andes Trabajo del estudiante	1%
9	tdx.cat Fuente de Internet	

1 %

10

repositorio.unap.edu.pe

Fuente de Internet

1 %

11

www.clubensayos.com

Fuente de Internet

1 %

12

ddd.uab.cat

Fuente de Internet

1 %

13

repositorio.upao.edu.pe

Fuente de Internet

1 %

14

yomecuido.com.pe

Fuente de Internet

1 %

15

ecoacustika.com

Fuente de Internet

<1 %

16

asociacionavarm.wixsite.com

Fuente de Internet

<1 %

17

revistas.curn.edu.co

Fuente de Internet

<1 %

18

aulaabierta.ingenieria.uncuyo.edu.ar

Fuente de Internet

<1 %

19

studylib.es

Fuente de Internet

<1 %

20

www.tesisenred.net

Fuente de Internet

<1 %

21	rau.cujae.edu.cu Fuente de Internet	<1 %
22	repositorio.utp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
23	www.estudiosurbanos.uc.cl Fuente de Internet	<1 %
24	repositorio.uncp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
25	Submitted to Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga Trabajo del estudiante	<1 %
26	colegiopehuencabildo.cl Fuente de Internet	<1 %
27	www.repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
28	aws.amazon.com Fuente de Internet	<1 %
29	Submitted to Universidad Abierta para Adultos Trabajo del estudiante	<1 %
30	Submitted to Consorcio CIXUG Trabajo del estudiante	<1 %
31	pt.scribd.com Fuente de Internet	<1 %

32	www.grafiati.com Fuente de Internet	<1 %
33	www.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
34	Submitted to Universidad Peruana Cayetano Heredia Trabajo del estudiante	<1 %
35	repositorio.caen.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
36	sedici.unlp.edu.ar Fuente de Internet	<1 %
37	repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
38	urbequity.com Fuente de Internet	<1 %
39	repositorio.uandina.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
40	dspace.esPOCH.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
41	informatica.upla.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
42	eprints.uanl.mx Fuente de Internet	<1 %
43	diposit.ub.edu	

Fuente de Internet

<1 %

44

lookformedical.com

Fuente de Internet

<1 %

45

repositorio.utn.edu.ec

Fuente de Internet

<1 %

46

Submitted to Universidad Continental

Trabajo del estudiante

<1 %

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias < 20 words

Excluir bibliografía

Activo