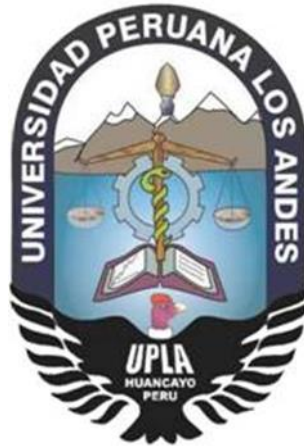


**UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**



**TESIS**

TRÁNSITO VEHICULAR Y CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA EN EL PASEO LA  
BREÑA – HUANCAYO

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL**

TRANSPORTE Y URBANISMO

**PRESENTADO POR:**

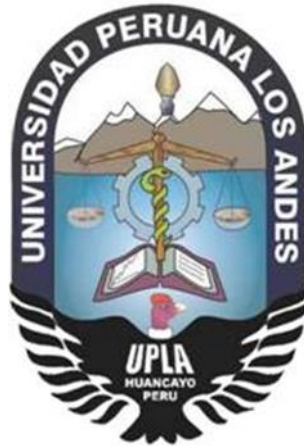
Bach. / Arq. YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO**

HUANCAYO – PERÚ

2020

**UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**



**TESIS**

TRÁNSITO VEHICULAR Y CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA EN EL PASEO LA  
BREÑA – HUANCAYO

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL**

TRANSPORTE Y URBANISMO

**PRESENTADO POR:**

Bach. / Arq. YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ARQUITECTO**

HUANCAYO – PERÚ

2020

---

**ASESOR TEMÁTICO**  
**ARQ. RICARDO CEBRIÁN MAYCO**

---

**ASESOR METODOLÓGICO**  
**DR. JHONNY ANTIDORO ESPINOZA QUISPE**

## **DEDICADO**

A Raul Curazi Perez, por el apoyo incansable, por la confianza y consejos que siempre me brindó para seguir adelante.

A Betty Andamayo Eufrazio, por la paciencia y su apoyo invaluable en todo momento.

A Jackelin Torres Andamayo y Melani Curazi Andamayo, por la motivación que me brindaron.

A mi sobrina Amira Valle Torres, por los ánimos, alegrías, que me da y fueron incentivos para seguir.

A Katherine J. Mejía Cuba, por ser una persona muy especial en vida e inspiró para culminar esta etapa.

## **AGRADECIMIENTO**

A la UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES, por haberme permitido ser parte de esta casa superior de estudio, por compartir dificultades y retos y alegrías inolvidables. Gracias a esta casa superior de estudios, he llegado al final de esta importante etapa educativa.

A los asesores; Arquitecto Ricardo Cebrián Mayco y Dr. Jhonny Espinoza Quispe, catedráticos de la Universidad Peruana Los Andes, quienes por su labor impartida, coordinación, supervisión, disposición y paciencia, se ha hecho posible culminar este trabajo de investigación.

A las personas e instituciones, que por su tiempo, apoyo y paciencia colaboraron en las diferentes etapas del desarrollo del presente estudio.

**El autor**

HOJA DE CONFORMIDAD DE JURADOS

---

DR. CASIO AURELIO TORRES LÓPEZ  
PRESIDENTE

---

ARQ. ....

JURADO

---

ARQ. ....

JURADO

---

ARQ. ....

JURADO

---

MG. MIGUEL ÁNGEL, CARLOS CANALES  
SECRETARIO DOCENTE

## ÍNDICE GENERAL

|   |           |
|---|-----------|
| ASESOR TEMÁTICO.....                                  | iii       |
| DEDICADO .....  | iv        |
| AGRADECIMIENTO .....                                  | v         |
| HOJA DE CONFORMIDAD DE JURADOS .....                  | vi        |
| ÍNDICE GENERAL.....                                   | vii       |
| ÍNDICE DE FIGURAS .....                               | x         |
| ÍNDICE DE TABLAS .....                                | x         |
| ÍNDICE DE GRÁFICOS .....                              | xi        |
| RESUMEN .....   | xii       |
| ABSTRACT .....  | xiii      |
| INTRODUCCIÓN .....                                    | xiv       |
| <b>CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....</b> | <b>16</b> |
| 1.1. Planteamiento del problema .....                 | 16        |
| 1.2. Formulación y sistematización del problema ..... | 18        |
| 1.2.1. Problema General .....                         | 18        |
| 1.2.2. Problemas específicos .....                    | 19        |
| 1.3. Justificación de la investigación .....          | 19        |
| 1.3.1. Social o práctica .....                        | 19        |
| 1.3.2. Científica o teórica.....                      | 19        |
| 1.3.3. Metodológica .....                             | 19        |
| 1.4. Delimitaciones.....                              | 20        |
| 1.4.1. Espacial.....                                  | 20        |
| 1.4.2. Temporal .....                                 | 21        |
| 1.4.3. Económica.....                                 | 21        |
| 1.5. Factibilidad técnica y limitaciones .....        | 21        |
| 1.5.1. Factibilidad .....                             | 21        |
| 1.5.2. Limitaciones .....                             | 21        |
| 1.6. Objetivos .....                                  | 22        |
| 1.6.1. Objetivo general .....                         | 22        |
| 1.6.2. Objetivos específicos.....                     | 22        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO .....</b>                                     | <b>23</b> |
| 2.1. Antecedentes.....  | 23        |
| 2.1.1. A nivel internacional.....   | 23        |
| 2.1.2. A nivel nacional.....  | 26        |
| 2.2. Marco conceptual .....   | 28        |
| 2.3. Definición de términos .....   | 38        |
| 2.4. Hipótesis.....   | 40        |
| 2.4.1. Hipótesis general .....  | 40        |
| 2.4.2. Hipótesis específica .....   | 40        |
| 2.5. Variables.....   | 40        |
| 2.5.1. Definición conceptual de la variable.....                            | 40        |
| 2.5.2. Definición operacional.....  | 41        |
| 2.5.3. Operacionalización de la variable .....                              | 41        |
| <b>CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.....</b>                                       | <b>44</b> |
| 3.1. Método de investigación .....  | 44        |
| 3.2. Tipo de investigación .....  | 44        |
| 3.3. Nivel de investigación .....   | 45        |
| 3.4. Diseño de la investigación .....                                       | 45        |
| 3.5. Población y muestra .....  | 46        |
| 3.5.1. Población .....  | 46        |
| 3.5.2. Muestra .....  | 47        |
| 3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....                  | 48        |
| 3.6.1. Técnicas de recolección de datos.....                                | 48        |
| 3.6.2. Instrumentos para la recolección de datos.....                       | 48        |
| 3.6.3. Validez del instrumento.....   | 49        |
| 3.6.4. Confiabilidad del instrumento .....                                  | 49        |
| 3.7. Procesamiento de información .....                                     | 51        |
| 3.8. Técnicas y análisis de datos.....                                      | 51        |
| <b>CAPÍTULO IV: RESULTADOS.....</b>   | <b>52</b> |
| 4.1. Resultados estadísticos descriptivos: Variable Tránsito vehicular..... | 53        |
| 4.1.1. Resultados estadísticos descriptivos Dimensiones.....                | 54        |
| 4.2. Resultados descriptivos: Variable Calidad de imagen urbana .....       | 56        |
| 4.2.1. Resultados descriptivos estadísticos: Dimensiones.....               | 57        |



|  |           |
|--|-----------|
| 4.3. Contrastación de hipótesis .....            | 61        |
| 4.3.1. Estadísticos para la hipótesis.....       | 61        |
| 4.3.2. Hipótesis general .....                   | 62        |
| 4.3.3. Hipótesis específica .....                | 63        |
| <b>CAPÍTULO V: DISCUSIÓN RESULTADOS.....</b>     | <b>69</b> |
| 5.1. Análisis y discusión de resultados.....     | 69        |
| CONCLUSIONES .....                               | 75        |
| RECOMENDACIONES .....                            | 77        |
| REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....                  | 79        |
| ANEXOS .....                                     | 82        |
| Anexo N°1 Matriz de consistencia.....            | 83        |
| Anexo N°2 Operacionalización de la variable..... | 84        |
| Anexo N°3 Validación del instrumento 1 .....     | 88        |
| Anexo N°4 Validación del instrumento 2 .....     | 100       |
| Anexo N°5 Cuestionario 1 .....                   | 112       |
| Anexo N°6 Cuestionario 2 .....                   | 114       |
| Anexo N°7 Proyecto aplicativo .....              | 116       |

## ÍNDICE DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| <b>Figura N°1:</b> Vista satelital del Paseo La Breña – Huancayo .....  | 20 |
| <b>Figura N°2:</b> Paseo La Breña – intersecciones y/o encuentros ..... | 20 |
| <b>Figura N°3:</b> Proceso perceptual .....                             | 28 |
| <b>Figura N°4:</b> Fórmula de Muestra aleatoria simple .....            | 47 |

## ÍNDICE DE TABLAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Tabla N°1:</b> Valoración de fiabilidad de coeficiente Alfa de Crombach .....   | 50 |
| <b>Tabla N°2:</b> Confiabilidad de instrumento I – Alfa de Crombach.....   | 50 |
| <b>Tabla N°3:</b> Confiabilidad de instrumento II – Alfa de Crombach.....  | 50 |
| <b>Tabla N° 4:</b> Tránsito Vehicular en el Paseo La Breña .....   | 53 |
| <b>Tabla N°5:</b> Flujo vehicular en el Paseo La Breña .....   | 54 |
| <b>Tabla N°6:</b> Nivel de capacidad en el Paseo La Breña .....  | 55 |
| <b>Tabla N°7:</b> Calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña .....   | 56 |
| <b>Tabla N°8:</b> Legibilidad en el Paseo La Breña .....   | 57 |
| <b>Tabla N°9:</b> Confort en el Paseo La Breña .....   | 58 |
| <b>Tabla N°10:</b> Diversidad en el Paseo La Breña .....   | 59 |
| <b>Tabla N°11:</b> Significativo en el Paseo La Breña .....  | 60 |
| <b>Tabla N°12:</b> Interpretación del coeficiente de correlación de Rho .....  | 61 |
| <b>Tabla N°13:</b> Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular y Calidad la imagen urbana.....               | 62 |
| <b>Tabla N°14:</b> Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular en la legibilidad de la imagen urbana .....   | 63 |
| <b>Tabla N°15:</b> Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular en el confort de la imagen urbana .....       | 64 |
| <b>Tabla N°16:</b> Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular en la diversidad de la imagen urbana.....     | 66 |
| <b>Tabla N°17:</b> Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular en el significativo de la imagen urbana ..... | 67 |

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

|  |    |
|--|----|
| <b>Gráfico N°1:</b> Tránsito Vehicular en el Paseo La Breña .....          | 53 |
| <b>Gráfico N°2:</b> Flujo vehicular en el Paseo La Breña .....             | 54 |
| <b>Gráfico N°3:</b> Nivel de capacidad en el Paseo La Breña.....           | 55 |
| <b>Gráfico N°4:</b> Calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña ..... | 56 |
| <b>Gráfico N°5:</b> Legibilidad en el Paseo La Breña .....                 | 57 |
| <b>Gráfico N°6:</b> Confort en el Paseo La Breña .....                     | 58 |
| <b>Gráfico N°7:</b> Diversidad en el Paseo La Breña .....                  | 59 |
| <b>Gráfico N°8:</b> Significado en el Paseo La Breña .....                 | 60 |

## RESUMEN

La presente investigación diserta sobre el tránsito vehicular y la imagen urbana en el Paseo La Breña, y esto responde a la siguiente interrogante ¿Qué incidencia existe del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?, en la investigación el **objetivo general** fue: establecer el grado de incidencia del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña. Considerando esto, la **hipótesis general** que se **verificó** es: “Existe incidencia significativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo”.

Para la realización se aplicó el **método** científico. La investigación es de **tipo** aplicada y el **nivel** de investigación es descriptivo – correlacional, y por estos distintivos el **diseño** del estudio es: no experimental, transversal – correlacional. Para el estudio la **población** fue infinita (todas las personas que circulan por el Paseo La Breña) y la muestra calculada fue de 323 personas.

Finalmente se confirmó la hipótesis planteada; Existe incidencia significativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo, ya que se evidencia mediante el coeficiente de Rho Spearman con un valor de -0.632; y esto indica que a medida que el tránsito vehicular aumente y/o sea alto la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña disminuye.

**Palabras claves:** tránsito vehicular, calidad de la imagen urbana.

## **ABSTRACT**

The present investigation talks about vehicular traffic and the urban image in the Paseo La Breña, and this answers the following question: What incidence does vehicular traffic exist in the quality of the urban image in the Paseo La Breña - Huancayo? The general objective of the investigation was: to establish the degree of incidence of vehicular traffic on the quality of the urban image in Paseo La Breña. Considering this, the general hypothesis that was verified is: "There is a significant incidence of vehicular traffic in the quality of the urban image in Paseo La Breña - Huancayo".

For the realization the scientific method was applied. The research is of an applied type and the research level is descriptive - correlational, and due to these characteristics the study design is: non-experimental, cross-sectional - correlational. For the study, the population was infinite (all the people who circulate along Paseo La Breña) and the calculated sample was 323 people.

Finally, the hypothesis raised was confirmed; There is a significant incidence of vehicular traffic in the quality of the urban image in Paseo La Breña - Huancayo, since it is evidenced by the Rho Spearman coefficient with a value of -0.632; and this indicates that as vehicular traffic increases and / or is high, the quality of the urban image in Paseo La Breña decreases.

Keywords: vehicular traffic, urban image quality,

## INTRODUCCIÓN

En los últimos años el desarrollo de Huancayo es cada vez acelerado y esto genera aumento de la población y viviendas, trayendo problemas consigo, como el crecimiento del parque automotor, y a su vez problemas de deterioro, distorsión de la imagen de la ciudad, generando una negativa percepción de los ciudadanos. Al recorrer los espacios de la ciudad, se percibe diferentes problemas como el tránsito y un aspecto visual deficiente por los elementos arquitectónicos y urbanos, que causa una imagen de la ciudad desordenada y sin ninguna unidad. De esta manera el Paseo La Breña no es ajeno a estos dos problemas que afecta en conjunto a toda la ciudad.

El contenido de esta investigación, se centra en dos problemas del lugar y versa del tránsito vehicular desde el aspecto del flujo vehicular y del nivel de capacidad vial, asimismo de la calidad de la imagen urbana desde el aspecto físico espacial de la legibilidad, el confort, la diversidad y la significancia, y que estos problemas son evaluados a través de la percepción, que como componente le permite al individuo ponerse en contacto y/o relación con el espacio que lo rodea.

Asociado a lo anterior todo ello se sostiene en el enfoque de la teoría de la Gestalt, esta teoría que a partir de cuatro principios, pregnancia, experiencia pasada y buena continuidad y la repetición, así la mente organiza los datos con preferencias inamovibles. Este método se plantea en términos generales y particulares. Tanto para un sector y como para el estudio de la ciudad. El estudio de la investigación, se realizó con instrumentos de carácter cualitativos para generar resultados cuantitativos que permitieron sacar conclusiones y recomendaciones.

Gran parte de los conceptos teóricos han sido elaborados en otras ciudades y tomados en cuenta para la presente temática de investigación y que fueron mencionadas dentro de este estudio. La investigación como se dilucida está referida al tránsito vehicular y la calidad de la imagen urbana en el Paseo La

Breña, y este estudio cuenta con cinco capítulos de desarrollo, los cuales se mencionan a continuación:

**Capítulo I**, planteamiento de la investigación; se presenta de la caracterización de la temática de investigación, donde se muestra una descripción del problema del tránsito vehicular y de la imagen urbana, para luego esbozar y formular el problema de investigación, y de acuerdo con la caracterización y la formulación del problema, se estableció la justificación social y práctica, científica o teórica, y metodológica, y se realizó las delimitaciones, finiquitando este capítulo se estableció el objetivo general y asimismo los objetivos específicos de la investigación.

**Capítulo II**, Marco teórico; se aborda las teorías de los referentes a la temática de estudio, principiando por los antecedentes, seguidamente las bases teóricas y definición de términos o marco conceptual, sucesivamente se realizó la clasificación de variables, finalizando con el planteamiento de la hipótesis general y las hipótesis específicas para la presente temática de estudio.

**Capítulo III**, Metodología; se determina el tema metodológico desde la investigación científica, inmediatamente con el tipo y nivel de investigación, y sucesivamente el diseño de investigación según Carrasco (2008), continuamente con la población y la muestra efectuada para la investigación y los métodos de recolección de datos para la presente investigación.

**Capítulo IV**, Resultados; se presenta los resultados descriptivos de la investigación y asimismo se aborda la hipótesis general y específica.

**Capítulo V**, discusión de resultados; se da a conocer la discusión entre los resultados que se obtuvieron en la presente temática de investigación con los resultados de los antecedentes y marco teórico, finalmente se desarrollaron las conclusiones recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos.

**Bach. Yensid Curazi Andamayo**

## **CAPÍTULO I**

### **EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

#### **1.1. Planteamiento del problema**

Las ciudades actuales de los países de Latinoamérica trasponen por un crecimiento hacia las periferias, debido al aumento y/o crecimiento de la población en las ciudades, a raíz de esto existe un desorden en la ciudad, vías no continuas, vías no jerarquizadas, equipamientos no proyectados que solo se van adecuando a este crecimiento, sin una adecuada planificación urbana, y así genera caos y desorden, causando el problema del tránsito vehicular y una imagen urbana deteriorada (mobiliario, comercio ambulatorio, ornamento y los elementos naturales), estos problemas que no solo afectan a una ciudad en desarrollo, tal es el caso de la ciudad de Santiago – Chile, que al respecto del tránsito y congestión vial, Bull, (2003), menciona lo siguiente:

La ciudad de Santiago, no es ajena a este fenómeno del crecimiento del tránsito vehicular. Por el incremento de vehículos tiene secuelas en el flujo, aumento de tiempo en los viajes, empeoramiento en el desplazamiento y las vías se encuentran al margen del colapso, por lo que resulta forzoso implantar medidas y asimismo mayor control vehicular. (p.135)

De la misma manera en la ciudad de Quito, muestra falencias y deterioro en la imagen y al respecto, Córdova, (2005), señala:

La ciudad de Quito se arguye a una estructura espacial reprimida con espacios deteriorados, lugares sin identidad, que carece de elementos que orienten tanto tipológicamente, como identitaria, que esto se origina desde una deficiente planificación urbana por parte de las entidades públicas gestoras, hasta una agravada especulación de la propiedad del mercado del suelo.(p.11)



Estas problemáticas, traen consecuencias en los diferentes espacios principales de las ciudades importantes del país. Como referente es el caso de la ciudad de Lima, que en la actualidad abarca diferentes problemas en conjunto, y de esta manera, estos problemas de deterioro del mobiliario urbano, comercio informal, inseguridad, etc., han venido degradando paulatinamente la imagen urbana, y por otro lado el incremento del parque automotor, que erigiendo la problemática a causa del crecimiento del tránsito vehicular. Y respecto al tránsito vehicular que la ciudad de Lima atraviesa cada vez más caótico, el Banco de Desarrollo de América Latina CAF, (2011), menciona:

En América Latina, la ciudad de Lima, es la única ciudad de su tamaño que no ha logrado un sistema articulado de transporte y como consecuencia muestra un sistema de tránsito caótico, con paradas en cada esquina, las vías en su mayoría colapsan y debido a esto, surge un sistema donde el caos prevalece y pierden autoridades, transportistas y sobre todo los ciudadanos. (p.225)

De la misma manera, de la imagen urbana relacionas con la Plaza San Martín, Vergara, (2006), dice:

El aspecto más representativo, que se relacionan con la transformación de la imagen de la ciudad, es correspondiente al de la conflictividad y pérdida de identificación y de la identidad que se relaciona al centro histórico, que dado una confluencia de diversos intereses, por las variadas actividades y funciones que se originan y se da en el lugar, se crean diferentes grupos sociales que en él convergen, como por ejemplo: comercio, vivienda, turismo, espacio de encuentros de transeúntes, y hasta espacios de vida para los habitantes más pobres, y que dan una imagen de zona marginal y de peligrosidad alrededor del espacio. (p.16)

La ciudad de Huancayo atraviesa por estos problemas crecimiento del tránsito vehicular y deterioro de la imagen urbana, en estos últimos años ha ido sufriendo un proceso de transformación, esto se traduce en el deterioro del centro de la ciudad. La percepción que tienen algunos ciudadanos de la ciudad es negativa, símbolo de desorden por el aumentando del tránsito vehicular en toda la ciudad, que en sus inicios el poblador de Huancayo solo se basaba el transporte en relación al ferrocarril, y que en la actualidad se ve afectado por la

excesiva prioridad al vehículo como principal medio de transporte, debido a esto la demanda fue aumentando, y el flujo vial detenido y en algunas vías excediendo y colapsando diferentes calzadas en la ciudad.

Una de las calles importantes que forman parte de la estructura urbana de la ciudad de Huancayo es el Paseo La Breña, ubicado en el centro de la ciudad. Esta Calle que originalmente propuesto como un paseo, con el paso de los años perdió esa identidad. Así mismo este ha sufrido consecuentes transformaciones físicas, propias de una ciudad metropolitana como Huancayo.

De lo que era antiguamente la Calle Callao, típica de una ciudad pequeña con un espacio público para circular con más agrado, y que en la actualidad por todos los cambios improvisados que se efectuaron en la vía, y que a causa de esto, ahora en el Paseo La Breña viene circulando casi el 60% del transporte público (empresas de transporte entre ellos, bus o couster, autos colectivos, taxis, camioneta tipo combi), y que además esta vía también muestra problemas de una imagen urbana deteriorada y degradada por diferentes causas entre ellos el comercio ambulatorio del lugar, contaminación auditiva y visual, pérdida de identidad que tiene de espacio público según pasan los años.

Hoy las ciudades que se aprecian de ser modelos de ciudad, vienen trabajando en el tema de espacio público, que involucra la imagen urbana y tratando de solucionar el problema del tránsito vehicular (México DF, Bogotá, Quito, Curitiba), dando prioridad a las personas que circulan por el lugar, es allí donde parte el interés de la presente investigación.

## **1.2. Formulación y sistematización del problema**

A partir de la caracterización o planteamiento del problema que ocurre en la ciudad, centramos la atención en uno de los ejes y/o vías más importantes de la ciudad de Huancayo, el “Paseo La Breña” y se formula la siguiente interrogante.

### **1.2.1. Problema General**

¿Qué incidencia existe del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?

### **1.2.2. Problemas específicos**

- a) ¿Qué conexión existe del tránsito vehicular en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?
- b) ¿Qué vinculación existe del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?
- c) ¿Qué asociación existe del tránsito vehicular en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?
- d) ¿Qué incidencia existe del tránsito vehicular en el significativo de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?

### **1.3. Justificación de la investigación**

#### **1.3.1. Social o práctica**

A partir de los resultados de la temática de investigación se podrá resaltar la importancia del tránsito vehicular y la imagen urbana en el Paseo La Breña y así generar una propuesta de proyecto urbano para lograr espacios acordes a un “Paseo” y estén prestos, congruentes, adecuados para el uso del espacio público por los ciudadanos y exista un tránsito más fluido, de tal modo; sea ecualizado el tránsito vehicular y la imagen urbana.

#### **1.3.2. Científica o teórica**

La recopilación de información del estudio servirá y permitirá ampliar la revisión literaria y aspectos teóricos referentes al tema del tránsito vehicular y la imagen urbana del Paseo La Breña, que mediante la aplicación de teorías y conceptos se busca profundizar y encontrar resultados concretos sobre esta problemática, de tal manera, ayudará como base a futuros estudios y/o problemas de índole urbano. Igualmente permitirá ahondar en temas de tránsito vehicular e imagen urbana, para acrecentar la información de estos temas.

#### **1.3.3. Metodológica**

Al haber formulado la temática de problema para lograr los objetivos; sobre el método científico “se emplea para realizar investigaciones científicas, constituye un sistema de procedimientos, técnicas, instrumentos, estrategias y tácticas para resolver el problema” (Carrasco 2008 p.269), se acudió a técnicas de investigación para la recolección de datos como las encuestas (cuestionario),

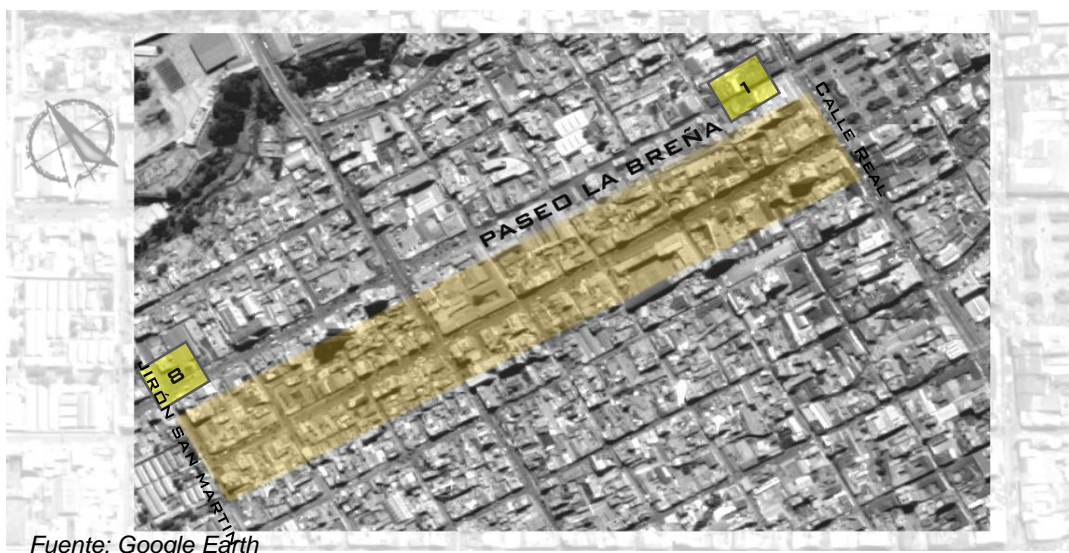
fueron validados por un juicio de expertos y estadísticamente, y con ello se conoció la opinión y percepción de las personas en la temática. Así mediante el tema abordado, se apoyó en técnicas de investigación válidas, y así el instrumento pueda ser utilizado para otras investigaciones.

## 1.4. Delimitaciones

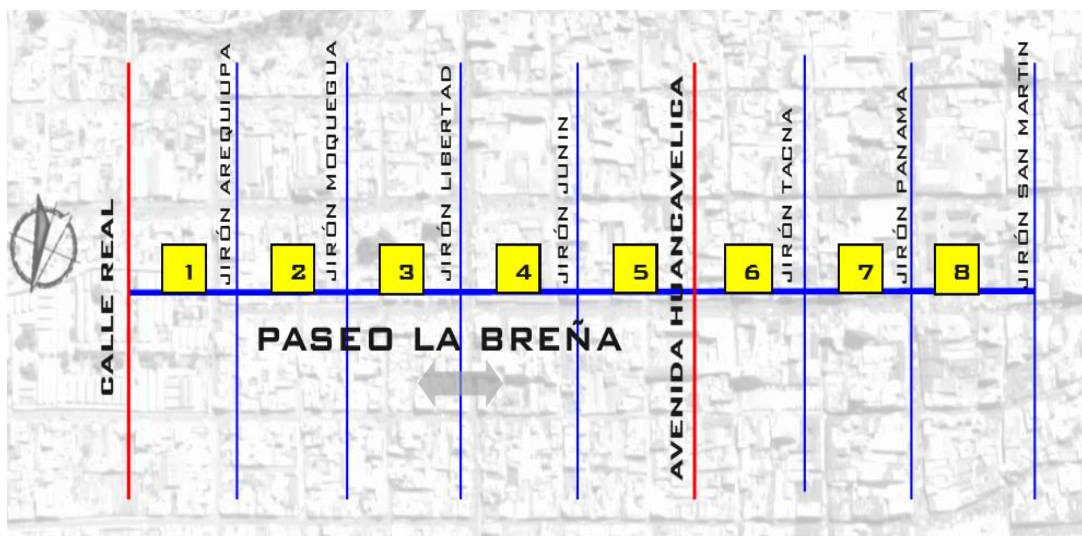
### 1.4.1. Espacial

Para la presente investigación se consideró como punto de partida el centro monumental de la ciudad, por las características físicas, espaciales e importancia de vía, se distinguió el Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo.

**Figura N°1:** Vista satelital del Paseo La Breña – Huancayo



**Figura N°2:** Paseo La Breña – intersecciones y/o encuentros



El Paseo La Breña está conformado por ocho intersecciones, que se delimita y/o principia por la Calle Real (contiguo a la Plaza Constitución – Huancayo) y culmina en el Jirón San Martín (Cementerio general – Huancayo) ver figura N°2. Por lo tanto como mencionamos anteriormente, por la importancia que representa esta vía para Huancayo y por las diferentes actividades urbanas que se realiza, se ha distinguió como lugar de estudio esta vía.

#### **1.4.2. Temporal**

Para la investigación, el periodo asumido y/o empleado en el desarrollo y proceso que se tuvo en este estudio de investigación fue de cuatro meses; iniciando en el mes de setiembre de 2019 y culminando en el mes de Enero del año 2020. Este periodo se empleó para la recolección de datos, análisis y procesamiento de información y resultados de los datos recolectados.

#### **1.4.3. Económica**

Para el estudio realizado, los recursos económicos y materiales (papel bond, lapiceros y otros), tecnológicos (computadora, cámara, calculadora, impresora), que se necesitó para la elaboración de la presente investigación, es asumido y/o autofinanciada en su totalidad por el autor del estudio.

### **1.5. Factibilidad técnica y limitaciones**

#### **1.5.1. Factibilidad**

La investigación es factible de realizar, pues la temática del problema cuenta con los recursos necesarios para la elaboración, en el trabajo de campo, materiales, trabajo de escritorio, y la información de las fuentes bibliográficas que se demandará para la elaboración de esta temática.

#### **1.5.2. Limitaciones**

Se encontró dificultad y carencia en la búsqueda de antecedentes, debido a pocos referentes a la temática de estudio.

El estudio, recojo de datos e información (trabajo de campo), se realizó con la participación y la colaboración de las personas que transitaban en el paseo La Breña.

Las limitaciones encontradas han sido subsanadas durante todo el desarrollo de la investigación.

Se encontró limitaciones en cuanto al tema de movilidad urbana, debido a la extensa información, asimismo como la cantidad de dimensiones e indicadores. Por lo tanto dentro de la movilidad urbana se encuentra el problema del tránsito vehicular que se suscita en la ciudad, por ende, la investigación se engloba al problema del tránsito vehicular.

## **1.6. Objetivos**

### **1.6.1. Objetivo general**

Establecer el grado de incidencia del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.

### **1.6.2. Objetivos específicos**

- a) Determinar el grado de conexión del tránsito vehicular en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.
- b) Demostrar el nivel de vinculación del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.
- c) identificar el grado de asociación del tránsito vehicular en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.
- d) indicar el nivel de incidencia del tránsito vehicular en el significativo de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. Antecedentes**

En la parte de los antecedentes se citaran a los autores de investigación que corresponden a estudios semejantes a la temática de investigación planteada correspondiente al tránsito vehicular y asimismo a la calidad de la imagen urbana, mediante el tema de imagen urbana, se cita a las investigaciones a nivel internacional y nacional respectivamente.

##### **2.1.1. A nivel internacional**

Panek, (2010), desarrolló la investigación *imagen urbana y transporte público: los paraderos, Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel, y la Raza de la ciudad de México D.F.*, que menciona lo siguiente: la investigación tiene por objetivo y/o finalidad determinar en qué medida se relaciona la imagen urbana y el transporte público, y así conocer los aspectos positivos y negativos de los paraderos de la ciudad de México.

Esta temática de investigación estudia la imagen y el transporte público enfocado en los paraderos, y que está basado en aspectos teóricos de la Gestalt, que analiza con ello, y así devela lo que se entiende por la imagen y el transporte. Siendo la población de 46 paraderos existentes y la muestra analizada es de 5 paraderos de transporte público. El tipo de investigación que realizó el autor es aplicada, esta temática tiene un nivel de investigación explicativa. Teniendo la cantidad de 20 entrevistados por cada paradero estudiado, siendo así una muestra no probabilística, donde se aplicó el cuestionario.

Así demuestra con los resultados obtenidos, y con los autores que vinculó a este estudio, que en los paraderos de la Raza, Tacubaya, San Ángel y Pantitlán el 40% afirman que la imagen es agradable, asimismo el 60% define que la imagen es desagradable, y del paradero San Lázaro en la cual se realizó una

modernización, y las personas afirmaron en un 80% que tiene una imagen agradable y el 20% respondieron negativamente.

En cuanto al transporte público (flujo de transporte, cantidad de unidades que transitan, condiciones del pavimento) demuestra que en los paraderos de la Raza, San Ángel, señala el 65% como buena calidad el transporte público y el 35% lo califica como regular, los paraderos de Pantitlán, San Lázaro, y Tacubaya, lo califican como bueno el 73% al transporte público y el 27% lo califica como regular. Llegando a finalizar a partir de los resultados que obtuvo en la investigación concluye que la imagen urbana tiene una relación directa con el transporte público de los paraderos estudiados de la ciudad de México D.F.

Este trabajo de investigación que desarrolló Panek, se cita en la temática de investigación estudio debido a la semejanza de temática. Y también debido a que realiza una relación de la imagen y el transporte público, y que a través de la teoría de la Gestalt desarrolla y emplea los cuestionarios para conocer la percepción de los usuarios de los paraderos, y así proponer un proyecto de mejora en referencia al transporte público y la imagen de los paraderos de la ciudad de México D.F.

Briceño y Gil, (2005), desarrollaron la investigación *Calidad de la imagen urbana sectores La Parroquia, Alto Chama, Carrizal, Los Curos, Zona Industrial y Barrios La Candelaria y San Buenaventura de la ciudad de Mérida – Venezuela*: Este estudio tiene por objetivo y evaluar la calidad ambiental de la imagen urbana, de cada uno de los sectores. La investigación tiene una metodología para evaluar estos espacios relacionados con los indicadores que mide la calidad de imagen, que se relacionan con las cualidades perceptuales de las personas basada en la Gestalt, que evaluó dentro de estos sectores los elementos de la morfología del lugar tales como la trama, la manzana, calle, cruce, los espacios abiertos y los elementos arquitectónicos.

El tipo de investigación es básico, el nivel de estudio es descriptivo, la población para la investigación de Briceño y Gi, fueron siete sectores de la ciudad de Mérida, que por los diversos problemas que estos tienen fueron tomados en cuenta y evaluados, teniendo como resultados; cuatro sectores poseen una calidad baja, los cuales son Zona industrial, los Curos y los Barrios San



Buenaventura y La Candelaria; y tres sectores tienen una calidad de imagen media, El Carrizal, Alto Chama y La Parroquia. En esta investigación Briceño y Gil concluye que los resultados de la imagen urbana (baja calidad) en algunos sectores se debió que los espacios abiertos contribuyen a bajar la calidad de la imagen por su aspecto.

La investigación que elaboró Briceño y Gil, se cita en esta temática de estudio, debido a que brinda una metodología que emplea para medir la calidad de la imagen urbana (siete sectores de la ciudad de Mérida), mediante indicadores citados en el libro de Kevin Lynch, y así aplique a los sectores de la ciudad para su respectiva evaluación. Seguidamente de su estudio de evaluación se planteó un proyecto para mejorar la calidad del espacio público.

Aguilar, (2013), elaboró la tesis *Análisis de la imagen urbana de la vivienda en la cabecera departamental de Totonicapán, Barrio Palín*: la investigación de Aguilar, tiene por objetivo estudiar las condiciones de orden, urbanístico y arquitectónico de la ciudad Totonicapán, que permita definir un diagnóstico que induzca el planteamiento de una prognosis de conservación de la imagen urbana. La metodología que emplea es la ficha de observación que aplica para el análisis del estudio de las viviendas en relación a la imagen urbana. Obteniendo resultados de análisis carácter cuantitativo y cualitativo.

El tipo de investigación es básica, el nivel de investigación de Aguilar es descriptivo. La población para la investigación de Aguilar son las viviendas en la cabecera de Totonicapán, obteniendo como estudio de muestra siete viviendas para el estudio, por consiguiente evaluó las características de las viviendas (sala, comedor, vestíbulo, circulación de toda la vivienda, características formales) y los espacios públicos alrededor (senda, borde, mojón y nodo) de las viviendas.

Los resultados de la investigación de Aguilar, en cuestión a los espacios públicos en una escala de evaluación (malo, regular y bueno), fue de regular, en relación a la evaluación de las viviendas donde menciona y resalta que la formación de la imagen y función del tejido demuestran que el valor de la vivienda como la imagen del espacio urbano analizado cuantitativamente es positivo, concluyendo que posibilita una propuesta de diseño arquitectónico.

Por lo tanto la presente tesis, contribuye a la temática que se desarrolla debido a que brinda un instrumento y metodología que emplea el estudio de Aguilar para identificar y evaluar las variables de la imagen urbana (Kevin Lynch), evaluando y/o analizando con la percepción y con levantamientos (fachadas), de las viviendas y los objetos arquitectónicos.

### **2.1.2. A nivel nacional**

Saenz, (2017), desarrolló el tema de investigación "*ordenamiento urbano y el tránsito vial en la ciudad conurbada de Huacho*", la investigación que desarrolló el autor tiene por objetivo, determinar la relación entre el ordenamiento urbano y el tránsito vial de la ciudad conurbada de Huacho; con las dimensiones que utilizó de las diferentes bibliografías, dilucidó la relación del parque automotor y de la infraestructura vial, y así conocer los aspectos positivos y negativos del tema de estudio.

El estudio de Saenz corresponde al tipo de investigación básica, asimismo el estudio tiene un nivel descriptivo correlacional de corte transversal, y el diseño de investigación es no experimental. Donde la población objetiva de este estudio es de 7255 personas, y con una muestra probabilística aleatoria simple es de 348 personas, que pertenecen a las empresas de transporte, que mediante el instrumento de cuestionario estructurado con la escala de Likert.

La investigación de Saenz obtuvo resultados en el cual el 61% de encuestados indica que los planes optados por la entidad correspondiente no contribuye a mejorar u ordenar las calles, lo que relacionó con un alto porcentaje del 55% de encuestados quienes señalaron que no existe un buen orden para el desplazamiento del tránsito vehicular. Llegando a concluir por medio de los resultados; donde, demuestra que la proporción que existe entre las dos variables es relación moderada entre el ordenamiento y el transporte público con Rho Spearman con un valor de  $R=.526$ , la significancia de .001 menor a 005.

Tisoc, (2017), elaboro la investigación "*Evaluación de la congestión en los ejes transversales en los distritos de Wanchaq de la ciudad del Cuzco*", el estudio que elaboró Tisoc, tiene por objetivo evaluar las vías transversales del centro del distrito con respecto al tránsito vehicular de Wanchaq. Con vías que regularmente son discontinuas a lo largo de todo el eje y que a partir de las

dimensiones de diseño, capacidad vehicular, y flujo de vehículos, correspondiente a los ejes de estudio, para que demuestre la influencia de estas en el tránsito vehicular de la ciudad.

El análisis se basó en la metodología de del modelo de Bazant. La población de la investigación de Tisoc se enfocó en 8 ejes del centro de la ciudad. El tipo de investigación es básico de nivel explotario, tiene un diseño no experimental. El resultado que tuvo la investigación de Tisoc, mediante el análisis de Bazant demuestra que las ocho vías transversales cuentan con una capacidad vial es insuficiente y el diseño de las vías de las ocho intersecciones es de forma irregular, es decir no cuenta con espacios definidos, y el flujo vehicular de las vías es saturado y alto.

La investigación de Tisoc concluye mencionando que estos resultados del análisis del diseño de vía, capacidad vehicular y flujo vehicular, se debe a la existencia del aeropuerto Velasco Astete, y también al incumplimiento del plan de movilidad urbana del lugar. El trabajo de investigación de Tisoc, se cita en la presente temática debido a una de las variables abordada y así también por la metodología para evaluar el estudio del tránsito vehicular.

Molina, (2014), desarrolló el tema de investigación *“Evaluación y planteamiento de optimización de la congestión vial en el análisis del flujo vehicular en las intersecciones del centro histórico del distrito de Santiago y avenidas aledañas al mercado San Pedro”*, la investigación que elaboró Molina tiene por objetivo evaluar y analizar y optimizar la congestión en las intersecciones principales del centro histórico del distrito de Santiago, el tipo de investigación es Básico de nivel descriptivo no experimental, donde; la población objetiva son las intersecciones del distrito y la muestra para la investigación, obtiene como muestra no aleatoria 15 intersecciones.

La investigación obtuvo como resultados: en 12 intersecciones sin continuidad y no consolidadas se presenta un crecimiento vehicular y debido a esto la infraestructura insuficiente para los peatones, y en tres intersecciones se presenta una congestión moderada, por lo tanto una capacidad vial excedida, y el flujo vehicular alto por la demanda excesiva de vehículos que existe en el

distrito debido a la cercanía al mercado y por las dimensiones de las intersecciones que no cuentan con el ancho correspondiente.

## 2.2. Marco conceptual

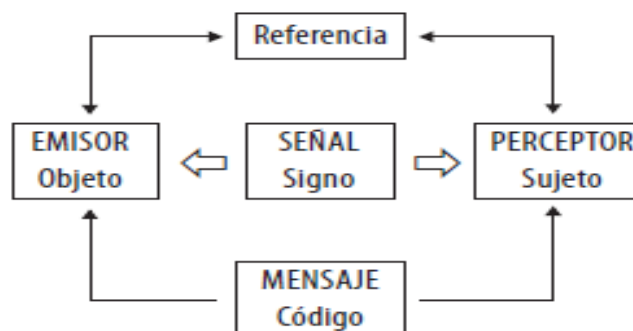
### 2.2.1. La percepción de la ciudad como proceso

El comportamiento de los individuos y de los grupos sociales se adapta a la percepción del entorno y proyecciones mentales que construye del espacio. Toda persona tiene vínculos con alguna parte de la ciudad. El hombre guarda una relación especial con el lugar que ocupa. Esta relación es inherente al sentido, desde el territorio nacional hasta el espacio local o propio, como manifiesta (Dollfus, citado en Caneto, 2000), cada persona tiene una percepción propia del espacio que ocupa o que siente que le pertenece. Toda ciudad tiene un significado de percepción como un proceso y Briceño y Gil, (2005), mencionan lo siguiente:

Entender el espacio urbano como el medio ambiente edificado el cual le permite al hombre establecer vínculos en los espacios que circula, determinando comportamiento entre el hombre y el lugar. Así le permite conocer el ambiente y actuar mediante las cosas que sucede en el entorno y las características que tiene (García, citado en Briceño y Gil).

La figura N° 3 toma como base el gráfico de Andrés García y sintetiza el proceso en su forma elemental. El receptor se transforma en perceptor, quien capacidad de conocer, reflexionar e interpretar el mensaje o código. García explica que este proceso está condicionado por: la capacidad sensorial del individuo, las experiencias y las unidades culturales. (p.14)

**Figura N°3:** Proceso perceptual



Fuente: *Percepción de la ciudad* – Briceño y Gil

Para un mejor entendimiento de la ciudad la percepción es el inicio de una síntesis cognitiva, que elabora la persona, dependiendo de los estímulos que proviene del espacio público que lo rodea. Así mismo el proceso de la percepción está condicionado por la capacidad sensorial, las experiencias del individuo en el espacio urbano.

### **2.2.2. Elementos de la imagen de la ciudad**

La ciudad desde su nacimiento desde que se origina en asentamientos, cuenta con elementos propios, los elementos planteados por Lynch ayuda a comprender mejor el significado del espacio, a través de la percepción como fuente de entendimiento. Estos elementos y características de la ciudad son señalados por el autor y asimismo caracteriza cada elemento, en los siguientes términos, Lynch, (1984), menciona:

... estos elementos pueden resultar de aplicación más general puesto que parecen reaparecer en muchos tipos de imágenes, y esos elementos que menciona son:

Sendas (...) pueden estar representados por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías del ferrocarril.

Bordes (...) son los límites que existen entre dos fases que puede ser (frontera), rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril y muros.

Barrios, son los barrios o distritos (...).

Nodos, (...) paso de una estructura u otra (ingresa al lugar), y pueden ser sencillamente concentraciones cuya importancia se debe a que son condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada.

Mojones, (...) en este caso el observador no entra en ellos, solo permanece en el exterior. Por lo común se trata de un objeto físicamente, sencillo, un edificio, una tienda o montaña. (p.61)

Los elementos de la imagen de la ciudad como lo menciona Lynch, básicamente interesan para identificar la ciudad perceptualmente, no obstante son esenciales para cualquier el estudio y/o análisis que se requiera hacer dentro de una ciudad o zonas-sectores específicas.

### **2.2.3. Imagen urbana**

El área urbana y/o espacio público es un lugar significativo, en el que las personas o individuos diariamente realizan actividades cotidianas, sociales, y debido a esto cada habitante percibe la ciudad a su manera y su necesidad diaria. Es así que para conceptualizar la imagen urbana mencionamos:

Sobre la imagen urbana, Córdova, (2005), define:

Como una representación imaginaria socio – espacial de una determinada ciudad o de una parte de la misma, es decir una visión onírica desarrollada por las personas y/o habitantes, que atraviesan por un proceso de percepción donde involucran dos aspectos, la espacialidad propia de la ciudad y la dinámica socio – cultural del conglomerado que la habita. Y así permitiría establecer un referente simbólico – identidad, a manera de una abstracción. En tanto la imagen urbana es una acumulación diacrónica de varias sucesiones individuales que se aplican en el colectivo. (p.16)

Al respecto Briceño y Gil, (2005), mencionan de la imagen urbana y definen lo siguiente:

La imagen urbana se relaciona con todos aquellos elementos tanto físicos espaciales como naturales que constituyen un entorno, los cuales son identificados y estructurados en la mente de cualquier persona. La misma está relacionada directamente con el grupo social y su cultura; su conocimiento le permite la actuación real en el lugar específico, pudiendo afirmar que la condición primordial de la imagen urbana se centra en lograr un lugar identificable. (p.20)

La imagen de la ciudad, Lynch (1984), acerca de la imagen menciona:

Es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. O quizás lo que es una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales mantenida por un número considerable de ciudadanos. Estas imágenes

colectivas son necesarias para que la persona actúe acertadamente dentro de un medio ambiente... (p.61)

Con referencia a lo anterior, la imagen urbana como lo conceptúa Bazant, (2003), menciona:

Reconocimiento del paisaje urbano y entorno, difícilmente en el medio ambiente de la ciudad puede tener todos los criterios de delineación o normativos, por lo que se debe lidiar, para que el espacio urbano satisfaga el mayor número de ellos a las personas, en función o debido a que logre una imagen urbana más nítida y vigorosa posible los criterios normativos por considerar son (confort, diversidad, legibilidad, sentido orientación y significativo). (p.37)

Podemos concluir entonces, que la imagen urbana está compuesta por todos los elementos que existen en el entorno de un determinado espacio de la ciudad, el cual está percibido por la persona o individuo que circula o vive en el lugar, que lo identifica y lo hace parte de su vida diaria, y en el cual lo analiza, y lo construye. Pero esta imagen no se construye solamente con identificar los elementos físicos (calles, edificios, mobiliario), sino también con las interacciones, culturales, sociales y económicas que se dan en el lugar.

Para definir el concepto de imagen urbana existen diferentes autores, que lo conceptualizan, para la presente investigación se menciona lo dicho por Bazant y los diferentes criterios que debe tener el espacio para ser evaluado, asimismo para Bazant, el confort, diversidad, legibilidad, y el significativo, son los criterios para una imagen clara y nítida del espacio de la ciudad, es así que se menciona estos criterios para evaluar la imagen urbana de la ciudad:

#### **2.2.4. Calidad de la imagen urbana**

Se entiende que el poblador o el ciudadano es el principal consumidor del espacio urbano, y por lo tanto es la mayor fuente de información para la evaluación de la calidad de la imagen urbana.

Al respecto Valdivia, (2011), define la calidad de la imagen urbana y menciona lo siguiente:

... la calidad de la imagen urbana es la evaluación de lo perceptible de un espacio por medio de las satisfacciones de expectativas y exigencias de un determinado grupo social que se encuentra dentro de una determinada escala de lugar. Además el espacio percibido está compuesto por elementos físicos que dan composición al lugar (ancho de acera, altura y perfil urbano, uso, infraestructura, equipamiento, y otros), y forman patrones que puedan variar según el espacio. Es así que a nivel comunidad – hábitat es posible identificar las exigencias que tiene un determinado grupo. (p.51)

A partir de lo mencionado por Valdivia sobre la calidad de la imagen urbana se puede decir que es la apreciación de los objetos visibles de un espacio por medio del análisis de las satisfacciones de expectativas y exigencias de un determinado grupo social en un lugar. Así este espacio debe estar compuesto por elementos, que den claridad espacial, espacios alternativos y variados, comodidad y el significado que puede variar según el lugar.

Por lo tanto para evaluar la temática de calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña, se considera lo dicho por Bazant y los diferentes criterios que debe tener el espacio para ser evaluado; los cuales son: confort, diversidad, legibilidad, y el significativo; donde Bazant menciona que el confort:

Abarca diferentes factores que ocurren en el lugar, por el clima, seguidamente de los intervinientes auditivos, la imagen visual; seguridad, son criterios que ofrecen un rango de confort en el medio ambiente urbano, espacios que cubran al poblador de los factores climáticos, que no esté muy cargado de información y un lugar con mantenimiento permanente, para que así tenga un rango de confort aceptable para que el ciudadano pueda sentir el espacio agradable. (p.37)

En la ciudad; el confort comprende los diversos factores que suceden en el espacio/lugar, el clima que dependiendo del lugar, debe ofrecer un espacio que resguarde de los diferentes tiempos meteorológicos, contaminación visual, satisfacción en cuanto al ruido, el lugar deberá mantener un orden, donde el usuario se mantenga protegido y seguro.



Así mismo Bazant afirma que en el espacio debe hallarse una diversidad y señala lo siguiente:

En el espacio deberá existir diversidad de sensaciones y actividades que debe ser un prerrequisito para que pueda ofrecer al habitante, y que así pueda escoger el de su preferencia, y que también sea al gusto de cada personas, de tal manera que pueda cambiarlo con el tiempo de acuerdo a como cambien sus gustos, lo que se le dará sensación de tener placer en la variedad y lo cambios. Todo esto dependerá de la preferencia que exprese o tenga la persona para encontrar los tipos de variedad que existe en el espacio de la ciudad. (p.37)

La diversidad deberá abarcar una variedad de actividades urbanas y también sensaciones en el espacio, es que el lugar debe ofrecer diferentes actividades, variedad de áreas o espacios, asimismo que el habitante del lugar pueda escoger, dependiendo al gusto que tenga, el espacio abierto deberá darse mediante las necesidades de las personas que lo utilizan, y así el usuario reconozca fácilmente como un lugar lleno de variedad.

Bazant menciona que el espacio/lugar debe ser legible para las personas que hayan circulado en un presente y en un pasado, señala lo siguiente:

Dentro de los criterios de la imagen, también los lugares o los espacios dentro de la ciudad, deberá tener una identidad perceptual o legibilidad, ser reconocibles fácilmente, memorables, que sean receptores para una adecuada atención, diferenciados de otras localidades. El espacio deberá estar organizado de modo que el observador pueda encontrarla y relacionarla con el entorno. Darle un sentido de orientación y sistema de circulación clara. El espacio deber ser legible no solo cuando se circula sino también al momento de recordar y facilite encontrar el lugar buscado. (p.37)

El espacio y/o lugar debe poseer una identidad o legibilidad clara, que parte de tres aspectos, ser reconocidos, memorables y vividos, lo cual ayude y facilite encontrar a la persona al momento de recordar y ubicar el lugar, asimismo darle la orientación adecuada mediante un señalamiento apropiado para que pueda facilitar y aclarar confusiones cuando se encuentre en el lugar, de esta manera

este señalamiento también pueda ayudar a ubicarse y encontrar espacios adyacentes y lugares que se encuentre al entorno.

Así mismo Bazant afirma que el espacio urbano debe ser divisado como un lugar significativo y señala lo siguiente:

Bazant menciona el significado del espacio, esto debe estar relacionado unas con otras en el tiempo y espacio, se relacionan con aspectos de la vida, actividad funcional, estructura social, que tengan un carácter individual e idiosincrasia propios de la población. (p.38)

Respecto al significativo de la ciudad, debe relacionarse con los aspectos del tiempo, estructura social y pensamiento de la persona, mediante su idiosincrasia propia acerca del lugar que circula y que este significado pueda variar según la zona.

Así mismo para evaluar la calidad de la imagen urbana, con los criterios mencionados por Bazant, se basó en la experiencia y/o percepción o como divisan las personas que circulan en el lugar de estudio, de esta manera se envuelve al pensamiento empírico, por lo tanto aseveramos e incluimos en la presente temática de investigación la teoría de la Gestalt, y se menciona al respecto lo siguiente: “Esta teoría nace con los teóricos Max Wertheimer, Kart Kohtler, Kurt Koffka y Kurt Lewin.

Estudia el comportamiento natural del cerebro, cuando el cerebro actúa en el proceso de la percepción a través de las leyes de, figura de fondo, pregnancia, proximidad, igualdad, cerramiento, experiencia pasada, simetría, continuidad, repetición. Por lo tanto la teoría tiene como principio que a primera vista la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y regularidad, es así que la mente está en constante información y cambiante.” (Leone, 1998, p. s/n°).

Mediante lo mencionado por el enfoque teórico de la Gestalt que hace referencia al estudio y comportamiento natural del cerebro, cuando actúa en el proceso de la percepción del individuo y que esto la mente encuentra un orden establecido y regular, así la mente está en un proceso de renovación y recepción de información.

Así mismo este enfoque viene acompañado de leyes que son variables para estudiar esta teoría y que estas variables varían dependiendo del estudio que se haga. Mediante este enfoque; la calidad de la imagen urbana, como se menciona se hace uso de las leyes que intervienen en la Gestalt, y para el presente estudio se hace uso de la pregnancia, experiencia pasada, buena continuidad y la repetición.

### **2.2.5. Tránsito vehicular**

En la actualidad la ciudad se ve afectado por la problemática del transporte público, relacionado con el tránsito que no solo afecta a ciudades en pleno desarrollo, sino que afecta a ciudades que hoy en día llamamos desarrolladas. Al respecto de este problema del tránsito vehicular, Bull, (2003), menciona:

El tránsito es utilizado frecuentemente en el contexto de la congestión vial, tanto por técnicos como por ciudadanos en general. Habitualmente se entiende, como la condición en que existen demasiados vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta o irregularmente. La causa fundamental es la fricción o interrupción entre los vehículos en el flujo de tránsito. Hasta un cierto nivel el transporte puede circular a una velocidad relativamente libre, determinado por los límites de velocidad y la frecuencia de las intersecciones. No obstante a densidad alta, cada vehículo adicional incide en el desplazamiento. (p.24)

Así mismo del tránsito vehicular, Mayor y Cárdenas, (1994), mencionan al respecto lo siguiente:

Desplazamiento de vehículos en la calzada que por múltiples factores sociales, económicos y culturales, el movimiento vehicular se va tornando deficiente con pérdidas de velocidad en el flujo vehicular, lo que hace que el sistema vial se interrumpa. Estas demoras en la vía pueden causarlas los dispositivos para el control del tránsito, y cuando las demoras es influenciado por la infraestructura, cantidad, aumento de vehículos que se traducen en el nivel de capacidad vial. (p.298)

Con referencia a lo anterior del tránsito vehicular, Fernández, (2010), nos menciona:

El tránsito o tráfico es la circulación de personas y algunas de ellas en los vehículos que se desplazan por el espacio público, se trata de un fenómeno físico y a la vez social, esto produce un conflicto en el flujo por la demanda de vehículos y proporcionalmente cuando dos o más personas pretenden usar un mismo recurso del sistema de transporte. Este recurso se entiende como porción de espacio en diferentes tramos dentro de la vía o intersección. (p.11)

De lo mencionado y/o caracterizado por distintos especialistas, se puede decir que el tránsito vehicular implica factores sociales, debido a que involucra al ciudadano en su vida cotidiana y eso se deriva cuando en una calle o avenida urbana, va perdiendo velocidad los vehículos y causa que el flujo vehicular se altere y se reduzca el desplazamiento, también la capacidad vial se vea sobrepasado por la cantidad excesiva de vehículos

Para hablar de tránsito vehicular existen diferentes autores que lo conceptualizan. Por lo tanto para la presente investigación se considera lo dicho por Mayor y Cárdenas, y los criterios que se debe tener para evaluar o estudiar el tránsito vehicular, en una vía urbana; y de esta manera para Mayor y Cárdenas, el flujo es uno de los intervinientes en el tránsito vehicular y se puede evidenciarse en la vía por el desplazamiento de los vehículos, y al respecto menciona:

El flujo vehicular se evalúa mediante el nivel de servicio. Es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de la calzada por la percepción de las personas y/o motoristas que conlleva a determinar el nivel de eficiencia y comportamiento del tránsito. Este análisis del flujo describe la forma como circulan los vehículos, y se relaciona en base a variables como la velocidad, la densidad, periodo de desplazamiento, tipo de vehículo. (...) Así se pueda desarrollar y determinar las características de la corriente de tránsito y así predecir consecuencias y/o indicar la calidad del servicio experimentado por los usuarios de cualquier sistema vial. (p.326)

De lo mencionado por Mayor y Cárdenas, acerca del tránsito vehicular donde se deriva a un factor social, y seguidamente para estudiar este problema hace referencia al flujo vehicular, y que esto conlleva al análisis de variables que

involucran a entender el comportamiento del flujo, como el tipo de vehículo que circula por la vía urbana, la velocidad, la densidad de vehículos y el periodo de desplazamiento, todo esto permite evaluar mediante lo experimentado por las personas que caminan o circulan por el lugar y/o espacio.

Así mismo Mayor y Cárdenas, igualmente aluden que; para el estudio y/o evaluar el tránsito vehicular se encuentra dentro se encuentra el interviniente de capacidad de vía y señala lo siguiente:

El estudio de la capacidad en un sistema vial, permite evaluar la eficacia y calidad de vía ofrecido por el sistema a los usuarios (demanda). Para determinar la capacidad de un sistema vial urbano es forzoso conocer las características de la calzada bajo una variedad de condiciones que integran este. (...) bajo las condiciones prevalecen la infraestructura vial, libertad de maniobras, los dispositivos de control del tránsito (semáforos, tipos de regulación) y la cantidad de vehículos que tolera la vía. El objetivo al desarrollar este análisis, permite determinar la calidad de la capacidad de la arteria o vía. (p.328)

La calzada de la ciudad debe poseer la suficiente capacidad para soportar el tránsito vehicular que se origina en la ciudad, Mayor y Cárdenas, mencionan que para evaluar o estudiar la capacidad de la vía urbana se plasma mediante las características físicas que integran este, como la infraestructura de la calzada, el mantenimiento, la libertad de maniobras, y la apreciación de la cantidad de vehículos que pasan por la calzada y por los intervinientes en la vía como los dispositivos de control (semáforos), que mediante esas variables podemos evaluar la calidad de la capacidad de una calzada urbana.

Así mismo para evaluar el tránsito vehicular con los criterios mencionados por Mayor y Cárdenas, se basó en la experiencia y/o percepción o como divisan las personas que utilizan el espacio urbano y esta evaluación de igual manera se envuelve al pensamiento empírico, por lo tanto aseveramos e incluimos en el estudio del tránsito la teoría de la Gestalt: “la teoría nace con los teóricos Max Wertheimer, Kart Kohtler, Kurt Koffka y Kurt Lewin.

Estudia el comportamiento natural del cerebro, como el cerebro actúa en el proceso de la percepción a través de las leyes de, figura de fondo, pregnancia,

proximidad, igualdad, cerramiento, experiencia pasada, simetría, continuidad, repetición. Por lo tanto la teoría tiene como principio que a primera vista la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y regularidad, es así que la mente está en constante información y cambiante.” (Leone, 1998, p. s/nº).

Mediante lo mencionado por el enfoque teórico de la Gestalt que hace referencia al estudio y comportamiento natural del cerebro, cuando actúa en el proceso de la percepción del individuo y que esto la mente encuentra un orden establecido y regular, así la mente está en un proceso de renovación y recepción de información. Así mismo este enfoque viene acompañado de leyes que son variables para estudiar esta teoría y que estas variables varían dependiendo del estudio que se realice. Para el estudio del tránsito vehicular se hace uso de la experiencia, experiencia pasada, buena continuidad y la repetición.

### **2.3. Definición de términos**

#### **Ciudad**

Es un conjunto de espacios públicos rodeado de edificios y elementos naturales. El espacio urbano es un fenómeno complejo, pleno de significados y contradicciones, que debe ser estudiado desde múltiples dimensiones (Gómez, 2001)

#### **Imagen urbana**

Es la representación imaginaria de la dimensión socio – espacial de una determinada ciudad o de una parte de la misma, es decir una visión onírica desarrollada por las personas y/o habitantes, que atraviesan por un proceso de percepción donde involucran dos aspectos, la espacialidad propia de la ciudad y la dinámica socio – cultural del conglomerado que habita. (Córdova, 2005)

#### **Confort**

Los Factores más críticos, en la ciudad, el clima, contaminación, imagen visual, criterios que ofrecen un rango de confort en el medio ambiente urbano el cual debe resultar no muy cálido y no muy frío, no muy ruidoso, no muy cargado de información y no muy sucio, teniendo un rango de confort aceptable. (Bazant, 2003)

## **Diversidad**

Sensaciones de medios ambientes como prerrequisito para ofrecer al habitante que escoja el de su preferencia, y que pueda cambiarlo con el tiempo de acuerdo como cambien sus gustos, lo que le dará sensación de tener placer en la variedad y los cambios. (Bazant, 2003)

## **Legibilidad**

La identidad depende del reconocimiento del observador y puede, además ser transmitida, el espacio deberá estar organizado de modo que un observador pueda encontrarla y relacionarla con el entorno y sean receptores para una adecuada atención, diferenciados de otras localidades. (Bazant, 2003)

## **Significativo**

El significado del espacio, esto debe estar relacionado unas con otras en el tiempo y espacio, se relacionan con aspectos de la vida, actividad funcional, estructura social, que tengan un carácter individual e idiosincrasia propios de la población. (Bazant, 2003)

## **Nivel de capacidad**

Evaluar la eficacia y calidad del servicio ofrecido por el sistema a los usuarios (demanda). Para determinar la capacidad de un sistema vial urbano es forzoso conocer las características de la calzada bajo una variedad de condiciones que integran este. Por lo tanto bajo las condiciones prevalecen la infraestructura vial, libertad de maniobras, los dispositivos de control del tránsito (semáforos, tipos de regulación) y la cantidad de vehículos que tolera la vía. (Mayor, R., Cárdenas, J., 1994)

## **Flujo vehicular**

El análisis se relaciona en base a variables como la velocidad, la densidad, periodo de desplazamiento, tipo de vehículo. Así se pueda desarrollar y determinar las características de la corriente de tránsito y así predecir consecuencias y/o indicar la calidad del servicio experimentado por los usuarios de cualquier sistema vial. (Mayor, R., Cárdenas, J., 1994)

## **Enfoque de la teoría Gestalt**

La percepción, recogiendo datos, buscando la relevancia de los patrones y dificultades y descubriendo como el organismo humano organiza el input visual y articula el output visual. (Briceño, M., Gil, B., 2005)

### **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, pueden ser colectoras las distritales o interdistritales. Este tipo de vías han recibido muchas veces el nombre genérico de Jirón, Vía parque, e inclusive avenida. (Manual de diseño de vías urbanas 2005)

## **2.4. Hipótesis**

### **2.4.1. Hipótesis general**

Existe incidencia significativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el paseo la Breña – Huancayo.

### **2.4.2. Hipótesis específicas**

- a) El tránsito vehicular tiene una conexión significativa en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.
- b) Existe vinculación significativa del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.
- c) El tránsito vehicular tiene una asociación significativa en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.
- d) Existe incidencia significativa del tránsito vehicular en el significativo de la calidad de imagen urbana en el Paseo La Breña.

## **2.5. Variables**

### **2.5.1. Definición conceptual de la variable**

#### **Tránsito vehicular:**

Fenómeno que por múltiples factores económicos, sociales y culturales, el movimiento vehicular se va tornando deficiente con pérdidas de velocidad en el flujo, lo que hace que el sistema vial colapse, hasta llegar a niveles de congestamiento y así seguidamente generar demoras y colas de los automóviles. Estas demoras en la vía pueden causarlas los dispositivos para el control del tránsito, y cuando las demoras es influenciado por la



infraestructura, cantidad, aumento de vehículos que se traducen en el nivel de capacidad vial. (Mayor, R., Cárdenas, J., 1994)

### **Calidad de la imagen urbana:**

Reconocimiento del paisaje urbano y entorno, difícilmente en el medio ambiente de la ciudad puede tener todos los criterios de delineación o normativos por lo que se debe lidiar, para que el espacio urbano satisfaga el mayor número de ellos a las personas, en función o debido a que logre una imagen urbana más nítida y vigorosa posible los criterios normativos por considerar son (confort, diversidad, legibilidad, sentido orientación y significativo). (p.37). (Bazant, 2003)

### **2.5.2. Definición operacional**

**Tránsito vehicular:** problema social, debido a que involucra al ciudadano en su vida cotidiana y eso se deriva cuando en una calle o avenida urbana, va perdiendo velocidad los vehículos y causa que el **flujo vehicular** se altere y se reduzca (por el desplazamiento, por el tipo de vehículo, por la velocidad y densidad), y el **Nivel de capacidad vial** se vea sobrepasada por la cantidad excesiva de vehículos, por la infraestructura, libertad de maniobras.

**Calidad de la imagen urbana:** Evaluación de lo visible de un espacio por medio del análisis de las satisfacciones de expectativas y exigencias de un determinado grupo social en un lugar. Así este espacio debe estar compuesto por elementos, que den **claridad espacial** (legibilidad), **espacios alternativos y variados** (diversidad), **comodidad** y el **significado** que puede variar según el lugar.

### **2.5.3. Operacionalización de la variable**

Se muestra la operacionalización de las variables (siguiente página) de la variable tránsito vehicular y calidad de la imagen urbana respectivamente.

### Operacionalización de la variable

| VARIABLE                      | DEFINICIÓN CONCEPTUAL  | DEFINICIÓN OPERACIONAL  | DIMENSIONES   | INDICADORES              | ESCALA DE MEDICIÓN | INSTRUMENTO  |
|-------------------------------|--|---|---|--------------------------|--------------------|--|
| <b>TRÁNSITO<br/>VEHICULAR</b> | Desplazamiento de vehículos en la calzada que por múltiples factores sociales, económicos y culturales, el movimiento vehicular se va tornando deficiente con pérdidas de velocidad en el <b>flujo vehicular</b> , lo que hace que el sistema vial se interrumpa. Estas demoras en la vía pueden causarlas los dispositivos para el control del tránsito, y cuando las demoras son influenciadas por la infraestructura, cantidad aumento de vehículos que se traducen en el <b>nivel de capacidad vial</b> .(Mayor, R., Cárdenas, J., 1994) | Problema social, debido a que involucra al ciudadano en su vida cotidiana y eso se deriva cuando en una calle o avenida urbana, va perdiendo velocidad los vehículos y causa que el flujo vehicular se altere y se reduzca (por el desplazamiento, por el tipo de vehículo, por la velocidad y densidad), y el Nivel de capacidad vial se vea sobrepasada por la cantidad excesiva de vehículos, por la infraestructura, libertad de maniobras. | <b>Flujo Vehicular</b>  | Tipo de vehículo         | ORDINAL            | TÉCNICA:<br>ENCUESTA<br>INSTRUMENTO:<br>CUESTIONARIO |
|                               |  |   |   | Velocidad vehicular      |                    |  |
|                               |  |   |   | Densidad vehicular       |                    |  |
|                               |  |   | <b>Nivel de Capacidad</b>   | Tiempo de desplazamiento | 3 = ALTO           |  |
|                               |  |   | Infraestructura de la vía (conservación de la calzada, ancho de la calzada, sistema de control) | 2 = MEDIO                |                    |  |
|                               |  |   | Libertad de maniobras de los vehículos  | 1 = BAJO                 |                    |  |
|                               | Cantidad vehicular   |   |   |                          |                    |  |

### Operacionalización de la variable

| VARIABLE                           | DEFINICIÓN CONCEPTUAL   | DEFINICIÓN OPERACIONAL   | DIMENSIONES          | INDICADORES  | ESCALA DE MEDICIÓN                           | INSTRUMENTO  |
|------------------------------------|---|--|----------------------|--|--|--|
| <b>CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA</b> | Reconocimiento del paisaje urbano y entorno, difícilmente en el medio ambiente de la ciudad puede tener todos los criterios de delineación o normativos por lo que se debe lidiar, para que el espacio urbano satisfaga el mayor número de ellos a las personas, en función o debido a que logre una imagen urbana más nítida y vigorosa posible los criterios normativos por considerar son <b>confort, diversidad, legibilidad, sentido orientación y significativo.</b> (Bazant, 2003) | Evaluación de lo visible de un espacio por medio del análisis de las satisfacciones de expectativas y exigencias de un determinado grupo social en un lugar. Así este espacio debe estar compuesto por elementos, que den claridad espacial, espacios alternativos y variados, comodidad y el significado que puede variar según el lugar. | <b>Legibilidad</b>   | Espacios memorables                                  | ORDINAL<br>3 = ALTA<br>2 = MEDIA<br>1 = BAJA | TÉCNICA:<br>ENCUESTA<br>INSTRUMENTO:<br>CUESTIONARIO |
|                                    |   |  |                      | El espacio de orientación o mecanismo de orientación |  |  |
|                                    |   |  | <b>Confort</b>       | Libertad de movimiento del individuo en el lugar     |  |  |
|                                    |   |  |                      | Limpieza del espacio y/o lugar                       |  |  |
|                                    |   |  |                      | seguridad  |  |  |
|                                    |   |  | <b>Diversidad</b>    | Elementos de protección por los factores climáticos  |  |  |
|                                    |   |  |                      | espacio de información visual, fuentes de sonido     |  |  |
|                                    |   |  |                      | Espacio proporcionado y/o agradable                  |  |  |
|                                    |   |  | <b>Significativo</b> | Variedad de actividades urbanas                      |  |  |
|                                    |   |  |                      | Variedad de elementos paisajistas, mobiliario urbano |  |  |
|                                    | Importancia, idiosincrasia del individuo con el espacio   |  |                      |  |  |  |
|                                    | Legado del espacio con el individuo   |  |                      |  |  |  |

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1. Método de investigación**

El método utilizado en la temática de investigación es el método científico, debido a que se utilizó el método como una forma de enfrentar el problema de investigación, mediante la observación, y técnicas e instrumentos de recolección de datos y de esta manera formular y comprobar la hipótesis y objetivos del presente estudio.

Por lo cual para la presente temática de investigación, se cita a Carrasco (2008), que conceptualiza esta definición y asimismo menciona del método lo siguiente: “El método científico, se emplea para realizar investigaciones científicas, y se denomina método científico, constituyendo un sistema de procedimiento de técnicas, instrumentos, acciones estratégicas y tácticas para resolver el problema de investigación, así como para probar la hipótesis científica”. (p.269)

#### **3.2. Tipo de investigación**

La temática abordada fue de tipo de *investigación aplicada*, de acuerdo a Carrasco “Esta investigación se distingue por tener propósitos prácticos inmediatos bien definidos, es decir, se investiga para actuar, transformar, modificar o producir cambios en un determinado sector de la realidad”. (p.43)

Considerando los resultados obtenidos de la temática de investigación, serán utilizados de manera inmediata para plantear el proyecto “propuesta de mejoramiento en el Paseo La Breña para optimizar el Tránsito vehicular y mejorar la imagen urbana” – ciudad de Huancayo, por lo tanto podemos afirmar que el tipo de investigación a desarrollar será aplicada por la actuación y transformación de propuesta que se desarrolla.

### 3.3. Nivel de investigación

El nivel de la investigación que se aborda con la presente temática de estudio, es **descriptivo – correlacional** y se menciona al autor para un mayor entendimiento del nivel, Hernández, (2014), dice:

“este tipo de estudio tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación e influencia que existe entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto particular” (p.93)

Por lo tanto para la investigación, el problema de estudio se formuló con la siguiente pregunta ¿Qué incidencia existe del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo?, por lo tanto interesa saber el grado de incidencia del tránsito vehicular en la imagen urbana y por lo tanto por las cualidades del objeto de investigación y mediante lo dicho por Hernández se puede calificar esta investigación como descriptiva – correlacional.

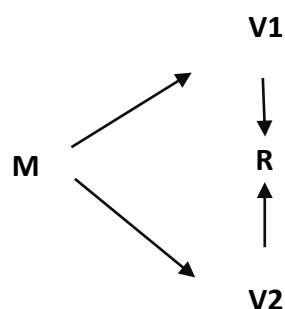
### 3.4. Diseño de la investigación

La investigación se realizó con un diseño *No Experimental- Transversal*, ya que la variable de la investigación estudiada solo será observada, más no manipuladas intencionalmente.

Así mismo dentro del diseño de estudio, podemos identificar que la temática de investigación es transversal descriptivo correlacional, dado que la recolección de datos o información será en un solo momento.

Es sugerente mencionar en este estudio la definición de Carrasco, (2008), respecto al tipo de diseño *No experimental*, el mismo que afirma “Son aquellos cuyas variables independientes carecen de manipulación intencional, y no poseen grupo de control, ni mucho menos experimental.” (p.71)

| TIPO DE DISEÑO  | DISEÑO ESPECIFICO           |
|-----------------|-----------------------------|
| No experimental | Descriptivo - Correlacional |



Por lo tanto:

**M:** Muestra de elementos (personas que circulan o radican por el Paseo La Breña).

**V1:** Variable de estudio, Tránsito vehicular.

**V2:** Variable de estudio, Calidad de la imagen urbana.

**R:** Grado de incidencia

### 3.5. Población y muestra

#### 3.5.1. Población

La población para el desarrollo de la investigación de la variable Tránsito vehicular y calidad de la imagen urbana, la población será todas las personas que circulan y/o se movilizan en el Paseo La Breña – Huancayo (referencia población de la Provincia de Huancayo.). En el cual el INEI (censo 2018), menciona que la provincia tiene 545,615 habitantes.

| Provincia    | 2007             |              | 2017             |              | Variación intercensal 2007-2017 |            | Tasa de crecimiento promedio anual |
|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|---------------------------------|------------|------------------------------------|
|              | Absoluto         | %            | Absoluto         | %            | Absoluto                        | %          |                                    |
| <b>Total</b> | <b>1 225 474</b> | <b>100,0</b> | <b>1 246 038</b> | <b>100,0</b> | <b>20 564</b>                   | <b>1,7</b> | <b>0,2</b>                         |
| Huancayo     | 466 346          | 38,0         | 545 615          | 43,6         | 79 269                          | 17,0       | 1,6                                |
| Concepción   | 60 121           | 4,9          | 55 591           | 4,5          | - 4 530                         | -7,5       | -0,8                               |
| Chanchamayo  | 168 949          | 13,8         | 151 489          | 12,2         | - 17 460                        | -10,3      | -1,1                               |
| Jauja        | 92 053           | 7,5          | 83 257           | 6,7          | - 8 796                         | -9,6       | -1,0                               |
| Junín        | 30 187           | 2,5          | 23 133           | 1,9          | - 7 054                         | -23,4      | -2,6                               |
| Salpo        | 193 872          | 15,8         | 203 985          | 16,4         | 10 113                          | 5,2        | 0,5                                |
| Tarma        | 112 230          | 9,2          | 89 590           | 7,2          | - 22 640                        | -20,2      | -2,2                               |
| Yauli        | 49 838           | 4,1          | 40 390           | 3,2          | - 9 448                         | -19,0      | -2,1                               |
| Chupaca      | 51 878           | 4,2          | 52 988           | 4,3          | 1 110                           | 2,1        | 0,2                                |

Fuente: INEI censos nacionales de población y vivienda 2007-2017

### 3.5.2. Muestra

En la investigación la población son todos los habitantes de la provincia de Huancayo y debido a esto, se realizó el cálculo de la *muestra probabilística aleatoria simple*. Por lo tanto cada individuo de la población tiene la misma posibilidad de ser seleccionado como participante de la muestra para la investigación. Por lo siguiente se realiza y se tiene la siguiente determinación del tamaño de la muestra mediante la fórmula estadística para poblaciones superiores a cien mil elementos como lo señala Carrasco.

La muestra puede determinar lo que se plantea, debido a que genera los datos que se utilizaran en la investigación y según Carrasco, “Es una parte o fragmento representativo de la población, cuyas características esenciales son las de ser objetiva y reflejo fiel de ella, de tal manera que los resultados obtenidos en la muestra puedan generalizarse a todos los elementos que conforman dicha población”. (p. 237)

**Figura N°4:** Fórmula de Muestra aleatoria simple

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q}{E^2}$$

Fuente: Metodología de la investigación científica

#### Donde:

**n:** Muestra inicial

**Z:** Nivel de confianza

**p:** Probabilidad de éxito

**q:** Probabilidad de fracaso

**E:** Margen de error o nivel de precisión

Para la aplicación de la fórmula, se obtuvieron los siguientes datos mediante el cuadro de áreas bajo la curva normal de 0 a Z (ref. Carrasco 2008 pág. 256) para hallar la muestra de la investigación.

Z: 95% = (1.96)

p: 70% = (0.70)

q: 30% = (0.30)

E: 0.5% = (0.05)

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.70) (0.30)}{(0.07)^2}$$

$$n = 322.69$$

$$n = 323.00$$

Aplicando la fórmula para calcular la muestra. Para la siguiente investigación se tiene como muestra, la cantidad de 323 personas.

### **3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### **3.6.1. Técnicas de recolección de datos**

Existen diversas técnicas de recolección de datos e información para la investigación. Para esta temática de investigación se realizó la técnica de encuesta para recolectar información en el Paseo La Breña. Así mismo Carrasco Afirma de la técnica de encuesta lo siguiente:

“Cuando las preguntas de la encuesta se formulan en relación directa, cara a cara, entre en encuestador y encuestado, se denomina entrevista, y cuando se realiza mediante instrumentos (en forma indirecta) se denomina cuestionario, y éste es empleado para encuestar a gran número de personas”. (p.314)

Por lo tanto se reafirma para la temática de investigación, se utilizó la encuesta como técnica de recolección de información ya que el instrumento es empleado a varias personas que circulan por el lugar y por lo tanto el instrumento que se utilizó en el desarrollo de la investigación fue el cuestionario.

#### **3.6.2. Instrumentos para la recolección de datos**

Para la temática de investigación, el instrumento de recolección de datos fue dos cuestionarios para aplicar, estudiar, evaluar y/o medir las variables estudiadas.

- Cuestionario para evaluar el tránsito vehicular: sirvió para la evaluación del tránsito vehicular, que se realizó a través de 17 preguntas (que se realizaron a las personas que circulan por el Paseo La Breña), que se plantearon por los indicadores de las dimensiones del flujo vehicular y nivel de capacidad



vial, siendo evaluado a través de la teoría de la Gestalt (percepción del ciudadano), mediante la escala de Likert – ordinal, (anexo 5) donde:

Alto = 3

Medio = 2

Bajo = 1

- Cuestionario para evaluar la calidad de la imagen urbana: sirvió para la evaluación de la calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña, a través de 19 preguntas (que se realizaron a las personas que circulan por el Paseo La Breña), que mediante los indicadores de las dimensiones de legibilidad, confort, diversidad y significativo, siendo evaluado a través de la teoría de Gestalt (percepción del ciudadano) y de escala de Likert – ordinal, (anexo 6) donde:

Alta = 3

Media = 2

Baja = 1

### **3.6.3. Validez del instrumento**

La validez del instrumento respecto a la coherencia, veracidad del contenido (variables, indicadores e ítems) (Carrasco, 2008), por lo tanto, para la validez del instrumento (cuestionario), de la temática de estudio se realizó por expertos en el tema estudiado (juicio de expertos), de esta manera validaron el instrumento de investigación cuatro especialistas, Arquitecto Carlos Alberto Santa María Chimbor, Arquitecto Anibal A. Mallqui Shicshe, Arquitecto Edgar Alfred Huamán Gamarra, Arquitecto Luis Samalvides Santillana. (Anexo 3 y 4)

### **3.6.4. Confiabilidad del instrumento**

La confiabilidad del instrumento de investigación es la cualidad o propiedad de un instrumento de medición (Carrasco, 2008), de esta manera, la fiabilidad se realizó con el Alfa de Crombach para medir la fiabilidad del instrumento de investigación

**Tabla N°1:** Valoración de fiabilidad de coeficiente Alfa de Crombach

| RANGOS DE ALFA CROMBACH | VALORACIÓN DE ALFA DE CROMBACH |
|-------------------------|--------------------------------|
| < 0,5                   | Nivel Inaceptable              |
| [0,5 – 0,6]             | Nivel Pobre                    |
| [0,6 – 0,7]             | Nivel Débil                    |
| [0,7 – 0,8]             | Nivel Aceptable                |
| [0,8 – 0,9]             | Nivel Bueno                    |
| [0,9 – 1]               | Nivel Excelente                |

*Fuente: Revista Ensayos Pedagógicos*

A partir de la aplicación del Alfa de Crombach (estadísticamente) para ambos instrumentos de evaluación de las variables, se obtuvieron los siguientes resultados.

**Tabla N°2:** Confiabilidad de instrumento I – Alfa de Crombach

| Estadísticas de fiabilidad<br>Tránsito Vehicular |                |
|--|----------------|
| Alfa de Cronbach                                 | N de elementos |
| ,857   | 17             |

*Fuente: Ordenador, SPSS 23.*

**Tabla N°3:** Confiabilidad de instrumento II – Alfa de Crombach

| Estadísticas de fiabilidad<br>Calidad de la Imagen Urbana |                |
|---|----------------|
| Alfa de Cronbach  | N de elementos |
| ,880  | 19             |

*Fuente: Ordenador, SPSS 23.*

El alfa de Crombach para el instrumento de estudio Tránsito vehicular, se obtuvo como coeficiente de confiabilidad de .857 y comprobando con el cuadro de fiabilidad del coeficiente corresponde a un nivel bueno, indicando la fiabilidad del instrumento de estudio. De igual manera para el instrumento de la Calidad de la imagen urbana, se obtuvo como resultado de coeficiente .880, de igual manera indicando con el cuadro de fiabilidad de Crombach corresponde a un nivel bueno, de esta manera se indica la fiabilidad de ambos de instrumentos de estudio.

### **3.7. Procesamiento de información**

Para el proceso o procesamiento de datos, se consideraron las encuestas elaboradas para el presente estudio, a fin de analizar, realizar y obtener el grado o nivel de incidencia del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana, donde; las variables son medidas a través de una escala (Likert) ordinal categorizadas en (Alto, Medio, Bajo y Alta, Media, Baja), respectivamente. Seguidamente validado los instrumentos de evaluación – medición (cuestionario) que fue aplicado (la muestra aleatoria) en campo a todas las personas que circulaban por el Paseo La Breña.

De esta manera el procesamiento de datos que se obtuvo por medio de los cuestionarios, se utilizó el programa de procesamiento de datos estadísticos descriptivos SPSS v.23, este programa proporcionó la tabla de frecuencias y el gráfico de barras, con lo cual se expusieron los porcentajes de cada dimensión de los cuestionarios, y los porcentajes de las variables. Seguidamente se aplicó el estadígrafo de Rho Spearman, consiguiendo el grado de incidencia de variables y de cada dimensión mediante las hipótesis formuladas.

### **3.8. Técnicas y análisis de datos**

Para la investigación se utilizó la encuesta – cuestionario y para el análisis de datos obtenidos, se utilizó el programa Microsoft Excel para tabular las respuestas de cada cuestionario.

El programa estadístico SPSS v. 23, se esgrimió los resultados del cuestionario realizado, asimismo se elaboró la tabla de frecuencias a través de Baremos para clasificar la escala de datos ordinales de los indicadores, seguidamente con los resultados de las dimensiones y culminando con las variables que se estudiaron, luego se elaboró las tablas de frecuencia.

Con los datos obtenidos de las variables y dimensiones de Tránsito vehicular y Calidad de la Imagen urbana, se procedió a realizar la prueba de normalidad de datos para realizar la prueba de hipótesis; donde, los datos no fueron normales – no paramétricos, asimismo en el libro de Hernández (p.322) mencionan el estadístico para variables de medición ordinal; por lo tanto se usó el estadístico Rho Spearman, y obteniendo el grado de incidencia entre tránsito vehicular y la calidad de la imagen urbana.

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS**

Para obtener los resultados del Tránsito vehicular y Calidad de la imagen urbana, que fue mediante las preguntas que se plasmaron en el cuestionario, procedentes de los indicadores de cada variable, y que mediante este instrumento, el estudio se plasmó en el Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo, donde; fue distribuido y realizadas por las personas que circulaban en el espacio de estudio, con lo cual se obtuvo información que ayudó a realizar la hipótesis planteada y seguidamente de los objetivos de la investigación.

Por lo tanto en el presente acápite se presenta los resultados de las variables tránsito vehicular y calidad de la imagen urbana, mediante el programa SPSS v.23, se muestra la descripción de las tablas de frecuencia y los gráficos respectivamente del estudio.

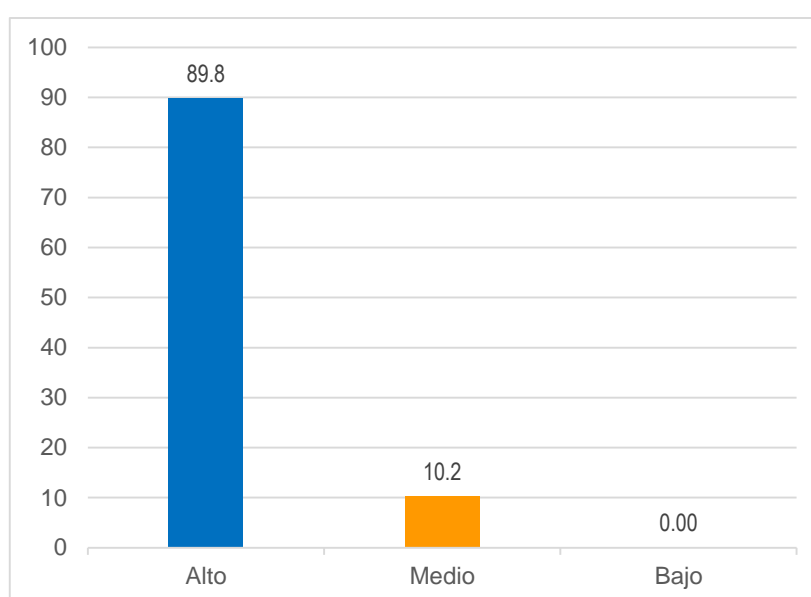
#### 4.1. Resultados estadísticos descriptivos: Variable Tránsito vehicular

**Tabla N° 4:** Tránsito Vehicular en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJO</b>  | ,00        | ,00        | ,00               | ,00                  |
|        | <b>MEDIO</b> | 33         | 10,2       | 10,2              | 10,2                 |
|        | <b>ALTO</b>  | 290        | 89,8       | 89,8              | 100,0                |
| TOTAL  |              | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°1:** Tránsito Vehicular en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°4

Como indica la tabla N°4 y el gráfico N°1; se muestran los resultados descriptivos de la variable **Tránsito vehicular**, considerado un problema social y eso procede cuando en una vía urbana se altera el flujo vehicular, y excediendo la capacidad de la vía.

Por lo tanto, desde la percepción de las personas que circulan en el Paseo La Breña, el 89.8% (290) personas percibe y/o aprecia un Tránsito vehicular alto, en el Paseo La Breña.

Por otro lado, el 10.2% (33) de encuestados manifiesta que existe un nivel de Tránsito vehicular medio en el lugar. Finalmente ninguna de las personas encuestadas alude un Tránsito vehicular bajo en el Paseo La Breña.

#### 4.1.1. Resultados estadísticos descriptivos Dimensiones

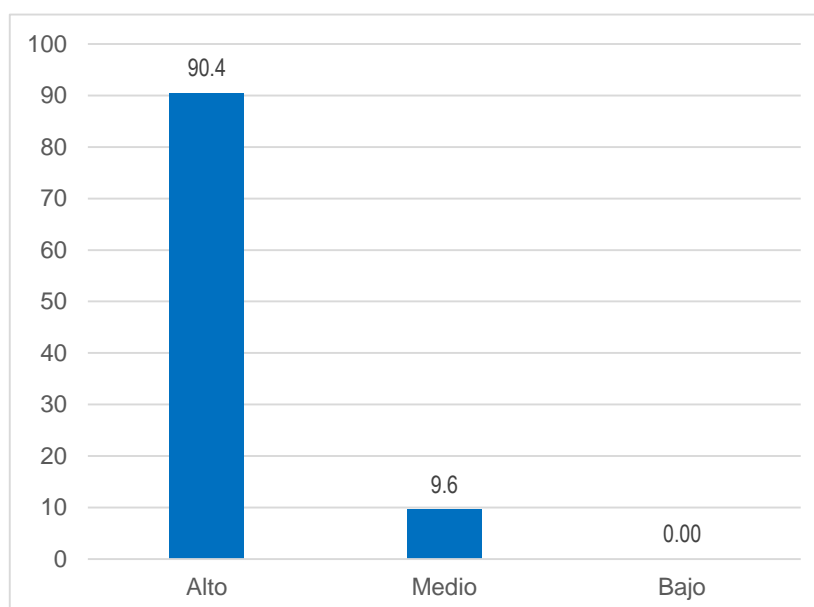
##### a. Dimensión 1: Flujo vehicular

**Tabla N°5:** Flujo vehicular en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJO</b>  | ,00        | ,00        | ,00               | ,00                  |
|        | <b>MEDIO</b> | 31         | 9,6        | 9,6               | 9,6                  |
|        | <b>ALTO</b>  | 292        | 90,4       | 90,4              | 100,0                |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°2:** Flujo vehicular en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°5

De acuerdo con la Tabla N°5 y el gráfico N°2; se muestra los resultados descriptivos de la primera dimensión de la variable Tránsito vehicular; **Flujo vehicular**, que comprende el proceder de la velocidad, tipo, tiempo y densidad que acontece en la calzada. Por consiguiente:

Desde la manifestación de las personas encuestadas, el 90.4% (292) de las personas divisa un flujo vehicular alto en el Paseo La Breña. Así mismo, el 9.6% (31) de encuestados afirma que el flujo vehicular tiene un nivel medio en la calzada. Finalmente ninguna de las personas encuestadas manifiesta que el flujo vehicular es bajo en el Paseo La Breña.

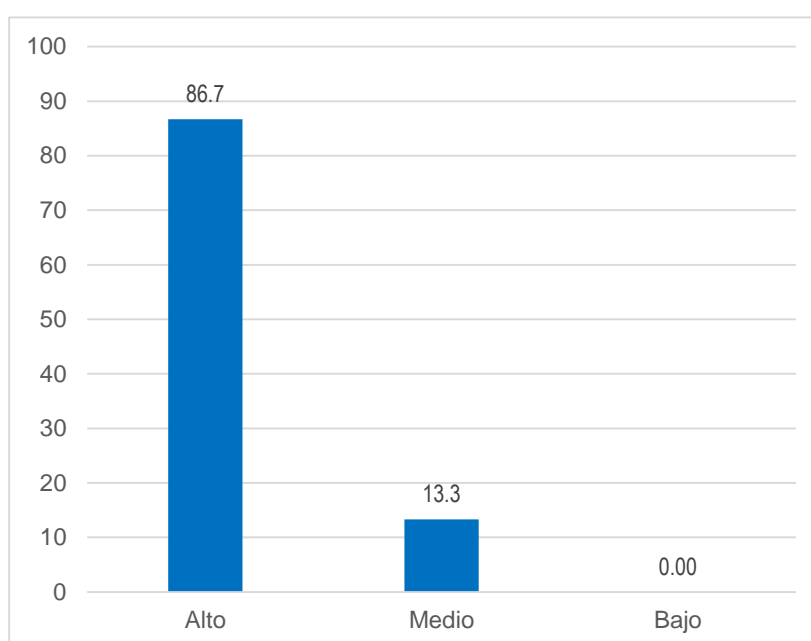
## b. Dimensión 2: Nivel de capacidad vehicular

**Tabla N°6:** Nivel de capacidad en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJO</b>  | ,00        | ,00        | ,00               | ,00                  |
|        | <b>MEDIO</b> | 43         | 13,3       | 13,3              | 13,3                 |
|        | <b>ALTO</b>  | 280        | 86,7       | 86,7              | 100,0                |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°3:** Nivel de capacidad en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°6

Como indica la tabla N°6 y el gráfico N°3; se muestra los resultados descriptivos de la segunda dimensión de la variable Tránsito vehicular; **Nivel de capacidad**, que comprende la evaluación de la infraestructura de la calzada, libertad de maniobras y cantidad de vehículos. Por lo tanto:

Desde la manifestación de las personas encuestadas, el 86.7% (280) de las personas manifiesta que el nivel de capacidad vial es alto en el Paseo La Breña. Así mismo, el 13.3% (43) de personas alude que el nivel de capacidad de la calzada es medio. Por ultimo ninguna de las personas encuestadas en el lugar, manifiesta que el nivel de capacidad vial es bajo en la calzada en el Paseo La Breña.

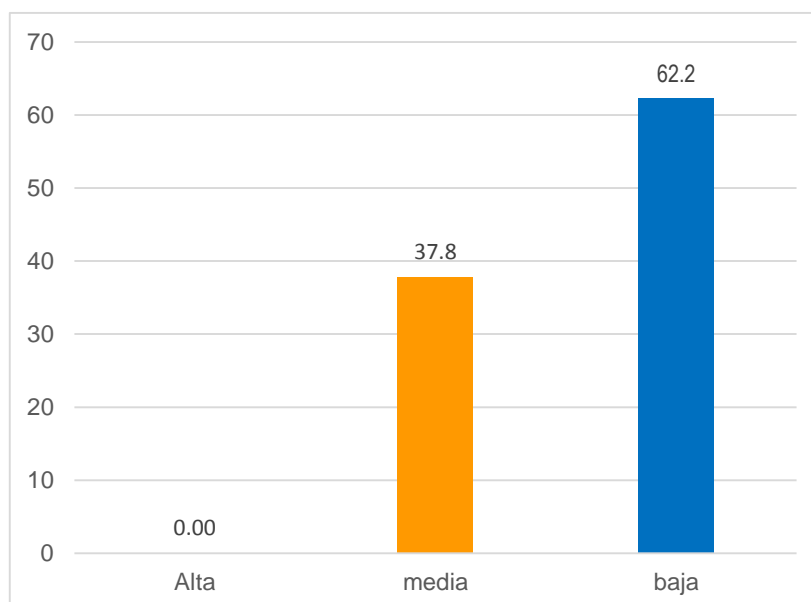
## 4.2. Resultados descriptivos estadísticos: Variable Calidad de imagen urbana

**Tabla N°7:** Calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJA</b>  | 201        | 62,2       | 62,2              | 62,2                 |
|        | <b>MEDIA</b> | 122        | 37,8       | 37,8              | 100,0                |
|        | <b>ALTA</b>  | ,00        | ,00        | ,00               |                      |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°4:** Calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°7

Glosando la tabla N°7 y el gráfico N°4, se muestran los resultados descriptivos de la variable **Calidad de la imagen urbana**, que es la evaluación de lo perceptible por medio de las expectativas y exigencias de un grupo social en la una ciudad o un espacio urbano.

Por lo tanto; desde la manifestación de las personas, el 37.8% (122) de las personas encuestadas evalúa como media, la Calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña. Por otro lado, el 62.2% (201) de encuestados evalúa como baja, la Calidad de la imagen urbana. Por último ninguna de las personas percibe una Calidad de imagen urbana alta, en el Paseo La Breña.



#### 4.2.1. Resultados descriptivos estadísticos: Dimensiones

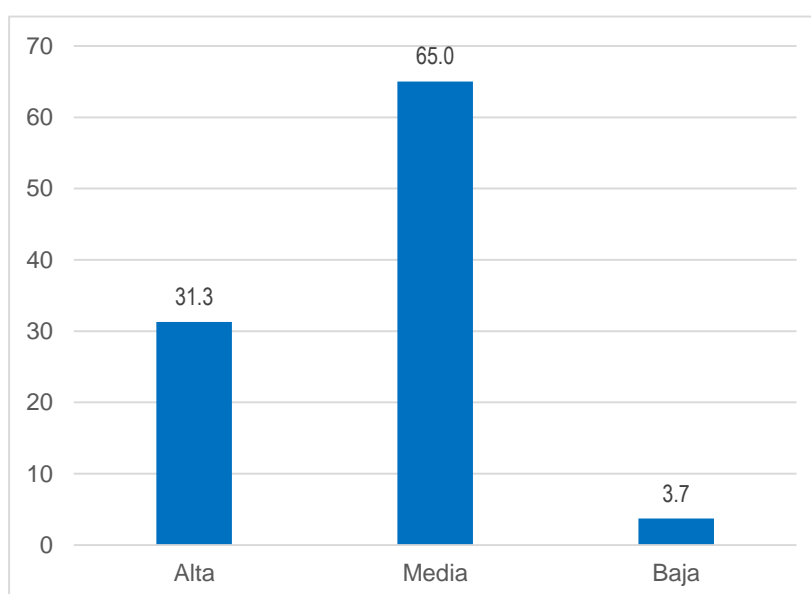
##### a. Dimensión 1: Legibilidad

**Tabla N°8:** Legibilidad en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJA</b>  | 12         | 3,7        | 3,7               | 3,7                  |
|        | <b>MEDIA</b> | 210        | 65,0       | 65,0              | 68,7                 |
|        | <b>ALTA</b>  | 101        | 31,3       | 31,3              | 100,0                |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°5:** Legibilidad en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°8

Dilucidando la tabla N°8 y el gráfico N°5; se muestran los resultados descriptivos de la primera dimensión de la variable Calidad de Imagen urbana; **Legibilidad**, se considera que el espacio tenga una clara lectura de espacio, memorable y vivido y diferenciado, por lo tanto; desde la manifestación de las personas:

El 31.3% (101) de las personas divisa una alta legibilidad en el Paseo La Breña. Así mismo, el 65% (210), de personas encuestadas percibe y/o califica como media, la legibilidad del lugar. Finalmente el 3.7% (12) personas encuestadas manifiesta que la legibilidad es baja en el Paseo La Breña.

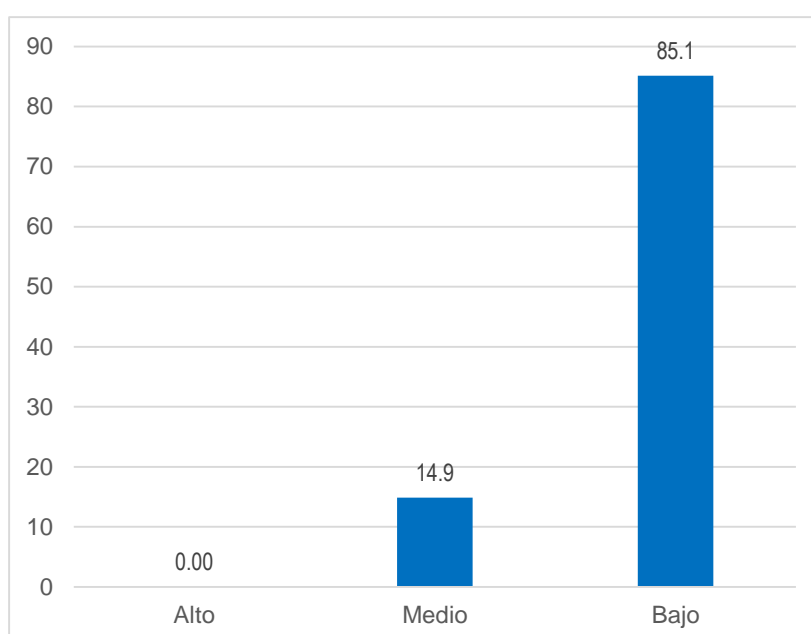
## b. Dimensión 2: Confort

**Tabla N°9:** Confort en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJA</b>  | 275        | 85,1       | 85,1              | 85,1                 |
|        | <b>MEDIA</b> | 48         | 14,9       | 14,9              | 100,0                |
|        | <b>ALTA</b>  | ,00        | ,00        | ,00               |                      |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°6:** Confort en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°9

Como indica la tabla N°9 y el gráfico N°6; se muestran los resultados descriptivos de la segunda dimensión de la variable Calidad de la imagen urbana; **Confort**, que se considera a los elementos que brinda el espacio para proporcionar bienestar y comodidad en el lugar.

Por lo tanto; desde la manifestación de las personas:

El 14,9% (48) de las personas divisa y/o califica como medio el confort en el Paseo La Breña. Así mismo, el 85.1% (275) de encuestados percibe y/o califica como bajo el confort en el lugar. Finalmente ninguna de las personas encuestadas divisa un confort alto en el Paseo La Breña.

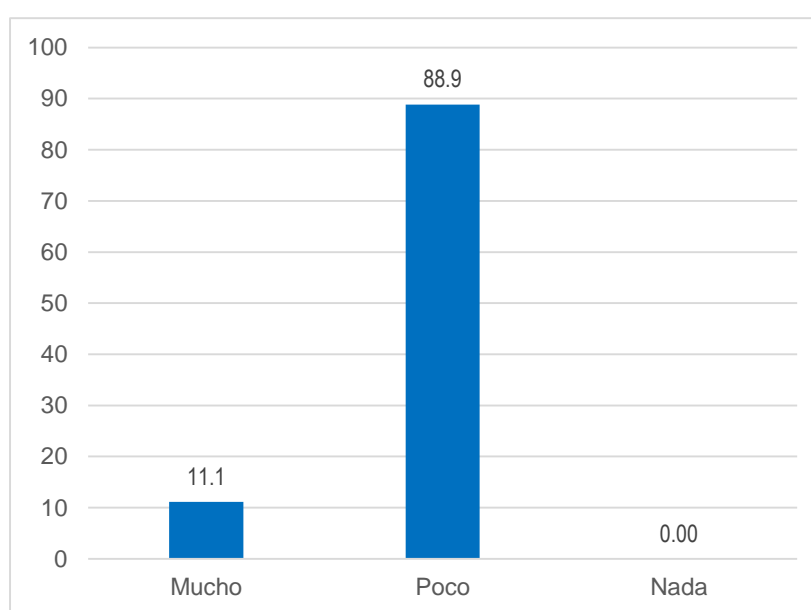
### c. Dimensión 3: Diversidad

**Tabla N°10:** Diversidad en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJA</b>  | ,00        | ,00        | ,00               | ,00                  |
|        | <b>MEDIA</b> | 287        | 88,9       | 88,9              | 88,9                 |
|        | <b>ALTA</b>  | 36         | 11,1       | 11,1              | 100,0                |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°7:** Diversidad en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°10

Como indica la tabla N°10 y el gráfico N°7; se muestran los resultados descriptivos de tercera dimensión de la variable Calidad de la imagen urbana; **Diversidad**, son los elementos y actividades que encuentra en el espacio urbano, por lo tanto; desde la manifestación de las personas encuestadas,

El 11.1% (36) de las personas manifiesta y/o aprecia que encuentra mucha diversidad en el Paseo La Breña.

Por otro lado, el 88.9% de las personas encuestadas alude que encuentra y/o aprecia poca diversidad en el lugar. Por último ninguna de las personas encuestadas manifiesta y/o apreció que no encuentran nada de diversidad en el Paseo La Breña.

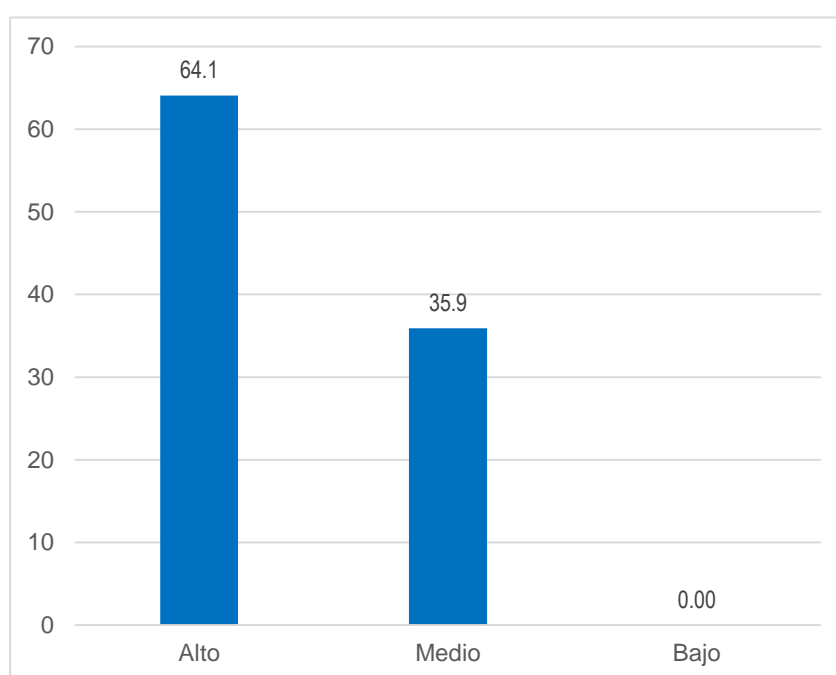
#### d. Dimensión 4: Significativo

**Tabla N°11:** Significativo en el Paseo La Breña

|        |              | Frecuencia | Porcentaje | Porcentaje válido | Porcentaje acumulado |
|--------|--------------|------------|------------|-------------------|----------------------|
| Válido | <b>BAJO</b>  | ,00        | ,00        | ,00               | ,00                  |
|        | <b>MEDIA</b> | 116        | 35,9       | 35,9              | 35,9                 |
|        | <b>ALTA</b>  | 207        | 64,1       | 64,1              | 100,0                |
|        | <b>TOTAL</b> | 323        | 100,0      | 100,0             |                      |

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

**Gráfico N°8:** Significado en el Paseo La Breña



Fuente: Datos de la tabla N°10

Como indica la tabla N°11 y el gráfico N°8; se muestran los resultados descriptivos de la cuarta dimensión de la variable Calidad de la imagen urbana; **Significativo**, es el legado que tiene el individuo o la persona en relación con el espacio urbano y/o lugar, por lo tanto; desde la manifestación de las personas encuestadas:

El 64.1% (207) de las personas manifiesta que tienen un alto significativo para con el Paseo La Breña. Así mismo, el 35.9% (287) de personas alude que tienen solo medio significativo con el lugar. Finalmente ninguna de las personas encuestadas manifestó bajo significativo con el Paseo La Breña.

### 4.3. Contrastación de hipótesis

Mediante los resultados obtenidos por medio de las encuestas que se realizaron a las personas acerca del Tránsito vehicular y Calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo. Por lo tanto mediante la hipótesis planteada, se especifica la correlación por medio del grado de incidencia de las variables estudiadas.

#### 4.3.1. Estadísticos para la hipótesis

Para el grado de incidencia entre las variables, se utilizará la prueba de correlación de Rho de Spearman, lo cual indicara el grado de asociación entre las variables estudiadas. De esta manera para el estudio, la consideración es de 95% de confiabilidad, por lo tanto el valor de “p” para la significancia debe ser menor a 0.05, para la asintótica bilateral.

Se rechazará la hipótesis nula si:  $p < 0.05$ . De esta manera se clasificará en base a los rangos siguientes que indica el grado de incidencia o relación de las variables:

**Tabla N°12:** Interpretación del coeficiente de correlación de Rho Spearman

#### Positivo

| C. Nula | C. Muy baja | C. Baja    | C. Moderada | C. Alta    | C. Muy alta |
|---------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| 0       | [.01 – .19> | [.2 – .39> | [.4 – .59>  | [.6 – .79> | [.8 – 1>    |

#### Negativo

| C. Nula | C. Muy baja  | C. Baja     | C. Moderada | C. Alta     | C. Muy alta |
|---------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 0       | [.01 – -.19> | [.2 – -.39> | [.4 – -.59> | [.6 – -.79> | [.8 – -1>   |

Fuente: metodología de la investigación – México

### 4.3.2. Hipótesis general

Para la prueba de hipótesis se consideró

**Hipótesis nula (H<sub>0</sub>)** : No existe incidencia alta del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo

**Hipótesis alterna (H<sub>1</sub>)**: Existe incidencia alta del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo con un nivel de confiabilidad del 95%

**Tabla N°13:** Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular y Calidad la imagen urbana

|                 |                                | Correlaciones              |                       |                                |
|-----------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|--------------------------------|
|                 |                                |                            | V. Tránsito Vehicular | V. Calidad de la Imagen Urbana |
| Rho de Spearman | V. Tránsito Vehicular          | Coeficiente de correlación | 1,000                 | -,632**                        |
|                 |                                | Sig. (bilateral)           | .                     | ,000                           |
|                 |                                | N                          | 323                   | 323                            |
|                 | V. Calidad de la Imagen Urbana | Coeficiente de correlación | -,632**               | 1,000                          |
|                 |                                | Sig. (bilateral)           | ,000                  | .                              |
|                 |                                | N                          | 323                   | 323                            |

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

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

Según la tabla N°13, el valor que se obtiene de la correlación de Rho de Spearman = -.632 y según la tabla de interpretación (tabla 12) existe una correlación negativa alta, por consiguiente, hay un grado de incidencia negativa alta significativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo.

#### Regla de decisión:

$p \geq 0.05$ : acepta la H<sub>0</sub>

$p < 0.05$ : acepta la H<sub>1</sub>

La tabla N°13, se observa que la Sig. Asintótica (bilateral) es .000, por lo tanto con el resultado obtenido se rechaza la hipótesis nula.

### Decisión estadística

Conociendo que el valor de  $p < 0.05$ , y asimismo es mayor que la Sig. (Bilateral) que es .000; entonces se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna y/o formulada en el estudio.

### Conclusión estadística

Sabiendo que existe una correlación negativa alta  $-.632$  ( $0.05 \geq .000$ ) de la variable tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana. Entonces se puede afirmar que a medida que el tránsito vehicular aumente y/o sea alto la calidad de la imagen urbana en el Paseo la Breña disminuye y/o baja.

#### 4.3.3. Hipótesis específica

##### a. contrastación de la hipótesis específica 01

**Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El tránsito vehicular no tiene conexión alta en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.

**Hipótesis alterna (H<sub>1</sub>):** El tránsito vehicular tiene conexión alta en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.

**Tabla N°14:** Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de conexión del Tránsito vehicular en la legibilidad de la imagen urbana

| Correlaciones   |                          |                             |                       |                          |
|-----------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------|
|                 |                          |                             | V. Tránsito Vehicular | Dimensión 1: Legibilidad |
| Rho de Spearman | V. Tránsito Vehicular    | Coefficiente de correlación | 1,000                 | -,602**                  |
|                 |                          | Sig. (bilateral)            | .                     | ,000                     |
|                 |                          | N                           | 323                   | 323                      |
|                 | Dimensión 1: Legibilidad | Coefficiente de correlación | -,602**               | 1,000                    |
|                 |                          | Sig. (bilateral)            | ,000                  | .                        |
|                 |                          | N                           | 323                   | 323                      |

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

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

Según la tabla N°14, el valor que se obtiene de la correlación de Rho de Spearman =  $-.602$  y según la tabla de interpretación (tabla 12) existe una correlación negativa alta, por consiguiente; hay un grado de conexión negativa alta significativa, de la variable tránsito vehicular en la dimensión de legibilidad de la calidad de la Imagen Urbana en el Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo.

**Regla de decisión:**

$p \geq 0.05$ : acepta la  $H_0$

$p < 0.05$ : acepta la  $H_1$

La tabla N°14, se observa que la Sig. Asintótica (bilateral) es  $.000$ , por lo tanto con el resultado obtenido se rechaza la hipótesis nula.

**Decisión estadística**

Conociendo el valor de  $p < 0.05$  y asimismo mayor que la Sig. Asintótica Bilateral que es  $.000$ , entonces se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

**Conclusión estadística**

Sabiendo que existe una correlación negativa alta  $-.602$  ( $0.05 \geq .000$ ) del tránsito vehicular en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana. Entonces se puede afirmar que a medida que el tránsito vehicular aumente y/o sea alto, la legibilidad de calidad de la imagen urbana en el Paseo la Breña disminuye y/o baja.

**b. contrastación de la hipótesis específica 02**

**Hipótesis nula ( $H_0$ ):** No existe vinculación alta del tránsito vehicular en el confort de calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo

**Hipótesis alterna ( $H_1$ ):** Existe vinculación alta del tránsito vehicular en el confort de calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.

**Tabla N°15:** Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Nivel de vinculación del Tránsito vehicular en el confort de la imagen urbana



| Correlaciones   |                       |                             |                      |         |
|-----------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------|---------|
|                 |                       | V. Tránsito Vehicular       | Dimensión 2: Confort |         |
| Rho de Spearman | V. Tránsito Vehicular | Coefficiente de correlación | 1,000                | -,620** |
|                 |                       | Sig. (bilateral)            | .                    | ,000    |
|                 |                       | N                           | 323                  | 323     |
| Rho de Spearman | Dimensión 2: Confort  | Coefficiente de correlación | -,620**              | 1,000   |
|                 |                       | Sig. (bilateral)            | ,000                 | .       |
|                 |                       | N                           | 323                  | 323     |

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

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

Como indica la tabla N°15, el valor que se obtiene de la correlación de Rho de Spearman = -.620 y según la tabla de interpretación (tabla 12) existe una correlación negativa alta, por consiguiente; hay un nivel de vinculación negativa alta significativa del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña

### Regla de decisión

$p \geq 0.05$ : acepta la  $H_0$

$p < 0.05$ : acepta la  $H_1$

La tabla N°15, se observa que la Sig. Asintótica (bilateral) es .000, por lo tanto con el resultado obtenido se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna.

### Decisión estadística

Conociendo el valor de  $p < 0.05$  y asimismo es mayor que la Sig. Asintótica (Bilateral) que es .000, entonces se acepta la hipótesis alterna.

### Conclusión estadística

Sabiendo que existe una correlación negativa alta -.620 ( $0.05 \geq .000$ ) entre el tránsito vehicular y el confort de la calidad de la imagen urbana. Entonces se

puede afirmar que a medida que el tránsito vehicular aumente y/o sea alto, el confort de calidad de la imagen urbana en el Paseo la Breña disminuye y/o baja.

### c. contrastación de la hipótesis específica 03

**Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** El tránsito vehicular no tiene una asociación alta en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.

**Hipótesis alterna (H<sub>1</sub>):** El tránsito vehicular tiene una asociación alta en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.

**Tabla N°16:** Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de asociación del Tránsito vehicular en la diversidad de la imagen urbana

| Correlaciones   |                         |                            |                       |                         |
|-----------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------------------|
|                 |                         |                            | V. Tránsito Vehicular | Dimensión 3: Diversidad |
| Rho de Spearman | V. Tránsito Vehicular   | Coeficiente de correlación | 1,000                 | -,643**                 |
|                 |                         | Sig. (bilateral)           | .                     | ,000                    |
|                 |                         | N                          | 323                   | 323                     |
|                 | Dimensión 3: Diversidad | Coeficiente de correlación | -,643**               | 1,000                   |
|                 |                         | Sig. (bilateral)           | ,000                  | .                       |
|                 |                         | N                          | 323                   | 323                     |

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

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

Según la tabla N°16, el valor que se obtiene de la correlación de Rho de Spearman = -.643 y como indica la tabla de interpretación (tabla 12) existe una correlación negativa alta, por consiguiente; existe un grado de asociación negativa alta significativa del tránsito vehicular en el significativo de calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo.

### Regla de decisión estadística

$p \geq 0.05$ : acepta la H<sub>0</sub>

$p < 0.05$ : acepta la H<sub>1</sub>

La tabla N°16, se observa que la Sig. Asintótica (bilateral) es .000, por lo tanto con el resultado obtenido se rechaza la hipótesis nula.

#### Decisión estadística.

Conociendo el valor de  $p < 0.05$  y asimismo mayor que la Sig. Asintótica (Bilateral) que es .000, entonces se acepta la hipótesis alterna.

#### Conclusión estadística

Sabiendo que existe una correlación negativa alta  $-0.643$  ( $0.05 \geq .000$ ). Entonces se puede afirmar que a medida que el tránsito vehicular aumente y/o sea alto, la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo la Breña disminuye y/o baja.

#### d. contrastación de la hipótesis específica 04

**Hipótesis nula (H<sub>0</sub>):** No existe incidencia alta del tránsito vehicular en el significativo de calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.

**Hipótesis alterna (H<sub>1</sub>):** Existe incidencia alta del tránsito vehicular en el significativo de calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.

**Tabla N°17:** Resultados de la Prueba de Rho de Spearman – Grado de incidencia del Tránsito vehicular en el significativo de la imagen urbana

| Correlaciones   |                       |                            |                            |                            |
|-----------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                 |                       |                            | V. Tránsito Vehicular      | Dimensión 4: Significativo |
| Rho de Spearman | V. Tránsito Vehicular | Coeficiente de correlación | 1,000                      | -,642**                    |
|                 |                       | Sig. (bilateral)           | .                          | ,000                       |
|                 |                       | N                          | 323                        | 323                        |
|                 |                       | Dimensión 4: Significativo | Coeficiente de correlación | -,642**                    |
|                 |                       | Sig. (bilateral)           | ,000                       | .                          |
|                 |                       | N                          | 323                        | 323                        |

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

Fuente: Ordenador, SPSS 23.

Como indica la tabla N°17, el valor que se obtiene de la correlación mediante el coeficiente de Rho de Spearman = -.642, y según la tabla de interpretación existe una correlación alta negativa significativa del tránsito vehicular en el significativo de la calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo.

### **Regla de decisión estadística**

$p \geq 0.05$ : acepta la  $H_0$

$p < 0.05$ : acepta la  $H_1$

La tabla N°17, se observa que la Sig. Asintótica (bilateral) es .000, por lo tanto con el resultado obtenido se rechaza la hipótesis nula

### **Decisión estadística**

Conociendo el valor de  $p < 0.05$  y asimismo mayor que la Sig. Asintótica (Bilateral) que es .000, entonces se acepta la hipótesis alterna.

### **Conclusión estadística**

Sabiendo que existe una correlación negativa alta -.642 ( $0.05 \geq .000$ ) del tránsito vehicular en el significativo de la calidad de la imagen urbana. Entonces se puede afirmar que a medida que el tránsito vehicular aumente y/o sea alto el significativo de la calidad de la imagen urbana en el Paseo la Breña disminuye y/o baja.

## CAPÍTULO V

### DISCUSIÓN RESULTADOS

#### 5.1. Análisis y discusión de resultados

De acuerdo a los resultados obtenidos y analizados del estudio y/o de la investigación del Tránsito vehicular y Calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña; seguidamente los se realiza el análisis de discusión con los resultados hallados en los procesos de investigación que se consideró dentro del marco teórico para el desarrollo de la investigación, es así que el objetivo principal de la investigación fue establecer el grado de incidencia del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.

Teniendo en consideración los resultados, se establece el grado de incidencia y se acepta la hipótesis general planteada en la investigación. De la hipótesis general: existe incidencia alta del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo, y podemos afirmar que la incidencia es alta negativa, donde los resultados del tránsito vehicular y calidad de la imagen urbana, donde; se obtuvo un valor de correlación de Rho Spearman =  $-0.632$ , con  $p = .000$ , considerando un 95% de confiabilidad.

De la primera hipótesis específica, el tránsito vehicular tiene una conexión alta en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, se determinó que si tiene y/o existe una conexión alta negativa, con un valor de correlación de Rho Spearman =  $-0.602$ , con un  $p = .000$ . De la segunda hipótesis específica, existe vinculación alta del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, así mismo se demostró que existe una vinculación alta negativa, donde; el valor de correlación de Rho Spearman =  $-0.620$ , con un  $p = .000$ , considerando un valor de confiabilidad de 95% de confiabilidad.

De la tercera hipótesis específica, dónde; el tránsito vehicular tiene una asociación alta en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo

La Breña, de igual manera se identificó una asociación alta negativa, donde; el valor de correlación de Rho Spearman =  $-.643$ , con un  $p = .000$ . De la cuarta hipótesis específica, existe incidencia alta del tránsito vehicular en el significativo de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, donde; se indicó que existe una incidencia alta negativa, con un valor de correlación de Rho Spearman =  $-.642$  con un  $p = .000$ , considerando un 95% de confiabilidad.

Es preciso mencionar que se encontraron diversas referencias literarias, sin embargo no se encontró estudios o investigaciones que relacionen ambas variables estudiadas, de esta manera se puede realizar una comparación con investigaciones con términos similares. Para Panek (2010), que investigó la *imagen urbana y transporte público* de los paraderos, Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel y la Raza – México D.F. Dónde demostró con los resultados que en los paraderos de la Raza, Tacubaya, San Ángel y Pantitlán el 40% de los encuestados afirman que la imagen es agradable, asimismo el 60% definen que la imagen es desagradable, y en el Paradero de San Lázaro un 80% señalaron una imagen agradable.

En el transporte público demuestra que en los paraderos de la Raza y San Ángel (metro bus - masivo), los resultados son positivos, el 65% afirman que es bueno la calidad del transporte público y 35% señala como regular, en los paraderos de pantitlán, San Lázaro, y Tacubaya (trole bus), lo califican como bueno el 73% al transporte público, el 27% lo califica como regular. Y llega a concluir mediante el método estadístico Chi cuadrado; que la imagen urbana tiene una relación directa con el transporte público en relación a los paraderos Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel, y la Raza.

De esta manera se puede contrastar con los datos obtenidos de los resultados, donde; mencionamos que existe una incidencia alta negativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana. Y podemos aludir que existe una razonable discrepancia y leve diferencia. Primordialmente al espacio estudiado, la investigación se realiza en el centro de la ciudad por la importancia y cualidades físicas bien establecidas a diferencia de Panek que realiza su investigación en los paraderos de la ciudad de México.

Considerando el tema del tránsito vehicular y calidad de la imagen urbana mencionamos a Saenz (2017) que mediante el estudio que realizó de ordenamiento urbano y el tránsito vial en la ciudad conurbada de Huacho. Y obtiene como resultados que el 61% de personas indican que no existe un plan estratégico para ordenar las calles lo que relaciona con un alto porcentaje del 55% señalan que definitivamente no existe un orden adecuado para el desplazamiento del tránsito vial.

Llegando a concluir con los resultados que obtuvo, donde; determinó que existe una relación moderada del ordenamiento en el tránsito vial. Por lo tanto se puede contrastar con los datos obtenidos, que existe una incidencia alta negativa del tránsito vehicular en la calidad de imagen urbana. De esta manera con los datos obtenidos se puede demostrar que el tránsito de vehículos en la ciudad de Huacho se convierte en un problema debido a que no existe un orden adecuado en las vías para el desplazamiento vehicular y asimismo no hay una debida preocupación por la entidad correspondiente frente a este problema.

En el Paseo La Breña de igual manera, mediante la percepción de las personas el 89.8% señala que el tránsito es alto, y esto se convierte en un problema social, debido a que afecta en las diferentes actividades que realiza las personas.

### ***Tránsito vehicular***

Teniendo en consideración el estudio que se realizó del tránsito vehicular en el Paseo La Breña de la ciudad de Huancayo, y esencialmente se basaron a dos elementos que intervienen el flujo vehicular y el nivel capacidad vial, donde; los resultados obtenidos fueron que en este lugar presenta un alto tránsito vehicular.

De esta manera comparando con los resultados que se obtuvieron en el estudio de Tisoc (2017), que analizó los ejes transversales del distrito de Wanchaq y su influencia en el tránsito vehicular, obtuvo como resultados las ocho vías transversales estudiadas se encuentran con una capacidad insuficiente para la cantidad de vehículos que se traslada, el diseño de vía es de forma irregular, no cuenta con espacios definidos y por otro lado el flujo vehicular

de las vías es alto y constantemente saturado, Tisoc alude que esto ocurre; por la existencia del aeropuerto Velasco Astete (Cuzco).

Por lo tanto se encuentra una similitud frente a los resultados obtenidos, donde; en el Paseo La Breña se obtuvo como resultados un flujo vehicular alto y asimismo una capacidad alta, sin embargo existe una ligera discrepancia y esto ocurre primordialmente al espacio estudiado en la presente investigación, es una avenida concurrida y centralizada, por lo cual se movilizan la gran mayoría de empresas de transporte de la ciudad de Huancayo a diferencia del estudio de Tisoc (2017) que el estudio se centra en los ejes transversales y los problemas del tránsito se centraliza por la existencia del aeropuerto.

Asociado a lo anterior e indicando por medio de los resultados obtenidos del tránsito vehicular del Paseo La Breña que se basaron mediante el estudio del flujo vehicular y el nivel de capacidad vial, donde; se obtuvo las personas manifiestan con un 89.8% que el tránsito vehicular, comparamos con los resultados que se obtuvo en la investigación de Molina (2014), que evaluó el nivel de capacidad y analiza el flujo vehicular en el centro histórico Santiago aledaño al mercado San Pedro, Cuzco.

En la investigación Encontró como resultado un crecimiento vehicular y la infraestructura insuficiente, originando una congestión existente en las intersecciones de la vía, por lo tanto una capacidad vial excedida, el flujo vehicular alto por la demanda de vehículos que hay en el lugar.

De esta manera señalamos que existe una similitud con los resultados obtenidos en el presente estudio, debido a que el tránsito vehicular en el Paseo La Breña es alto, y con lo anteriormente expuesto es una vía céntrica (zona monumental de la ciudad de Huancayo) y congrega la mayoría de vehículos, y que optando por mitigar el problema dieron soluciones improvisadas (ampliando la calzada y reduciendo espacios de las aceras), a diferencia del estudio de Molina es un espacio con un carácter de centro histórico ocasionando un colapso por los usos (mercado San Pedro y otros) que se dan aledaños al lugar.

De esta manera se puede concluir con la intervención de la Gestalt que el tránsito vehicular es un problema que no solo ocurre en la ciudad de Huancayo, sino en varias ciudades del país, y el Paseo La Breña por ser un eje principal de



Huancayo no es ajeno a este problema, que por el crecimiento, batalla con un flujo encumbrado y que este incremento altera la capacidad por lo tanto la infraestructura vial, y de esta manera optando por una solución supuestamente técnica (improvisada), ampliando carriles y alterando las acera en el que muchos usuarios que diariamente caminan, circulan por el lugar se siente afectados por estos cambios.

### ***Imagen urbana***

Teniendo en consideración el estudio que se realizó de la calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña, y esencialmente se basaron a cuatro elementos que intervienen en la imagen, legibilidad, confort, diversidad y significativo, donde; el resultado obtenido señalan el 62.2% de personas divisó una calidad de imagen baja y/o mala y comparando con los resultados que obtuvieron (siete sectores) en el estudio de Briceño y Gil (2003), que encuentra la calidad de la imagen en cuatro sectores tiene una calidad media (son Zona industrial, los Curos, Barrios San Buenaventura y la Candelaria) y tres sectores tiene una calidad de imagen media (el Carrizal, Alto Chama y la Parroquia)

En la investigación se refleja esos resultados; debido a los espacios abiertos se encuentran deteriorados y por lo tanto afecta la calidad. Encontramos una similitud en los resultados, no obstante existe una leve diferencia, esto se debe primordialmente a espacio evaluado y analizado, en la presente investigación se plasma en una avenida céntrica por las cualidades establecidas que presenta y representa por su ubicación, por la legibilidad y por el significativo, a diferencia de Briceño y Gil, que su análisis de estudio se realizó en siete sectores de la periferia de la ciudad de Mérida.

Por medio de los resultados obtenidos de la evaluación de la vía (Paseo La Breña), que dieron a la calidad de la imagen como baja y/o mala, mediante esto comparamos con los resultados que se obtuvo en la investigación de Aldana (2015), que analizando las del espacio en el Centro internacional Tequendama encuentra como resultado que la calidad de la imagen es buena y como lugar aceptable.

Encontramos que en el caso de la citada investigación existe una razonable discrepancia en cuanto a los resultados de la calidad de la imagen, esto existe

fundamentalmente al espacio estudiado (Paseo La Breña), pues la imagen urbana no es de interés por parte de las autoridades, incluso siendo una avenida céntrica con características determinadas, que a pesar de los cambios, aún conserva la legibilidad regularmente, y considerablemente el significativo. A diferencia de Aldana (2015), que existe variedades de servicios y clara legibilidad reconocidos fácilmente por los usuarios del lugar, y seguidamente existe una preocupación por las autoridades del lugar.

Asociado a lo anterior y considerando el estudio que se realizó de la calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña, donde; el resultado obtenido señalan el 62.2% de personas divisó una calidad de imagen baja y/o mala y comparando con los resultados que obtuvo Aguilar, en su análisis de la imagen urbana de la vivienda en Totoncapán, Barrio Palín, y de los espacios públicos evaluados que rodea al Barrio, en una escala de evaluación (malo, regular y bueno), fue de regular (70%) y en relación a la evaluación de las viviendas donde se menciona y se resalta que la forma y función demuestran que el valor de la vivienda como imagen del espacio urbano analizado es positivo.

Así mismo encontramos una ligera discrepancia, debido a que en la presente investigación, los resultados obtenidos en una escala valorativa (alto, medio y bajo), fue de bajo y regular, esto se debe primordialmente a que el Paseo La Breña, teniendo una características propias (arcos, paseo, actividades urbanas y otros), se pierde por considerablemente por el escaso interés de la entidad para con el Paseo La Breña (ejemplo incumplimiento de la forma de edificaciones), que a diferencia de Aguilar, dónde las viviendas respetan las características tipologías y que favorecen a mejorar la imagen urbana del Barrio Palín conjuntamente con los espacios públicos que rodea.

Se puede concluir que el estudio de la imagen urbana del Paseo La Breña es un problema de poco interés de las instituciones públicas de la ciudad, a pesar de los diferentes cambios que ha tenido el Paseo La Breña tiene falencias en el confort y la diversidad, y asimismo tiene claras potencialidades de Legibilidad y Significativo, no obstante que con cuenta con una diversidad de actividades urbanas que con el paso del tiempo se irá perdiendo por los cambios improvisados que realiza la entidad pública.

## CONCLUSIONES

El estudio del Tránsito vehicular y la Imagen urbana se ve afectado por las deficiencias y carencias propias de un espacio desordenado y deteriorado, debido a los cambios e intervenciones improvisadas, y que estos cambios afectan al lugar y a las personas que hacen uso de este. Es así que de acuerdo a la hipótesis y objetivos se plantean las conclusiones.

1. Contrastando la hipótesis con los resultados. Se encuentra como resultados que el tránsito vehicular tiene una incidencia alta negativa con un valor de  $-0.632$  en la calidad de la imagen urbana que realizó mediante Rho Spearman. Con la hipótesis planteada: se establece la incidencia alta negativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña. Es decir que a medida que el tránsito vehicular aumente la calidad de la imagen urbana disminuye y/o baja significativamente. Esto ocurre primordialmente al progresivo aumento del transporte público (autos, combis y otros) y optando por soluciones improvisadas (ampliando la calzada), y esto crea un desequilibrio perjudicando y afectando significativamente la imagen urbana.
2. Con respecto a la conexión del tránsito vehicular en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, donde; se plantea y se corrobora que el tránsito vehicular tiene una conexión alta con un valor de  $-0.602$  ( $p = 0.000 < 0.05$ ) en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana que se realizó mediante Rho Spearman. De esta manera se determinó la conexión alta negativa del tránsito vehicular en la legibilidad de la imagen. Esto acontece especialmente por la prioridad al transporte público, ya que se le atribuye un carácter nuevo, dejando de ser un Paseo por ser una simple vía de la ciudad de Huancayo.
3. En relación a la vinculación del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, donde se plantea y se reconoce que el tránsito vehicular tiene una vinculación alta negativa con un valor de  $-0.620$  ( $p = 0.000 < 0.05$ ) en el confort de la imagen urbana que se realizó con Rho

Spearman. Por lo tanto se demostró la vinculación alta negativa del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana. Se suscita debido a que el confort en el lugar es cada vez más incómodo principalmente por el excesivo bullicio que ocasiona el tránsito vehicular, que sumado a esto se suma la inseguridad, el malestar por la cantidad excesiva de anuncios publicitarios, y por el comercio informal que existe en el lugar.

4. Con respecto a la asociación del tránsito vehicular en la diversidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, donde se plantea y se reconoce que el tránsito vehicular se asoció alto negativo con un valor de  $-.643$  ( $p = .000 < 0.05$ ) en la diversidad de la imagen urbana que se realizó mediante Rho de Spearman. Por lo tanto se identificó la asociación alta negativa del tránsito vehicular en la diversidad de la calidad de la imagen urbana. La diversidad del mobiliario y elementos naturales es cada vez más limitada por priorizar al transporte y el espacio se torna más parvo, para incluir diversos mobiliarios, elementos naturales e incluso para que las personas circulen.
5. En relación a la incidencia del tránsito vehicular en el significativo de la imagen urbana en el Paseo La Breña, donde se plantea y se reconoció que el tránsito vehicular tiene una incidencia alta negativa con un valor de  $-.642$  ( $p = .000 < 0.05$ ) en el significativo de la imagen que se realizó mediante Rho de Spearman. Por lo tanto se indicó la incidencia alta negativa del tránsito vehicular en la diversidad de la calidad de la imagen urbana. Esto se suscita debido al significativo del Paseo La Breña no se extravía, pero a un grado menor es un punto de referencia social, laboral y otros para acudir a lugares adyacentes. Sin embargo por las transformaciones a causa del transporte también se convierte solo en deseo intrínseco de acudir al Paseo para hacer uso de los vehículos que se desplazan en el lugar.

## RECOMENDACIONES

Al establecer que existe una incidencia alta negativa del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña, se asume que el tránsito vehicular es la principal causante de una mala imagen urbana del Paseo La Breña sea precaria, baja y se deteriore aún más por las alteraciones y/o transformaciones que ocurre en el lugar. A continuación listamos las recomendaciones más ecuanímes que corresponden a lo social y académico

### Primera recomendación

Que la Municipal Provincial de Huancayo, incorpore al Plan de Desarrollo Metropolitano la recuperación del Paseo La Breña, replanteando el sistema vial que existe actualmente (Av. Giráldez - Paseo La Breña), de esta manera se le otorgue otorgando las características propias del Paseo La Breña.

### Segunda recomendación

Que la Municipalidad Provincial de Huancayo, establezca vías alternas (adyacentes Paseo La Breña. Jr. Ayacucho y Jr. Cuzco, Jr. Puno), para que exista mayor alternativas desplazamiento de transporte público de Este – Oeste. De tal manera que en el Paseo La Breña solo exista dos carriles para el desplazamiento vehicular exclusivo para el transporte público y de esta manera se recupere las características propias del Paseo La Breña.

### Tercera recomendación

Que los vehículos que transiten y/o se desplacen de Norte – Sur y Sur – Norte, no ingresen al Paseo La Breña; Debido, a que solo será exclusivo para el desplazamiento del transporte público de Este – Oeste

### Cuarta recomendación

Que no exista estacionamientos públicos en el Paseo La Breña. Mayor existencia de señalizaciones, para una mayor legibilidad en el Paseo, de tal manera se logre identificar con mayor énfasis las intersecciones y el lugar, asimismo se recupere los retiros de las edificaciones que no cumplan con la

ordenanza municipal N°310-2006 MPH (portales del Paseo La Breña). Para mejorar la imagen urbana del Paseo La Breña.

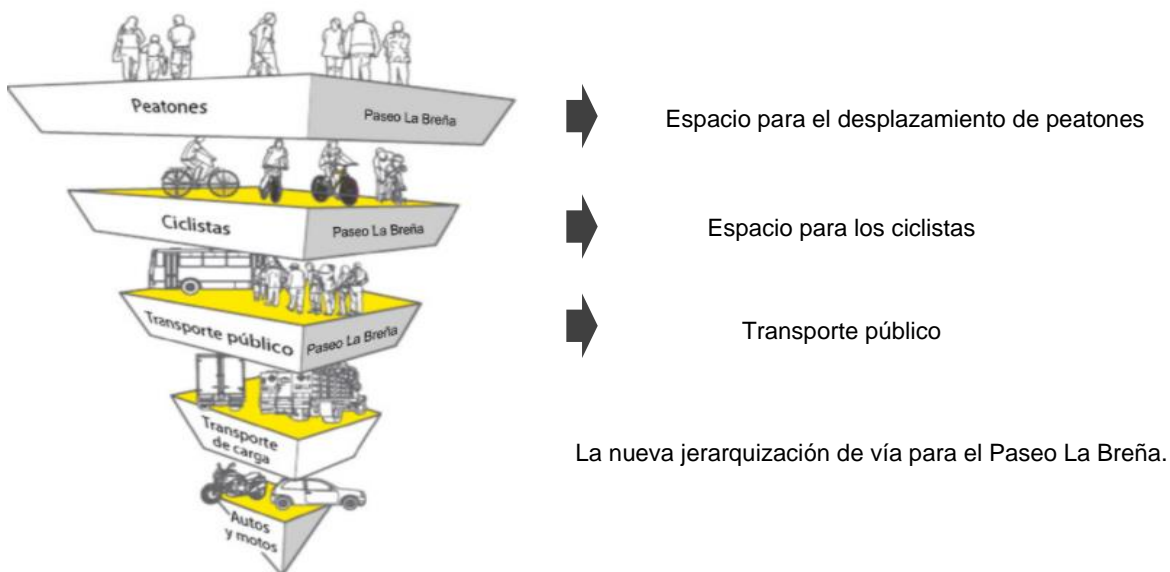
#### Quinta recomendación

Que la Municipalidad Provincial de Huancayo, establezca paraderos y/o terminales estratégicamente articulados y estratégicos, asimismo se peatonalice el encuentro del Paseo La Breña con el Jr. Arequipa, se aumente la cantidad de mobiliario urbano, arborización, bolardos, para otorgar las características propias de un Paseo y mejore la imagen urbana del Paseo La Breña.

#### Estrategias para el Paseo La Breña.

Que de la norma GH.020 componentes de Diseño Urbano, se utilice y/o se aplique para la recuperación del Paseo La Breña. Se esgrima el capítulo II Diseño de Vías urbanas para mejorar la imagen del Paseo La Breña y asimismo el Capítulo IV Mobiliario Urbano y la señalización (compuesto por luminarias, basureros, bancas, arborización, y elementos de señalización) para potencializar la legibilidad, Confort, Diversidad, y el significado en el Paseo La Breña,.

Que según el PMUS se debe implantar formas de desplazamiento más sostenible en el espacio urbano (integrando, caminar, pedalear, o utilizar el transporte público), reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes en el Paseo La Breña, de esta manera se logre garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, optando por una nueva jerarquía en la ciudad.



La nueva jerarquización de vía para el Paseo La Breña.

Fuente: [melillaconbici.com](http://melillaconbici.com)

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Aldana, J. (2015). ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CONJUNTO CENTRO. Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/10618/AldanaSilva-Javier-2015.pdf;jsessionid=A132618DD9660E7D5FE7D92B41A82775?sequence=1>
2. Banco de Desarrollo de América Latina CAF. (2011). Desarrollo Urbano y Movilidad de América Latina. (CAF, Ed.) Panamá.
3. Bazant, j. (2003). *Manual de Diseño Urbano*. D.F. Méxio: Trillas.
4. Briceño, M. y Gil, B. (2003). Calidad Ambiental de la Imagen Urbana. 13. Mérida, Venezuela: Revista Venezolana de Sociología y Antropología. Obtenido de <http://www.redalyc.org/pdf/705/70503804.pdf>
5. Briceño, M., Gil, B. (2005). Ciudad, Imagen y Percepción. *Revista Geográfica Venezolana, Volumen 46 - N° 1*, 11-33.
6. Bull, A. (2003). Congestión de Tránsito. Santiago, Chile: Cepal.
7. Carrasco, S. (2008). Metodología de la Investigación Científica. (Segunda Edición ). Lima: San Marcos .
8. Córdova, M. (2005). Imagen urbana, Espacio Público, Memoria e Identidad. Quito, Ecuador: Trama.
9. Fernández, R. (2010). Elementos de la teoría del Tráfico vehicular. (J. C. Dextre, Ed.) Santiago, Chile: Fondo editorial.
10. Hernández, S. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F., México : Interamericana Editores, S.a.
11. Highway Capacity Manual. (2010). Manual de capacidad de carreteras (HCM 2000). Fc editorial.
12. Instituto de la construcción y gerencia. (s.f.). Manual de diseño geométrico de vías urbanas. (MDGVU 2004). Lima, Perú: VCHI S.A.

13. Leone, G. (1998). *Leyes de la Gestalt*. Buenos Aires, Argentina.  
Obtenido de <https://guillermoleone.com.ar/>
14. Lynch, K. (1984). *La Imagen de la Ciudad* (Castellana ed.).  
Massachussets: Gustavo Gili. SL. Barcelona.
15. Mayor, R., Cárdenas, J. (1994). *Ingeniería de tránsito fundamentos y aplicaciones*. México: Edición alfaomega.
16. Molina, N. (2014). *EVALUACIÓN Y PLANTEAMIENTO DE OPTIMIZACIÓN DE LA CAPACIDAD VIAL, CONGESTIÓN VEHICULAR Y ANÁLISIS DEL FLUJO VEHICULAR EN LAS PRINCIPALES INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS DEL CENTRO HISTÓRICO DEL DISTRITO DE SANTIAGO Y AVENIDAS ALEDAÑAS AL MERCADO SAN PEDRO*. Cuzco. Obtenido de [http://sbiblio.uandina.edu.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=21564&shelfbrowse\\_itemnumber=30210#holdings](http://sbiblio.uandina.edu.pe/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=21564&shelfbrowse_itemnumber=30210#holdings)
17. Panek, M. (2010). *Imagen Urbana y Tranposte Público: paraderos Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel y la Raza*. México D.F.  
Obtenido de [https://core.ac.uk/download/pdf/48394479.pdf?fbclid=IwAR3mS5I03NYwjMMbV4Qn\\_tKaE3Efl\\_nTt3UpRQVw3XLIKhQOQs1-AtBS-O8](https://core.ac.uk/download/pdf/48394479.pdf?fbclid=IwAR3mS5I03NYwjMMbV4Qn_tKaE3Efl_nTt3UpRQVw3XLIKhQOQs1-AtBS-O8)
18. *Revista México de ingeniería Biomédica*. (2015). Artículo de investigación. México, México. Obtenido de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-95322015000300004](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-95322015000300004)
19. Saenz, C. (2017). *Ordenamiento urbano y el transporte público en la ciudad conurbada de Huacho*. Huacho. Obtenido de [http://repositorio.unjfsc.edu.pe/bitstream/handle/UNJFSC/2596/SAENZ%20MAMANI%20CAROL%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR2YQVRBQfaTuldgM-9SihIfj7V8dICl33Z8Pc3Nn8yl7GK\\_2Pu6vq1wU](http://repositorio.unjfsc.edu.pe/bitstream/handle/UNJFSC/2596/SAENZ%20MAMANI%20CAROL%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y&fbclid=IwAR2YQVRBQfaTuldgM-9SihIfj7V8dICl33Z8Pc3Nn8yl7GK_2Pu6vq1wU)
20. Valdivia, L. (2011). "Calidad de la Imagen Urbana". Lima. Obtenido de [cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/162/1/valdivia\\_la.pdf](http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/162/1/valdivia_la.pdf)



21. Vergara, R. (2006). Transformaciones de la imagen de una ciudad: repercusiones de la renovación urbana. Barranquilla, Colombia.  
Recuperado el 24 de 09 de 2019, de  
[https://www.researchgate.net/publication/28138992\\_Transformaciones\\_d  
e\\_la\\_imagen\\_de\\_una\\_ciudad\\_Repercusiones\\_de\\_la\\_renovacion\\_urban  
a/link/56259a4308ae4d9e5c4bb95c/download](https://www.researchgate.net/publication/28138992_Transformaciones_de_la_imagen_de_una_ciudad_Repercusiones_de_la_renovacion_urbana/link/56259a4308ae4d9e5c4bb95c/download)

## **ANEXOS**

TÍTULO: TRÁNSITO VEHICULAR Y CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA EN EL PASEO LA BREÑA – HUANCAYO

| FORMULACIÓN DEL PROBLEMA  | OBJETIVOS  | FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS  | VARIABLES DE INVESTIGACIÓN  | TIPO, NIVEL Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN  | MÉTODO   |
|---|--|---|---|--|--|
| <p><b>Problema General</b></p> <p>¿Qué incidencia existe del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña - Huancayo?</p> <p><b>Problemas Específicos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ¿Qué conexión existe del tránsito vehicular en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña - Huancayo?</li> <li>▪ ¿Qué vinculación existe del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña - Huancayo?</li> <li>▪ ¿Qué asociación existe del tránsito vehicular en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña - Huancayo?</li> <li>▪ ¿Qué incidencia existe del tránsito vehicular en el significado de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña - Huancayo?</li> </ul> | <p><b>Objetivo General:</b></p> <p>Establecer el grado de incidencia del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.</p> <p><b>Objetivos Específicos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Determinar el grado de incidencia del tránsito vehicular en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> <li>▪ Demostrar el nivel de incidencia del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> <li>▪ identificar el grado de asociación del tránsito vehicular en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> <li>▪ indicar el nivel de incidencia del tránsito vehicular en el significado de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> </ul> | <p><b>Hipótesis General</b></p> <p>Existe incidencia alta del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña – Huancayo.</p> <p><b>Hipótesis específica</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ el tránsito vehicular tiene una conexión alta en la legibilidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> <li>▪ Existe vinculación alta del tránsito vehicular en el confort de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> <li>▪ El tránsito vehicular tiene una asociación alta en la diversidad de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> <li>▪ Existe incidencia alta del tránsito vehicular en el significado de la calidad de la imagen urbana en el Paseo La Breña.</li> </ul> | <p><b>Variable I.</b></p> <p>Tránsito Vehicular</p> <p><b>Dimensiones</b></p> <p>Flujo</p> <p>Nivel de Capacidad</p> <p><b>Variable II.</b></p> <p>Calidad de la Imagen Urbana</p> <p><b>Dimensiones</b></p> <p>Legibilidad</p> <p>Confort</p> <p>Diversidad</p> <p>Significado</p> | <p><u>Tipo de investigación</u></p> <p>Investigación aplicada</p> <p>Nivel descriptivo – Correlacional Causal</p> <p><u>Diseño de investigación</u></p> <p>No experimental – Transversal – Correlacional</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD     M --&gt; V2     M --&gt; V1     V2 &lt;--&gt;  r  V1 </pre> </div> <p><b>M:</b>Representa Muestra de estudio</p> <p><b>V1:</b> Tránsito Vehicular</p> <p><b>V2:</b>Calidad de la Imagen Urbana</p> <p><b>R:</b>Grado de incidencia</p> | <p><b>Población:</b></p> <p>Personas que circulan en el Paseo La Breña – Huancayo</p> <p><b>Muestra</b></p> <p>Muestra aleatoria simple: la muestra es de 323 personas</p> <p><b>Técnica de recolección de datos</b></p> <p>Encuestas</p> <p><b>Instrumento</b></p> <p>Cuestionario</p> <p><b>Procesamiento de la información</b></p> <p>Programa estadístico IBM SPSS v23. – estadígrafo Rho Spearman</p> |

**ANEXO N°2**

**OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE**

Objetivo General: Establecer el grado de incidencia del tránsito vehicular en la calidad de la imagen urbana del Paseo La Breña – Huancayo

| VARIABLE                  | DEFINICIÓN CONCEPTUAL  | DEFINICIÓN OPERACIONAL   | DIMENSIONES     | INDICADORES         | ÍTEMS  | ESCALA DE MEDICIÓN   | INSTRUMENTO  |
|---------------------------|--|--|-----------------|---------------------|--|--|--|
| <b>TRÁNSITO VEHICULAR</b> | Desplazamiento de vehículos en la calzada que por múltiples factores sociales, económicos y culturales, el movimiento vehicular se va tornando deficiente con pérdidas de velocidad en el flujo vehicular, lo que hace que el sistema vial se interrumpa. Estas demoras en la vía pueden causarlas los dispositivos para el control del tránsito, y cuando las demoras es influenciado por la infraestructura, cantidad y/o aumento de vehículos que se traducen en el nivel de capacidad vial.(Mayor, R., Cárdenas, J., 1994) | problema social y cultural debido a que involucra al ciudadano en su vida cotidiana y eso se deriva cuando en una calle o avenida urbana, va perdiendo velocidad los vehículos y causa que el flujo vehicular se altere, y además la capacidad vial se vea sobrepasada por la cantidad excesiva de vehículos | <b>Flujo V.</b> | Tipo de vehículo    | ¿Qué tipo de vehículo es el que más circula continuamente por el Paseo La Breña?   | <b>ORDINAL:</b><br><br>3 ALTO<br><br>2 MEDIO<br><br>1 BAJO | <b>TÉCNICA:</b><br><br>ENCUESTA<br><br><b>INSTRUMENTO:</b><br><br>CUESTIONARIO |
|                           |  |  |                 | Velocidad vehicular | ¿Con que frecuencia la velocidad con que se desplazan los vehículos es bajo en el Paseo La Breña?                                      |  |  |
|                           |  |  |                 |                     | ¿En qué medida cree Ud. que los semáforos dispuestos en el Paseo La Breña disminuyen la velocidad de los vehículos?                    |  |  |
|                           |  |  |                 | Densidad vehicular  | ¿Con que frecuencia se produce alta densidad o concentración de vehículos en el Paseo La Breña?  |  |  |
|                           |  |  |                 |                     | ¿En qué medida cree Ud. que la concentración de vehículos se genera por los paraderos informales del Paseo La Breña?                   |  |  |
|                           |  |  |                 |                     | ¿Qué nivel de afectación en el paso vehicular causa la concentración de vehículos en el Paseo La Breña?                                |  |  |
|                           |  |  |                 | Velocidad vehicular | ¿Cuánto tarda o demora los vehículos en desplazarse por el Paseo La Breña?   |  |  |
|                           |  |  |                 |                     | ¿Con que frecuencia se demora el desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?  |  |  |
|                           |  |  |                 |                     | ¿En qué medida los vehículos que realizan paradas informales en el Paseo La Breña, influyen en la demora del desplazamiento vehicular? |  |  |

|  |  |  |                                  |   |  |  |  |
|--|--|--|----------------------------------|---|--|--|--|
|  |  |  | <b>Nivel de<br/>Capacidad V.</b> | Infraestructura de la vía (conservación de la calzada, ancho de la calzada, sistema de control) | ¿Cómo evalúa el estado de conservación actual del pavimento del Paseo la Breña?  |  |  |
|  |  |  |                                  |   | ¿En qué medida el estado de conservación del pavimento del Paseo La Breña condiciona el paso vehicular?  |  |  |
|  |  |  |                                  |   | ¿En qué nivel considera Ud. que el ancho de la vía es suficiente para el paso vehicular en el Paseo La Breña?  |  |  |
|  |  |  |                                  |   | ¿En qué nivel considera que la cantidad de semáforos es suficiente para regular el paso vehicular en el Paseo La Breña?  |  |  |
|  |  |  |                                  | Libertad de maniobras de los vehículos  | ¿El Paseo La Breña cuenta con los espacios necesarios para que los conductores puedan maniobrar con libertad para poder estacionarse y para desembarcar o bajar pasajeros? |  |  |
|  |  |  |                                  | Cantidad vehicular  | ¿La cantidad de vehículos promedio que circula actualmente en el Paseo La Breña es?  |  |  |
|  |  |  |                                  |   | ¿Con que frecuencia la cantidad excesiva de los vehículos es evidente en el Paseo La Breña?  |  |  |
|  |  |  |                                  |   | ¿Qué nivel de afectación causa la cantidad excesiva de vehículos al desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?   |  |  |

| VARIABLE                           | DEFINICIÓN CONCEPTUAL  | DEFINICIÓN OPERACIONAL   | DIMENSIONES        | INDICADORES                                       | ÍTEMS   | ESCALA DE MEDICIÓN   | INSTRUMENTO  |
|------------------------------------|--|--|--------------------|---|---|--|--|
| <b>CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA</b> | Reconocimiento del paisaje urbano y entorno, difícilmente en el medio ambiente de la ciudad puede tener todos los criterios de delineación o normativos del diseño por lo que se debe lidiar, para que el espacio urbano satisfaga el mayor número de ellos a las personas, en función o debido a que logre una imagen urbana más nítida y vigorosa posible los criterios normativos por considerar en el diseño son (confort, diversidad, legibilidad, sentido orientación y significativo). (Bazant, 2003) | Evaluación de lo visible de un espacio por medio del análisis de las satisfacciones de expectativas y exigencias de un determinado grupo social en un lugar. Así este espacio debe estar compuesto por elementos, que den claridad espacial, espacios alternativos y variados, comodidad y el significado que puede variar según el lugar. | <b>Legibilidad</b> | Espacio memorables                                | ¿Qué tan conforme está Ud. que el Paseo La Breña es una vía de referencia, para la ciudad de Huancayo?  | <b>ORDINAL:</b><br><br>3 ALTA<br><br>2 MEDIA<br><br>1 BAJA | <b>TÉCNICA:</b><br><br>ENCUESTA<br><br><b>INSTRUMENTO:</b><br><br>CUESTIONARIO |
|                                    |  |  |                    |   | ¿En qué nivel considera Ud. que las edificaciones de instituciones (educación, laboral, salud y otros) permiten diferenciar al Paseo La Breña de otras vías de la ciudad? |  |  |
|                                    |  |  |                    |   | ¿En qué medida considera Ud. que la presencia del elemento simbólico (arcos) permiten diferenciar al Paseo La Breña de las otras vías de la ciudad?                       |  |  |
|                                    |  |  |                    | Espacio de orientación o mecanismo de orientación | ¿Con que nivel de aseveración considera Ud. que el paseo la Breña, es una vía para orientarse en la ciudad?   |  |  |
|                                    |  |  |                    |   | ¿Cómo califica la señalización (nomenclatura de calles, numeración de edificaciones y otros) en el Paseo La Breña cómo mecanismo de orientación?                          |  |  |
|                                    |  |  |                    | Libertad de movimiento del individuo en el lugar  | ¿El nivel de libertad de desplazamiento con que cuenta Ud. en el Paseo La Breña en comparación con otras vías es?   |  |  |
|                                    |  |  |                    | Limpieza del espacio y/o lugar                    | ¿Con que frecuencia se realiza la limpieza apropiada en el Paseo la Breña por parte de la municipalidad?  |  |  |
|                                    |  |  |                    | seguridad   | ¿Cuál es la sensación de seguridad que percibe Ud. por la presencia de cámaras de seguridad y serenazgo en el Paseo La Breña?   |  |  |

|  |                                     |   |                                     |  |   |
|--|-------------------------------------|---|-------------------------------------|--|---|
|  |                                     |   | <b>Confort</b>                      | Elementos de protección por los factores climáticos  | ¿En qué medida El Paseo La Breña cuenta con elementos urbanos que generen protección contra el sol y la lluvia?                                       |
|  |                                     |   |                                     | espacio de información visual, fuentes de sonido   | ¿Cómo evalúa la distribución de anuncios publicitarios que existe actualmente en el Paseo La Breña?   |
|  |                                     |   |                                     |  | ¿Considera Ud. que los niveles de emisión del ruido por propagandas, vehículos y otros en el Paseo La Breña es?                                       |
|  |                                     |   | Espacio proporcionado y/o agradable | ¿Qué tan conforme está Ud. con el ancho de las veredas del Paseo La Breña para circular, comunicarse u otra actividad? |   |
|  |                                     |   |                                     | ¿Qué tan conforme está Ud. con el comercio informal y/o ambulatorio en el Paseo La Breña?                              |   |
|  |                                     |   | <b>Diversidad</b>                   | Variedad de actividades urbanas  | ¿Cuánta variedad de actividades urbanas (comercio, restaurants, empresas, otros) existe en el Paseo La Breña?   |
|  |                                     |   |                                     | Variedad de elementos paisajistas y mobiliario urbano  | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra una variedad de mobiliario urbano (bancas, iluminarias, señalizaciones, cabinas telefónicas, bolardos)? |
|  |                                     |   |                                     |  | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra la variedad de elementos naturales (de árboles, vegetación y plantas)?                                  |
|  |                                     |   | <b>Significativo</b>                | Importancia, idiosincrasia del individuo con el espacio  | ¿Qué tan importante es el Paseo La Breña como símbolo de la ciudad?   |
|  |                                     |   |                                     |  | ¿Qué tan conforme está Ud. con el cambio o mejora que ha tenido el Paseo La Breña en los últimos 5 años?  |
|  | Legado del espacio con el individuo | ¿Con qué frecuencia utiliza el Paseo La Breña como punto de referencia para encontrarse con sus amigos, familiares u otras actividades? |                                     |  |   |

## ANEXO N°3 VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO 1

### INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

#### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : SANTA MARÍA CHIMBOR, CARLOS ALBERTO  
 1.2. Grado académico : MAESTRO EN ARQUITECTURA  
 1.3. Cargo e institución donde labora : UNCP – FACULTAD DE ARQUITECTURA

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO – TRÁNSITO VEHICULAR  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

#### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N               | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|-----------------|--|------------|---|---|---|---|
|                 |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>FLUJO V.</b> |  |            |   |   |   |   |
| 1               | ¿Qué tipo de vehículo es el que más circula continuamente por el Paseo La Breña?                                     | X          |   |   |   |   |
| 2               | ¿Con que frecuencia la velocidad con que se desplazan los vehículos es bajo en el Paseo La Breña?                    |            | X |   |   |   |
| 3               | ¿En qué medida cree Ud. que los semáforos dispuestos en el Paseo La Breña disminuyen la velocidad de los vehículos?  |            | X |   |   |   |
| 4               | ¿Con que frecuencia se produce alta densidad o concentración de vehículos en el Paseo La Breña?                      |            | X |   |   |   |
| 5               | ¿En qué medida cree Ud. que la concentración de vehículos se genera por los paraderos informales del Paseo La Breña? | X          |   |   |   |   |
| 6               | ¿Qué nivel de afectación en el paso vehicular causa la concentración de vehículos en el Paseo La Breña?              |            | X |   |   |   |



| N                            | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere<br>como debería<br>de ser) |
|------------------------------|---|------------|---|---|---|---|
|                              |   | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| 7                            | ¿Cuánto tarda o demora los vehículos en desplazarse por el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 8                            | ¿Con que frecuencia se demora el desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?   |            | X |   |   |   |
| 9                            | ¿En qué medida los vehículos que realizan paradas informales en el Paseo La Breña, influyen en la demora del desplazamiento vehicular?                                    |            | X |   |   |   |
| <b>NIVEL DE CAPACIDAD V.</b> |   |            |   |   |   |   |
| 10                           | ¿Cómo evalúa el estado de conservación actual del pavimento del Paseo la Breña?   | X          |   |   |   |   |
| 11                           | ¿En qué medida el estado de conservación del pavimento del Paseo condiciona el paso vehicular?  |            | X |   |   |   |
| 12                           | ¿En qué nivel considera Ud. que el ancho de la vía es suficiente para el paso vehicular en el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |   |
| 13                           | ¿En qué nivel considera que la cantidad de semáforos es suficiente para regular el paso vehicular en el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |   |
| 14                           | ¿El Paso La Breña cuenta con los espacios necesarios para que los conductores puedan maniobrar con libertad para poder estacionarse y para desembarcar o bajar pasajeros? |            | X |   |   |   |
| 15                           | ¿La cantidad de vehículos promedio que circula actualmente en el Paseo La Breña es?   | X          |   |   |   |   |
| 16                           | ¿Con que frecuencia la cantidad excesiva de los vehículos es evidente en el Paseo La Breña?   |            | X |   |   |   |
| 17                           | ¿Qué nivel de afectación causa la cantidad excesiva de vehículos al desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?  |            | X |   |   |   |

## DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Buena | Muy Buena | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Está formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas - observables.      |            |         |       | X         |           |
| Actualidad      | Está adecuado al evento de la ciencia y la tecnología.    |            |         |       | X         |           |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       | X         |           |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       | X         |           |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       | X         |           |
| Consistencia    | Está basado en aspectos técnicos, científicos y técnicos. |            |         |       | X         |           |
| Cohesión        | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e ítems.    |            |         |       |           | X         |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       | X         |           |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       |           | X         |

## IV. OPINIÓN DE APLICABILIDAD (viabilidad)

Instrumento aplicable.

-----

-----

-----

## V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

16

  
Firma del experto/informante

DNI N° 1982324 Teléfono / celular N° 969784476

Correo electrónico: csantamaria.ch@hotmail.com

Lugar y fecha: Mamayo 10 / 02 / 2020.

## INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : HUAMAN GAMARRA, EDGAR ALFRED  
 1.2. Grado académico : ARQUITECTO  
 1.3. Cargo e institución donde labora : DOCENTE – UPLA

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO – TRÁNSITO VEHICULAR  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N               | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|-----------------|--|------------|---|---|---|---|
|                 |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>FLUJO V.</b> |  |            |   |   |   |   |
| 1               | ¿Qué tipo de vehículo es el que más circula continuamente por el Paseo La Breña?                                     | X          |   |   |   |   |
| 2               | ¿Con que frecuencia la velocidad con que se desplazan los vehículos es bajo en el Paseo La Breña?                    | X          |   |   |   |   |
| 3               | ¿En qué medida cree Ud. que los semáforos dispuestos en el Paseo La Breña disminuyen la velocidad de los vehículos?  | X          |   |   |   |   |
| 4               | ¿Con que frecuencia se produce alta densidad o concentración de vehículos en el Paseo La Breña?                      | X          |   |   |   |   |
| 5               | ¿En qué medida cree Ud. que la concentración de vehículos se genera por los paraderos informales del Paseo La Breña? | X          |   |   |   |   |
| 6               | ¿Qué nivel de afectación en el paso vehicular causa la concentración de vehículos en el Paseo La Breña?              |            | X |   |   |   |

| N                            | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|------------------------------|--|------------|---|---|---|---|
|                              |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| 7                            | ¿Cuánto tarda o demora los vehículos en desplazarse por el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |   |
| 8                            | ¿Con que frecuencia se demora el desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?  |            | X |   |   |   |
| 9                            | ¿En qué medida los vehículos que realizan paradas informales en el Paseo La Breña, influyen en la demora del desplazamiento vehicular?                                     | X          |   |   |   |   |
| <b>NIVEL DE CAPACIDAD V.</b> |  |            |   |   |   |   |
| 10                           | ¿Cómo evalúa el estado de conservación actual del pavimento del Paseo la Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 11                           | ¿En qué medida el estado de conservación del pavimento del Paseo condiciona el paso vehicular?   |            | X |   |   |   |
| 12                           | ¿En qué nivel considera Ud. que el ancho de la vía es suficiente para el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 13                           | ¿En qué nivel considera que la cantidad de semáforos es suficiente para regular el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 14                           | ¿El Paseo La Breña cuenta con los espacios necesarios para que los conductores puedan maniobrar con libertad para poder estacionarse y para desembarcar o bajar pasajeros? | X          |   |   |   |   |
| 15                           | ¿La cantidad de vehículos promedio que circula actualmente en el Paseo La Breña es?  | X          |   |   |   |   |
| 16                           | ¿Con que frecuencia la cantidad excesiva de los vehículos es evidente en el Paseo La Breña?  |            | X |   |   |   |
| 17                           | ¿Qué nivel de afectación causa la cantidad excesiva de vehículos al desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |   |

DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Bueno | Muy Bueno | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Esta formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas – observables.      |            |         |       | X         |           |
| Actualidad      | Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.    |            |         |       |           | X         |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       | X         |           |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       | X         |           |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       | X         |           |
| Consistencia    | Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos. |            |         |       | X         |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.  |            |         |       | X         |           |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       | X         |           |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       |           | X         |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

Es aplicable porque contiene los fundamentos de la investigación

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

16

  
Firma del experto informante

DNI N° 19835766 Teléfono / celular N° 917 351 360

Correo electrónico: arqui.edyarka@yahoo.com

Lugar y fecha: Huancayo, 1.06.2020

### INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

#### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : SAMALVIDES SANTILLANA, LUIS  
 1.2. Grado académico : ARQUITECTO  
 1.3. Cargo e institución donde labora : GERENTE GENERAL KARAL CONSTRUCTORA

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO – TRÁNSITO VEHICULAR  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

#### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N        | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|----------|--|------------|---|---|---|---|
|          |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| FLUJO V. |  |            |   |   |   |   |
| 1        | ¿Qué tipo de vehículo es el que más circula continuamente por el Paseo La Breña?                                     | X          |   |   |   |   |
| 2        | ¿Con que frecuencia la velocidad con que se desplazan los vehículos es bajo en el Paseo La Breña?                    | X          |   |   |   |   |
| 3        | ¿En qué medida cree Ud. que los semáforos dispuestos en el Paseo La Breña disminuyen la velocidad de los vehículos?  |            | X |   |   |   |
| 4        | ¿Con que frecuencia se produce alta densidad o concentración de vehículos en el Paseo La Breña?                      | X          |   |   |   |   |
| 5        | ¿En qué medida cree Ud. que la concentración de vehículos se genera por los paraderos informales del Paseo La Breña? | X          |   |   |   |   |
| 6        | ¿Qué nivel de afectación en el paso vehicular causa la concentración de vehículos en el Paseo La Breña?              | X          |   |   |   |   |

| N                            | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere<br>como debería<br>de ser) |
|------------------------------|--|------------|---|---|---|---|
|                              |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| 7                            | ¿Cuánto tarda o demora los vehículos en desplazarse por el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |   |
| 8                            | ¿Con qué frecuencia se demora el desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 9                            | ¿En qué medida los vehículos que realizan paradas informales en el Paseo La Breña, influyen en la demora del desplazamiento vehicular?                                     |            | X |   |   |   |
| <b>NIVEL DE CAPACIDAD V.</b> |  |            |   |   |   |   |
| 10                           | ¿Cómo evalúa el estado de conservación actual del pavimento del Paseo la Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 11                           | ¿En qué medida el estado de conservación del pavimento del Paseo condiciona el paso vehicular?   | X          |   |   |   |   |
| 12                           | ¿En qué nivel considera Ud. que el ancho de la vía es suficiente para el paso vehicular en el Paseo La Breña?  |            | X |   |   |   |
| 13                           | ¿En qué nivel considera que la cantidad de semáforos es suficiente para regular el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 14                           | ¿El Paseo La Breña cuenta con los espacios necesarios para que los conductores puedan maniobrar con libertad para poder estacionarse y para desembarcar o bajar pasajeros? | X          |   |   |   |   |
| 15                           | ¿La cantidad de vehículos promedio que circula actualmente en el Paseo La Breña es?  |            | X |   |   |   |
| 16                           | ¿Con qué frecuencia la cantidad excesiva de los vehículos es evidente en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| 17                           | ¿Qué nivel de afectación causa la cantidad excesiva de vehículos al desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |   |

DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Bueno | Muy Bueno | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Esta formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas – observables.      |            |         |       |           | X         |
| Actualidad      | Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.    |            |         |       | X         |           |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       |           | X         |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       |           | X         |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       |           | X         |
| Consistencia    | Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos. |            |         |       | X         |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.  |            |         |       |           | X         |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       |           | X         |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       |           | X         |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

Aplicable

.....

.....

.....

.....

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

18.5



Firma del experto informante

DNI N° 08182454 Teléfono / celular N° 988770268

Correo electrónico: lsamalvidess@hotmail.com

lugar y fecha: Huancayo, 15, 02, 2020



### INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

#### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : MALLQUI SHICSHE, ANIBAL  
 1.2. Grado académico : ARQUITECTO  
 1.3. Cargo e institución donde labora : DOCENTE – UPLA

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO – TRÁNSITO VEHICULAR  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

#### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N        | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere<br>como debería<br>de ser) |
|----------|--|------------|---|---|---|---|
|          |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| FLUJO V. |  |            |   |   |   |   |
| 1        | ¿Qué tipo de vehículo es el que más circula continuamente por el Paseo La Breña?                                     | X          |   |   |   |   |
| 2        | ¿Con que frecuencia la velocidad con que se desplazan los vehículos es bajo en el Paseo La Breña?                    |            | X |   |   |   |
| 3        | ¿En qué medida cree Ud. que los semáforos dispuestos en el Paseo La Breña disminuyen la velocidad de los vehículos?  | X          |   |   |   |   |
| 4        | ¿Con que frecuencia se produce alta densidad o concentración de vehículos en el Paseo La Breña?                      | X          |   |   |   |   |
| 5        | ¿En qué medida cree Ud. que la concentración de vehículos se genera por los paraderos informales del Paseo La Breña? |            | X |   |   |   |
| 6        | ¿Qué nivel de afectación en el paso vehicular causa la concentración de vehículos en el Paseo La Breña?              | X          |   |   |   |   |

| N                            | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|------------------------------|--|------------|---|---|---|---|
|                              |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| 7                            | ¿Cuánto tarda o demora los vehículos en desplazarse por el Paseo La Breña?   | α          |   |   |   |   |
| 8                            | ¿Con que frecuencia se demora el desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?  | α          |   |   |   |   |
| 9                            | ¿En qué medida los vehículos que realizan paradas informales en el Paseo La Breña, influyen en la demora del desplazamiento vehicular?                                     | α          |   |   |   |   |
| <b>NIVEL DE CAPACIDAD V.</b> |  |            |   |   |   |   |
| 10                           | ¿Cómo evalúa el estado de conservación actual del pavimento del Paseo la Breña?  | α          |   |   |   |   |
| 11                           | ¿En qué medida el estado de conservación del pavimento del Paseo condiciona el paso vehicular?   |            | α |   |   |   |
| 12                           | ¿En qué nivel considera Ud. que el ancho de la vía es suficiente para el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | α          | α |   |   |   |
| 13                           | ¿En qué nivel considera que la cantidad de semáforos es suficiente para regular el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | α          |   |   |   |   |
| 14                           | ¿El Paseo La Breña cuenta con los espacios necesarios para que los conductores puedan maniobrar con libertad para poder estacionarse y para desembarcar o bajar pasajeros? |            | α |   |   |   |
| 15                           | ¿La cantidad de vehículos promedio que circula actualmente en el Paseo La Breña es?  | α          |   |   |   |   |
| 16                           | ¿Con que frecuencia la cantidad excesiva de los vehículos es evidente en el Paseo La Breña?  | α          |   |   |   |   |
| 17                           | ¿Qué nivel de afectación causa la cantidad excesiva de vehículos al desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?   |            | α |   |   |   |

DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Buena | Muy Buena | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Está formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas - observables.      |            |         |       | X         |           |
| Actualidad      | Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.    |            |         |       | X         |           |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       | X         |           |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         | X     |           |           |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       | X         |           |
| Consistencia    | Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos. |            |         |       | X         |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.  |            |         | X     |           |           |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         | X     |           |           |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       | X         |           |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

VALIDEZ ACEPTABLE, PUEDE MEJORARSE LA PRECISION DE LOS REACTIVO) EN RELACION A LO SI SE PUEDE MEDIR.

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

13.50  
CATORCE

  
Firma del experto informante

CNI N° 20047930 Teléfono / celular N° 964813090

Correo electrónico: d.amalqui@upia.edu.pe

Lugar y fecha: Huancayo 26, 02, 2020

## INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

## I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : SANTA MARÍA CHIMBOR, CARLOS ALBERTO  
 1.2. Grado académico : MAESTRO EN ARQUITECTURA  
 1.3. Cargo e institución donde labora : UNCP – FACULTAD DE ARQUITECTURA

## II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

## III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N                  | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|--------------------|---|------------|---|---|---|---|
|                    |   | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>LEGIBILIDAD</b> |   |            |   |   |   |   |
| 1                  | ¿Qué tan conformidad está Ud. que el Paseo La Breña es una vía de referencia, para la ciudad de Huancayo?   |            | X |   |   |   |
| 2                  | ¿En qué nivel considera Ud. que las edificaciones de instituciones (educación, laboral, salud y otros) permiten diferenciar al Paseo La Breña de otras vías de la ciudad? | X          |   |   |   |   |
| 3                  | ¿En qué medida considera Ud. que la presencia del elemento simbólico (arcos) permiten diferenciar al Paseo La Breña de las otras vías de la ciudad?                       | X          |   |   |   |   |
| 4                  | ¿Con que nivel de aseveración considera Ud. que el paseo la Breña, es una vía para orientarse en la ciudad?   |            | X |   |   |   |
| 5                  | ¿Cómo califica la señalización (nomenclatura de calles, numeración de edificaciones y otros) en el Paseo La Breña cómo mecanismo de orientación?                          | X          |   |   |   |   |
| 6                  | ¿El nivel de libertad de desplazamiento con que cuenta Ud. en el Paseo La Breña en comparación con otras vías es?   | X          |   |   |   |   |

| N                  | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como<br>debería de ser) |
|--------------------|---|------------|---|---|---|--|
|                    |   | 4          | 3 | 2 | 1 |  |
| <b>CONFORT</b>     |   |            |   |   |   |  |
| 7                  | ¿Con qué frecuencia se realiza el mantenimiento y limpieza apropiada al Paseo la Breña por parte de la municipalidad?                                 | X          |   |   |   |  |
| 8                  | ¿Cuál es la sensación de seguridad que percibe Ud. por la presencia de cámaras de seguridad y serenazgo en el Paseo La Breña?                         |            | X |   |   |  |
| 9                  | ¿En qué medida El Paseo La Breña cuenta con elementos urbanos que generen protección contra el sol y la lluvia?                                       | X          |   |   |   |  |
| 10                 | ¿Cómo evalúa la distribución y cantidad de anuncios publicitarios que existe actualmente en el Paseo La Breña es?                                     | X          |   |   |   |  |
| 11                 | ¿Considera Ud. que los niveles de emisión del ruido por propagandas, vehículos y otros en el Paseo La Breña es?                                       |            | X |   |   |  |
| 12                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el ancho de las veredas del Paseo La Breña para circular, comunicarse u otra actividad?                                | X          |   |   |   |  |
| 13                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el comercio informal y/o ambulatorio en el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |  |
| <b>DIVERSIDAD</b>  |   |            |   |   |   |  |
| 14                 | ¿Cuánta variedad de actividades urbanas (comercio, restaurants, empresas y otros) existe en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |  |
| 15                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra una variedad de mobiliario urbano (bancas, iluminarias, señalizaciones, cabinas telefónicas, bolardos)? | X          |   |   |   |  |
| 16                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra la variedad de elementos naturales (de árboles, vegetación y plantas)?                                  | X          |   |   |   |  |
| <b>SIGNIFICADO</b> |   |            |   |   |   |  |
| 17                 | ¿Qué tan importante es el Paseo La Breña como símbolo de la ciudad?   | X          |   |   |   |  |
| 18                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el cambio o mejora que ha tenido el Paseo La Breña en los últimos 5 años?  | X          |   |   |   |  |
| 19                 | ¿Con qué frecuencia utiliza el Paseo La Breña como punto de referencia para encontrarse con sus amigos, familiares u otras actividades?               | X          |   |   |   |  |

DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Buena | Muy Buena | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Esta formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas – observables.      |            |         |       |           | X         |
| Actualidad      | Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.    |            |         |       | X         |           |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       |           | X         |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       |           | X         |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       |           | X         |
| Consistencia    | Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos. |            |         |       | X         |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.  |            |         |       |           | X         |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       |           | X         |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       |           | X         |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

*Instrumento aplicable*

.....

.....

.....

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

18.50



Firma del expositor/informante

DNI N° *19822324* ..... Teléfono / celular N° *964784676* .....

Correo electrónico: *csantamaria2@hotmail.com* .....

Lugar y fecha: *Huancayo* ..... *10* / *02* ..... *2020* .....

## INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : HUAMAN GAMARRA, EDGAR ALFRED  
 1.2. Grado académico : ARQUITECTO  
 1.3. Cargo e institución donde labora : DOCENTE – UPLA

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N                  | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|--------------------|---|------------|---|---|---|---|
|                    |   | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>LEGIBILIDAD</b> |   |            |   |   |   |   |
| 1                  | ¿Qué tan conformidad está Ud. que el Paseo La Breña es una vía de referencia, para la ciudad de Huancayo?   | X          |   |   |   |   |
| 2                  | ¿En qué nivel considera Ud. que las edificaciones de instituciones (educación, laboral, salud y otros) permiten diferenciar al Paseo La Breña de otras vías de la ciudad? | X          |   |   |   |   |
| 3                  | ¿En qué medida considera Ud. que la presencia del elemento simbólico (arcos) permiten diferenciar al Paseo La Breña de las otras vías de la ciudad?                       | X          |   |   |   |   |
| 4                  | ¿Con que nivel de aseveración considera Ud. que el paseo la Breña, es una vía para orientarse en la ciudad?   |            | X |   |   |   |
| 5                  | ¿Cómo califica la señalización (nomenclatura de calles, numeración de edificaciones y otros) en el Paseo La Breña cómo mecanismo de orientación?                          | X          |   |   |   |   |
| 6                  | ¿El nivel de libertad de desplazamiento con que cuenta Ud. en el Paseo La Breña en comparación con otras vías es?   | X          |   |   |   |   |

| N                  | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como<br>debería de ser) |
|--------------------|---|------------|---|---|---|--|
|                    |   | 4          | 3 | 2 | 1 |  |
| <b>CONFORT</b>     |   |            |   |   |   |  |
| 7                  | ¿Con que frecuencia se realiza el mantenimiento y limpieza apropiada al Paseo la Breña por parte de la municipalidad?                               | X          |   |   |   |  |
| 8                  | ¿Cuál es la sensación de seguridad que percibe Ud. por la presencia de cámaras de seguridad y serenazgo en el Paseo La Breña?                       | X          |   |   |   |  |
| 9                  | ¿En qué medida El Paseo La Breña cuenta con elementos urbanos que generen protección contra el sol y la lluvia?                                     |            | X |   |   |  |
| 10                 | ¿Cómo evalúa la distribución y cantidad de anuncios publicitarios que existe actualmente en el Paseo La Breña es?                                   | X          |   |   |   |  |
| 11                 | ¿Considera Ud. que los niveles de emisión del ruido por propagandas, vehículos y otros en el Paseo La Breña es?                                     | X          |   |   |   |  |
| 12                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el ancho de las veredas del Paseo La Breña para circular, comunicarse u otra actividad?                              | X          |   |   |   |  |
| 13                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el comercio informal y/o ambulatorio en el Paseo La Breña?   | X          |   |   |   |  |
| <b>DIVERSIDAD</b>  |   |            |   |   |   |  |
| 14                 | ¿Cuánta variedad de actividades urbanas (comercio, restaurants, empresas y otros) existe en el Paseo La Breña?                                      |            | X |   |   |  |
| 15                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra una variedad de mobiliario urbano (banca, luminarias, señalizaciones, cabinas telefónicas, bolardos)? | X          |   |   |   |  |
| 16                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra la variedad de elementos naturales (de árboles, vegetación y plantas)?                                | X          |   |   |   |  |
| <b>SIGNIFICADO</b> |   |            |   |   |   |  |
| 17                 | ¿Qué tan importante es el Paseo La Breña como símbolo de la ciudad?   | X          |   |   |   |  |
| 18                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el cambio o mejora que ha tenido el Paseo La Breña en los últimos 5 años?  | X          |   |   |   |  |
| 19                 | ¿Con qué frecuencia utiliza el Paseo La Breña como punto de referencia para encontrarse con sus amigos, familiares u otras actividades?             | X          |   |   |   |  |



DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Bueno | Muy Bueno | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Esta formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas – observables.      |            |         |       | X         |           |
| Actualidad      | Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.    |            |         |       |           | X         |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       | X         |           |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       | X         |           |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       | X         |           |
| Consistencia    | Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos. |            |         |       | X         |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.  |            |         |       | X         |           |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       | X         |           |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       |           | X         |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

.....

.....

.....

.....

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

16



Firma del experto informante

DNI N° 19835966 ..... Teléfono / celular N° 949 351 360 .....

Correo electrónico: arqui-edgark@yaho.com .....

lugar y fecha: HUANCAJO 06 / 02 / 2020 .....

## INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : SAMALVIDES SANTILLANA, LUIS  
 1.2. Grado académico : ARQUITECTO  
 1.3. Cargo e institución donde labora : GERENTE GENERAL KARAL CONSTRUCTORA

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N                  | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|--------------------|---|------------|---|---|---|---|
|                    |   | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>LEGIBILIDAD</b> |   |            |   |   |   |   |
| 1                  | ¿Qué tan conformidad está Ud. que el Paseo La Breña es una vía de referencia, para la ciudad de Huancayo?   | X          |   |   |   |   |
| 2                  | ¿En qué nivel considera Ud. que las edificaciones de instituciones (educación, laboral, salud y otros) permiten diferenciar al Paseo La Breña de otras vías de la ciudad? | X          |   |   |   |   |
| 3                  | ¿En qué medida considera Ud. que la presencia del elemento simbólico (arcos) permiten diferenciar al Paseo La Breña de las otras vías de la ciudad?                       | X          |   |   |   |   |
| 4                  | ¿Con que nivel de aseveración considera Ud. que el paseo la Breña, es una vía para orientarse en la ciudad?   | X          |   |   |   |   |
| 5                  | ¿Cómo califica la señalización (nomenclatura de calles, numeración de edificaciones y otros) en el Paseo La Breña como mecanismo de orientación?                          | X          |   |   |   |   |
| 6                  | ¿El nivel de libertad de desplazamiento con que cuenta Ud. en el Paseo La Breña en comparación con otras vías es?   |            | X |   |   |   |

| N                  | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|--------------------|--|------------|---|---|---|---|
|                    |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>CONFORT</b>     |  |            |   |   |   |   |
| 7                  | ¿Con qué frecuencia se realiza el mantenimiento y limpieza apropiada al Paseo la Breña por parte de la municipalidad?                                |            | X |   |   |   |
| 8                  | ¿Cuál es la sensación de seguridad que percibe Ud. por la presencia de cámaras de seguridad y serenazgo en el Paseo La Breña?                        | X          |   |   |   |   |
| 9                  | ¿En qué medida El Paseo La Breña cuenta con elementos urbanos que generen protección contra el sol y la lluvia?                                      | X          |   |   |   |   |
| 10                 | ¿Cómo evalúa la distribución y cantidad de anuncios publicitarios que existe actualmente en el Paseo La Breña es?                                    | X          |   |   |   |   |
| 11                 | ¿Considera Ud. que los niveles de emisión del ruido por propagandas, vehículos y otros en el Paseo La Breña es?                                      | X          |   |   |   |   |
| 12                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el ancho de las veredas del Paseo La Breña para circular, comunicarse u otra actividad?                               |            | X |   |   |   |
| 13                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el comercio informal y/o ambulatorio en el Paseo La Breña?  | X          |   |   |   |   |
| <b>DIVERSIDAD</b>  |  |            |   |   |   |   |
| 14                 | ¿Cuánta variedad de actividades urbanas (comercio, restaurantes, empresas y otros) existe en el Paseo La Breña?                                      | X          |   |   |   |   |
| 15                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra una variedad de mobiliario urbano (bancas, luminarias, señalizaciones, cabinas telefónicas, bolardos)? | X          |   |   |   |   |
| 16                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra la variedad de elementos naturales (de árboles, vegetación y plantas)?                                 | X          |   |   |   |   |
| <b>SIGNIFICADO</b> |  |            |   |   |   |   |
| 17                 | ¿Qué tan importante es el Paseo La Breña como símbolo de la ciudad?  | X          |   |   |   |   |
| 18                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el cambio o mejora que ha tenido el Paseo La Breña en los últimos 5 años?   | X          |   |   |   |   |
| 19                 | ¿Con qué frecuencia utiliza el Paseo La Breña como punto de referencia para encontrarse con sus amigos, familiares u otras actividades?              | X          |   |   |   |   |

DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Buena | Muy Buena | Eccelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Esta formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | X         |           |
| Objetividad     | Esta expresado en preguntas objetivas - observables.      |            |         |       |           | X         |
| Actualidad      | Esta adecuado al avance de la ciencia y la tecnologia.    |            |         |       | X         |           |
| Organización    | Tiene una organización logica.                            |            |         |       |           | X         |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       |           | X         |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       |           | X         |
| Consistencia    | Esta basado en aspectos teoricos, cientificos y tecnicos. |            |         |       | X         |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e indices.  |            |         |       |           | X         |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       |           | X         |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       |           | X         |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

Aplicable

.....

.....

.....

.....

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

18.05



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO  
AREQUIPA - CAP. 2000

Firma del experto informante

DNI N° 08182454 Teléfono / celular N° 985770268

Correo electrónico: lsamvidar@hotmail.com

Lugar y fecha: Huanayo 15, 02, 2020

## INFORME DE JUICIO DE EXPERTOS

### I. DATOS DEL INFORMANTE

- 1.1. Apellidos y nombres : MALLQUI SHICSHE, ANIBAL A.  
 1.2. Grado académico : ARQUITECTO  
 1.3. Cargo e institución donde labora : DOCENTE – UPLA

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

- 2.1. Nombre del instrumento : CUESTIONARIO CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA  
 2.2. Autor del instrumento : YENSID RAUL CURAZI ANDAMAYO

### III. DE LOS ITEMS

| Valoración |           |         |          |
|------------|-----------|---------|----------|
| Inadecuado | Modificar | Regular | Adecuado |
| 1          | 2         | 3       | 4        |

| N                  | Ítems   | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|--------------------|---|------------|---|---|---|---|
|                    |   | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>LEGIBILIDAD</b> |   |            |   |   |   |   |
| 1                  | ¿Qué tan conformidad está Ud. que el Paseo La Breña es una vía de referencia, para la ciudad de Huancayo?   | X          |   |   |   |   |
| 2                  | ¿En qué nivel considera Ud. que las edificaciones de instituciones (educación, laboral, salud y otros) permiten diferenciar al Paseo La Breña de otras vías de la ciudad? | X          |   |   |   |   |
| 3                  | ¿En qué medida considera Ud. que la presencia del elemento simbólico (arcos) permiten diferenciar al Paseo La Breña de las otras vías de la ciudad?                       | X          |   |   |   |   |
| 4                  | ¿Con que nivel de aseveración considera Ud. que el paseo la Breña, es una vía para orientarse en la ciudad?   | X          |   |   |   |   |
| 5                  | ¿Cómo califica la señalización (nomenclatura de calles, numeración de edificaciones y otros) en el Paseo La Breña como mecanismo de orientación?                          | X          |   |   |   |   |
| 6                  | ¿El nivel de libertad de desplazamiento con que cuenta Ud. en el Paseo La Breña en comparación con otras vías es?   | X          |   |   |   |   |

| N                  | Ítems  | Valoración |   |   |   | Observación<br>(se sugiere como debería de ser) |
|--------------------|--|------------|---|---|---|---|
|                    |  | 4          | 3 | 2 | 1 |   |
| <b>CONFORT</b>     |  |            |   |   |   |   |
| 7                  | ¿Con qué frecuencia se realiza el mantenimiento y limpieza apropiada al Paseo la Breña por parte de la municipalidad?                                | α          |   |   |   |   |
| 8                  | ¿Cuál es la sensación de seguridad que percibe Ud. por la presencia de cámaras de seguridad y serenazgo en el Paseo La Breña?                        | α          |   |   |   |   |
| 9                  | ¿En qué medida El Paseo La Breña cuenta con elementos urbanos que generen protección contra el sol y la lluvia?                                      | α          |   |   |   |   |
| 10                 | ¿Cómo evalúa la distribución y cantidad de anuncios publicitarios que existe actualmente en el Paseo La Breña es?                                    |            | α |   |   |   |
| 11                 | ¿Considera Ud. que los niveles de emisión del ruido por propagandas, vehículos y otros en el Paseo La Breña es?                                      |            | α |   |   |   |
| 12                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el ancho de las veredas del Paseo La Breña para circular, comunicarse u otra actividad?                               |            | α |   |   |   |
| 13                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el comercio informal y/o ambulatorio en el Paseo La Breña?  | α          |   |   |   |   |
| <b>DIVERSIDAD</b>  |  |            |   |   |   |   |
| 14                 | ¿Cuánta variedad de actividades urbanas (comercio, restaurants, empresas y otros) existe en el Paseo La Breña?                                       |            | α |   |   |   |
| 15                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra una variedad de mobiliario urbano (banca, iluminarias, señalizaciones, cabinas telefónicas, bolardos)? | α          |   |   |   |   |
| 16                 | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra la variedad de elementos naturales (de árboles, vegetación y plantas)?                                 |            | α |   |   |   |
| <b>SIGNIFICADO</b> |  |            |   |   |   |   |
| 17                 | ¿Qué tan importante es el Paseo La Breña como símbolo de la ciudad?  | α          |   |   |   |   |
| 18                 | ¿Qué tan conforme está Ud. con el cambio o mejora que ha tenido el Paseo La Breña en los últimos 5 años?   |            | α |   |   |   |
| 19                 | ¿Con qué frecuencia utiliza el Paseo La Breña como punto de referencia para encontrarse con sus amigos, familiares u otras actividades?              | α          |   |   |   |   |

DEL INSTRUMENTO

| Indicadores     | Criterios   | Deficiente | Regular | Buena | Muy Buena | Excelente |
|-----------------|---|------------|---------|-------|-----------|-----------|
|                 |   | 0          | 0.5     | 1     | 1.5       | 2         |
| Claridad        | Esta formulado con lenguaje apropiado.                    |            |         |       | 2         |           |
| Objetividad     | Está expresado en preguntas objetivas - observables.      |            |         |       | 2         |           |
| Actualidad      | Está adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.    |            |         | 2     |           |           |
| Organización    | Tiene una organización lógica.                            |            |         |       | 2         |           |
| Suficiencia     | Comprende los aspectos en calidad y cantidad.             |            |         |       | 2         |           |
| Intencionalidad | Responde a los objetivos de la investigación.             |            |         |       | 2         |           |
| Consistencia    | Está basado en aspectos teóricos, científicos y técnicos. |            |         | 2     |           |           |
| Coherencia      | Entre las dimensiones, indicadores, preguntas e índices.  |            |         |       | 2         |           |
| Metodología     | Responde a la operacionalización de la variable.          |            |         |       | 2         |           |
| Pertinencia     | Es útil para la investigación.                            |            |         |       | 2         |           |

IV. OPINION DE APLICABILIDAD (factibilidad)

VALORES ACEPTABLE, PUEDE MEJORARSE

V. PUNTAJE DE VALORACIÓN

14  
CATORCE.



Firma del experto informante

DNI N° 20047930 ..... Teléfono / celular N° 964813090

Correo electrónico: damallqui@upla.edu.pe

Lugar y fecha: Huancayo 26, 02, 2020



**ANEXO 5**

**CUESTIONARIO**

TESIS: TRÁNSITO VEHICULAR Y CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA EN EL PASEO LA BREÑA – HUANCAYO

**INFORMACIÓN GENERAL**

CIUDAD : \_\_\_\_\_  
LUGAR : \_\_\_\_\_  
EDAD : \_\_\_\_\_  
HORA : \_\_\_\_\_  
FECHA : \_\_\_\_\_

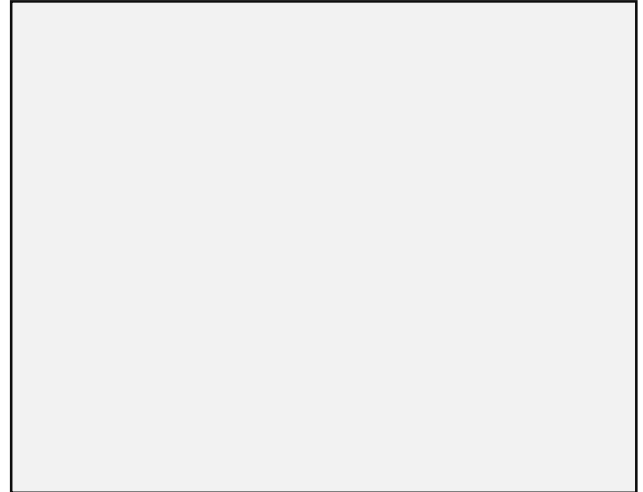


IMAGEN DEL LUGAR DE ESTUDIO

**CONTENIDO DE ESTUDIO: TRÁNSITO VEHICULAR**

CON OBJETO DE INVESTIGAR EL TRÁNSITO VEHICULAR EN EL PASEO LA BREÑA, SE PRESENTA LAS SIGUIENTES INTERROGANTES (MARCA CON UNA X LA ALTERNATIVA CONVENIENTE)

| N°                     | PREGUNTAS  | ALTERNATIVAS                    |               |             |
|------------------------|--|---------------------------------|---------------|-------------|
| <b>FLUJO VEHICULAR</b> |  |                                 |               |             |
| ESCALA DE MEDICIÓN     |  | <b>ALTO</b>                     | <b>MEDIO</b>  | <b>BAJO</b> |
| 1                      | ¿Qué tipo de vehículo es el que más circula continuamente por el Paseo La Breña?   | Auto colectivo / taxi / minivan | Combi         | Couster     |
| 2                      | ¿Con que frecuencia la velocidad con que se desplazan los vehículos es bajo en el Paseo La Breña?                                      | Siempre                         | Algunas veces | Nunca       |
| 3                      | ¿En qué medida cree Ud. que los semáforos dispuestos en el Paseo La Breña disminuyen la velocidad de los vehículos?                    | Mucho                           | Poco          | Nada        |
| 4                      | ¿Con que frecuencia se produce alta densidad o concentración de vehículos en el Paseo La Breña?  | Siempre                         | Algunas veces | Nunca       |
| 5                      | ¿En qué medida cree Ud. que la concentración de vehículos se genera por los paraderos informales del Paseo La Breña?                   | Mucho                           | Poco          | Nada        |
| 6                      | ¿Qué nivel de afectación en el paso vehicular causa la concentración de vehículos en el Paseo La Breña?                                | Alta                            | Media         | Baja        |
| 7                      | ¿Cuánto tarda o demora los vehículos en desplazarse por el Paseo La Breña?   | Mucho                           | Poco          | Nada        |
| 8                      | ¿Con que frecuencia se demora el desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?  | Siempre                         | Algunas veces | Nunca       |
| 9                      | ¿En qué medida los vehículos que realizan paradas informales en el Paseo La Breña, influyen en la demora del desplazamiento vehicular? | Mucho                           | Poco          | Nada        |



| <b>NIVEL DE CAPACIDAD</b> |  |             |                         |              |
|---------------------------|--|-------------|-------------------------|--------------|
| <b>ESCALA DE MEDICIÓN</b> |  | <b>ALTO</b> | <b>MEDIO</b>            | <b>BAJO</b>  |
| 10                        | ¿Cómo evalúa el estado de conservación actual del pavimento del Paseo la Breña?  | Bueno       | Regular                 | Malo         |
| 11                        | ¿En qué medida el estado de conservación del pavimento del Paseo La Breña condiciona el paso vehicular?  | Mucho       | Poco                    | Nada         |
| 12                        | ¿En qué nivel considera Ud. que el ancho de la vía es suficiente para el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | Suficiente  | Medianamente suficiente | Insuficiente |
| 13                        | ¿En qué nivel considera que la cantidad de semáforos es suficiente para regular el paso vehicular en el Paseo La Breña?  | Suficiente  | Medianamente suficiente | Insuficiente |
| 14                        | ¿El Paseo La Breña cuenta con los espacios necesarios para que los conductores puedan maniobrar con libertad para poder estacionarse y para desembarcar o bajar pasajeros? | Mucho       | Poco                    | Nada         |
| 15                        | ¿La cantidad de vehículos promedio que circula actualmente en el Paseo La Breña es?  | Mucho       | Poco                    | Nada         |
| 16                        | ¿Con que frecuencia la cantidad excesiva de los vehículos es evidente en el Paseo La Breña?  | Siempre     | Algunas veces           | Nunca        |
| 17                        | ¿Qué nivel de afectación causa la cantidad excesiva de vehículos al desplazamiento vehicular en el Paseo La Breña?   | Alto        | Medio                   | Bajo         |



**ANEXO 6**

**CUESTIONARIO**

TESIS: TRÁNSITO VEHICULAR Y CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA EN EL PASEO LA BREÑA – HUANCAYO

**INFORMACIÓN GENERAL**

CIUDAD : \_\_\_\_\_  
LUGAR : \_\_\_\_\_  
EDAD : \_\_\_\_\_  
HORA : \_\_\_\_\_  
FECHA : \_\_\_\_\_

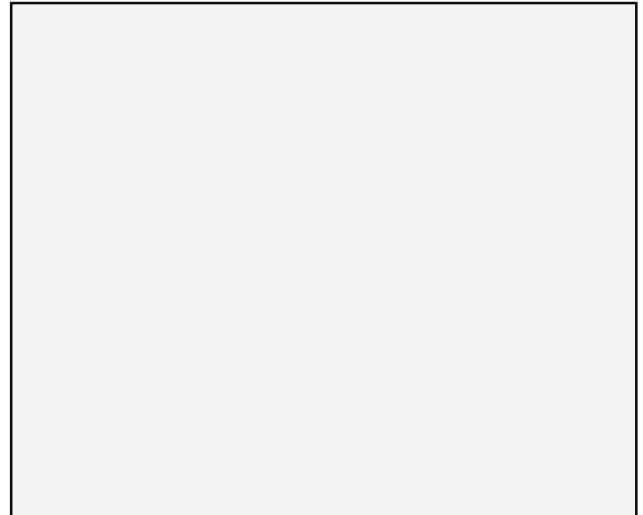


IMAGEN DEL LUGAR DE ESTUDIO

**CONTENIDO DE ESTUDIO: CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA**

CON OBJETO DE INVESTIGAR LA CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA EN EL PASEO LA BREÑA, SE PRESENTA LAS SIGUIENTES INTERROGANTES (MARCA CON UNA X LA ALTERNATIVA CONVENIENTE)

| N°                        | PREGUNTAS   | ALTERNATIVAS |              |             |
|---------------------------|---|--------------|--------------|-------------|
| <b>LEGIBILIDAD</b>        |   |              |              |             |
| <b>ESCALA DE MEDICIÓN</b> |   | <b>ALTA</b>  | <b>MEDIA</b> | <b>BAJA</b> |
| 1                         | ¿Qué tan conforme está Ud. que el Paseo La Breña es una vía de referencia, para la ciudad de Huancayo?  | Mucho        | Poco         | Nada        |
| 2                         | ¿En qué nivel considera Ud. que las edificaciones de instituciones (educación, laboral, salud y otros) permiten diferenciar al Paseo La Breña de otras vías de la ciudad? | Mucho        | Poco         | Nada        |
| 3                         | ¿En qué medida considera Ud. que la presencia del elemento simbólico (arcos) permiten diferenciar al Paseo La Breña de las otras vías de la ciudad?                       | Mucho        | Poco         | Nada        |
| 4                         | ¿Con que nivel de aseveración considera Ud. que el paseo la Breña, es una vía para orientarse en la ciudad?   | Mucho        | Poco         | Nada        |
| 5                         | ¿Cómo califica la señalización (nomenclatura de calles, numeración de edificaciones y otros) en el Paseo La Breña cómo mecanismo de orientación?                          | Bueno        | Regular      | Malo        |
| 6                         | ¿El nivel de libertad de desplazamiento con que cuenta Ud. en el Paseo La Breña en comparación con otras vías es?   | Mucho        | Poco         | Nada        |

| <b>CONFORT</b>            |   |              |                       |                 |
|---------------------------|---|--------------|-----------------------|-----------------|
| <b>ESCALA DE MEDICIÓN</b> |   | <b>ALTA</b>  | <b>MEDIA</b>          | <b>BAJA</b>     |
| 7                         | ¿Con que frecuencia se realiza la limpieza apropiada en el Paseo la Breña por parte de la municipalidad?  | Siempre      | Algunas veces         | Nunca           |
| 8                         | ¿Cuál es la sensación de seguridad que percibe Ud. por la presencia de cámaras de seguridad y serenazgo en el Paseo La Breña?                         | Mucho        | Poco                  | Nada            |
| 9                         | ¿En qué medida El Paseo La Breña cuenta con elementos urbanos que generen protección contra el sol y la lluvia?                                       | Mucho        | Poco                  | Nada            |
| 10                        | ¿Cómo evalúa la distribución de anuncios publicitarios que existe actualmente en el Paseo La Breña?   | Bueno        | Regular               | Malo            |
| 11                        | ¿Considera Ud. que los niveles de emisión del ruido por propagandas, vehículos y otros en el Paseo La Breña es?                                       | Aceptable    | Tolerable             | Intolerable     |
| 12                        | ¿Qué tan conforme está Ud. con el ancho de las veredas del Paseo La Breña para circular, comunicarse u otra actividad?                                | Conforme     | Medianamente conforme | Disconforme     |
| 13                        | ¿Qué tan conforme está Ud. con el comercio informal y/o ambulatorio en el Paseo La Breña?   | Conforme     | Medianamente conforme | Disconforme     |
| <b>DIVERSIDAD</b>         |   |              |                       |                 |
| <b>ESCALA DE MEDICIÓN</b> |   | <b>MUCHO</b> | <b>POCO</b>           | <b>NADA</b>     |
| 14                        | ¿Cuánta variedad de actividades urbanas (comercio, restaurants, empresas y otros) existe en el Paseo La Breña?  | Mucho        | Poco                  | Nada            |
| 15                        | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra una variedad de mobiliario urbano (bancas, iluminarias, señalizaciones, cabinas telefónicas, bolardos)? | Mucho        | Poco                  | Nada            |
| 16                        | En el Paseo La Breña ¿en qué medida encuentra la variedad de elementos naturales (de árboles, vegetación y plantas)?                                  | Mucho        | Poco                  | Nada            |
| <b>SIGNIFICATIVO</b>      |   |              |                       |                 |
| <b>ESCALA DE MEDICIÓN</b> |   | <b>ALTA</b>  | <b>MEDIA</b>          | <b>BAJA</b>     |
| 17                        | ¿Qué tan importante es el Paseo La Breña como símbolo de la ciudad?   | Importante   | De Poca importancia   | Sin importancia |
| 18                        | ¿Qué tan conforme está Ud. con el cambio o mejora que ha tenido el Paseo La Breña en los últimos 5 años?  | Conforme     | Medianamente conforme | Disconforme     |
| 19                        | ¿Con qué frecuencia utiliza el Paseo La Breña como punto de referencia para encontrarse con sus amigos, familiares u otras actividades?               | Siempre      | A veces               | Nunca           |

**ANEXO 7 PROYECTO APLICATIVO**

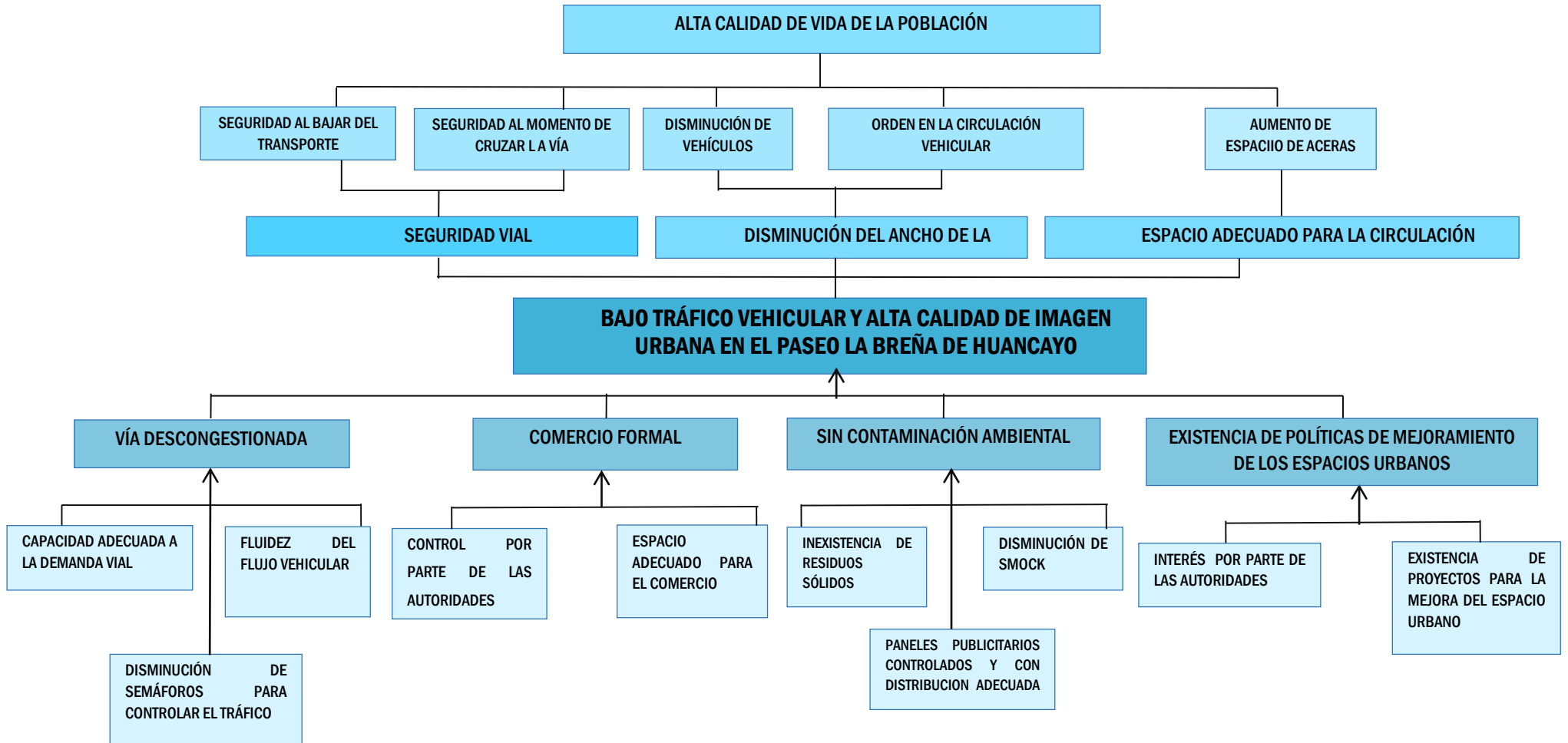
**“TRÁNSITO VEHICULAR Y CALIDAD DE LA IMAGEN  
URBANA EN EL PASEO LA BREÑA – HUANCAYO”**



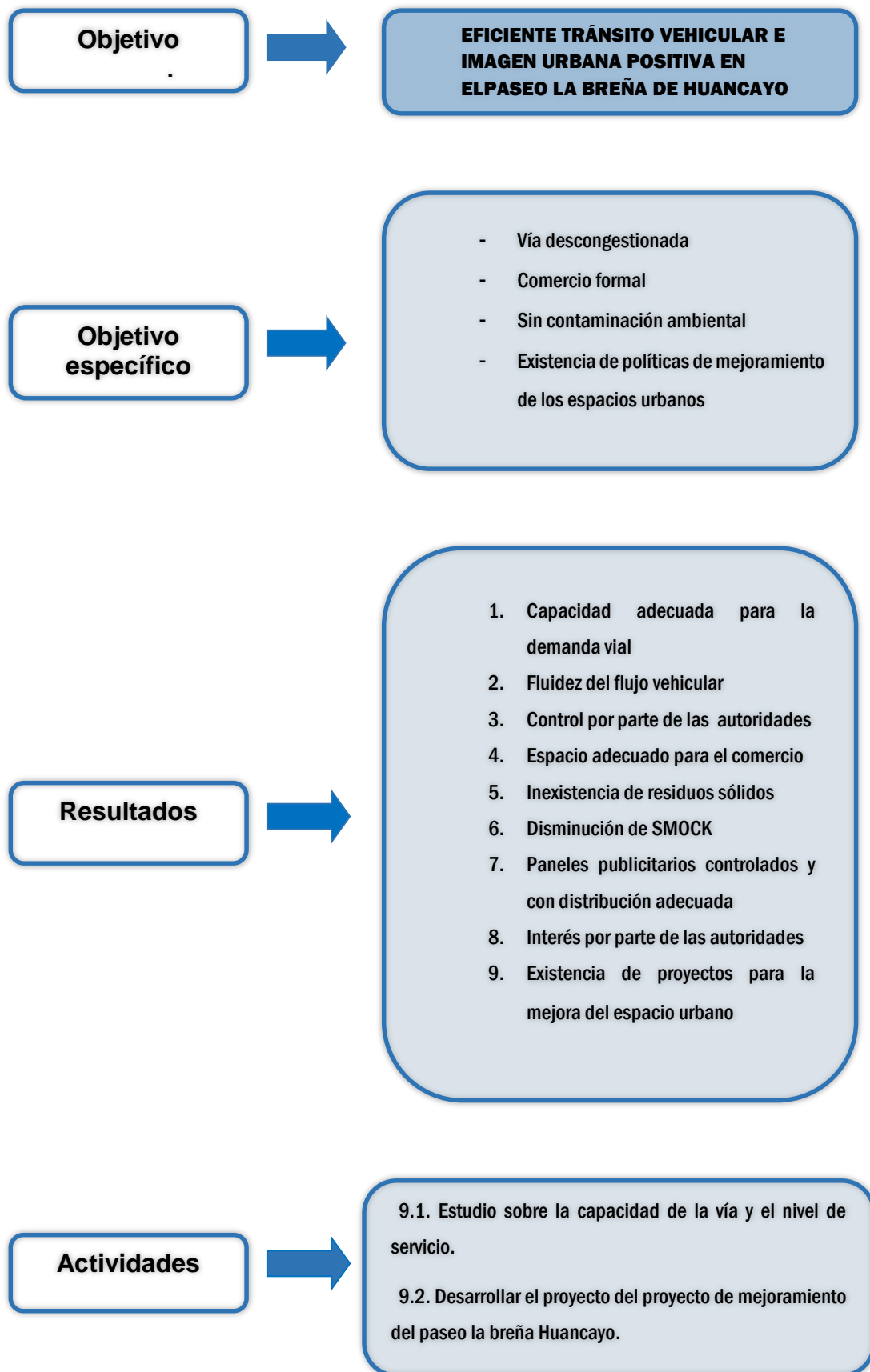
### 1.1. Árbol de problemas, causa y efectos



## 1.2. Árbol de objetivos, medios y fines



### 1.3. Determinación del proyecto como medio fundamental



## 1.4. Tránsito vehicular – Imagen urbana

Análisis del Paseo la Breña (Tramo Calle Real y Jr. Arequipa)



TIPOLOGÍA DE ARCOS CON MATERIAL DE CONCRETO

LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA PRESENTA 5 PISOS (COMERCIO Y OFICINAS) Y CON 1 PISO LA EDIFICACIÓN MÁS



SE RESPETA LA TIPOLOGÍA DE ARCOS, PREDOMINIO DEL MATERIAL DE CONCRETO EN LAS EDIFICACIONES

LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA PRESENTA 15 PISOS (COMERCIO Y OFICINAS, DEPARTAMENTOS) Y CON 1 PISO LA EDIFICACIÓN MÁS BAJA

### CARACTERÍSTICAS

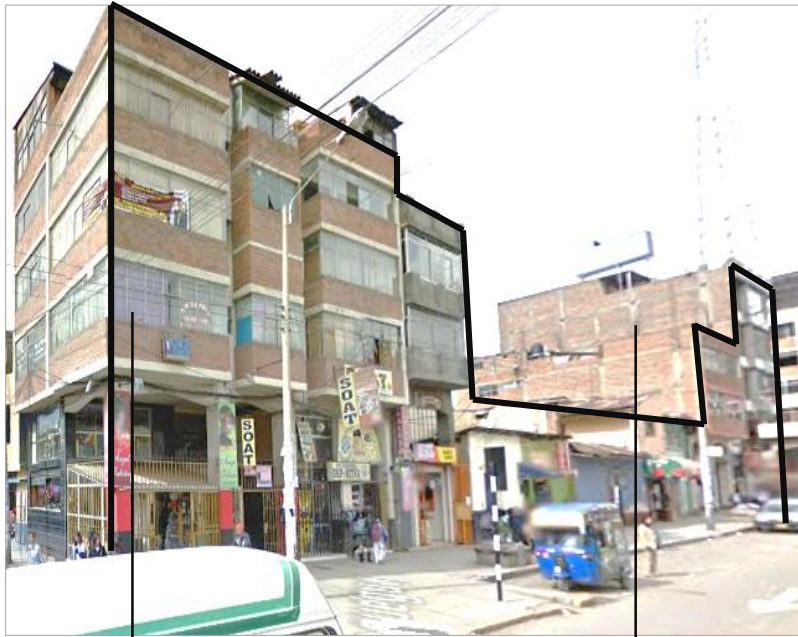
- EN ALGUNAS EDIFICACIONES SE CONSERVA LA TIPOLOGÍA DE ARCOS.
- NO HAY UNIFORMIDAD, ARMONÍA, EN LA ARQUITECTURA E IMAGEN.
- PREDOMINA USO MIXTO DE COMERCIO Y VIVIENDA.
- CALIDAD DEL LUGAR ES DESORDENADO.
- EXISTE DOS TIPOS DE SISTEMA CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

### CARACTERÍSTICAS

- SE CONSERVA LA TIPOLOGÍA DE ARCOS
- NO HAY UNIFORMIDAD EDIFICACIONES (UNO CON MÁS DENSIDAD)
- PREDOMINA USO MIXTO DE COMERCIO Y VIVIENDA
- CALIDAD DEL LUGAR ES DESORDENADO Y DAÑADO POR LAS DISCOTECAS
- EXISTE DOS TIPOS DE SISTEMA CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE)



## Análisis del Paseo la Breña (Jr. Arequipa y Jr. Moquegua)



LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA PRESENTA 5 PISOS (COMERCIO Y OFICINAS) Y CON 1 PISO LA EDIFICACIÓN MÁS BAJA

TIPOLOGÍA DE ARCOS, CON MATERIAL DE CONCRETO

### CARACTERÍSTICAS

- ALGUNAS EDIFICACIONES SE CONSERVA LA TIPOLOGÍA DE ARCOS.
- NO HAY UNIFORMIDAD, ARMONÍA, EN LA ARQUITECTURA E IMAGEN.
- PREDOMINA USO MIXTO DE COMERCIO Y VIVIENDA.
- CALIDAD DEL LUGAR ES DESORDENADO.
- EXISTE DOS TIPOS DE SISTEMA CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



NO SE RESPETA LA TIPOLOGÍA DE ARCOS, QUE CADA VIVIENDA DEBERÍA CARACTERIZAR EN LA FACHADA

LAS EDIFICACIONES SE ENCUENTRAN DETERIORADAS EN UN 95%

### CARACTERÍSTICAS

- EN ESTA INTERSECCIÓN NO EXISTE LA TIPOLOGÍA DE ARCOS
- NO HAY UNIFORMIDAD, ARMONÍA, EN LA ARQUITECTURA E IMAGEN.
- PREDOMINA USO MIXTO DE COMERCIO Y VIVIENDA.
- LUGAR ES DESORDENADO.
- EXISTE DOS TIPOS DE SISTEMA CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

## Análisis del Paseo la Breña (Jr. Moquegua y Jr. Libertad)

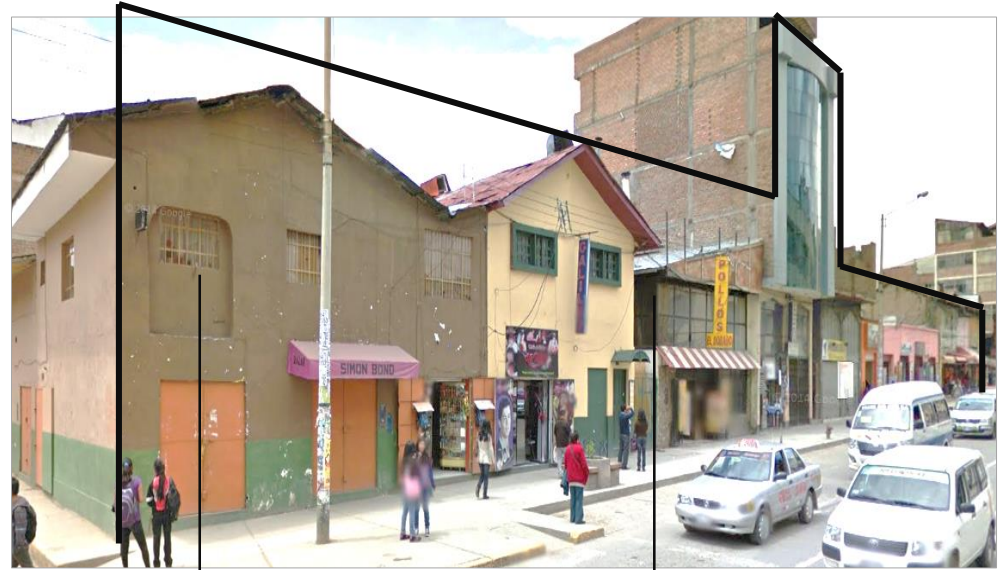


TIPOLOGÍA DE ARCOS, CON MATERIAL DE CONCRETO

LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA REPRESENTA LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA CON 3 PISOS

### CARACTERÍSTICAS

- EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA UNA INSTITUCIÓN PÚBLICA.
- UNIFORMIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DEL COLEGIO.
- USO CASI EN TODA LA INTERSECCIÓN POR UNA INSTITUCIÓN PÚBLICA.
- FACHADA EN BUEN ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



LAS EDIFICACIONES SE ENCUENTRAN DETERIORADAS EN UN 95%

LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA CON 6 PISOS TIENE USO DE COMERCIO Y VIVIENDA

### CARACTERÍSTICAS

- EDIFICACIONES SE CONSERVA LA TIPOLOGÍA DE ARCOS, SIN RETIRO.
- NO HAY UNIFORMIDAD, ARMONÍA, EN LA ARQUITECTURA E IMAGEN.
- PREDOMINA USO MIXTO DE COMERCIO Y VIVIENDA.
- CALIDAD DEL LUGAR ES DESORDENADO.
- EXISTE DOS TIPOS DE SISTEMA CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

## Análisis del Paseo la Breña (Jr. Libertad y Jr. Junín)



TIPOLOGÍA DE ARCOS, CON MATERIAL DE CONCRETO

LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA REPRESENTA LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA CON 3 PISOS

### CARACTERÍSTICAS

- EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA UNA INSTITUCIÓN PÚBLICA.
- NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- USO INSTITUCIÓN DE MENORES, COMERCIO, VIVIENDA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



LAS EDIFICACIONES EN UN 95% NO RESPETAN LA TIPOLOGÍA DE CONSTRUCCIÓN CON ARCOS

LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA CON 5 PISOS ES UN CENTRO DE COMPUTACIÓN Y COMERCIO

### CARACTERÍSTICAS

- EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA UNA INSTITUCIÓN PRIVADA
- NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- USO INSTITUCIÓN DE MENORES, COMERCIO, VIVIENDA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

## El perfil vertical del Paseo la Breña (Jr. Junín y Jr. Huancavelica)



TIPOLOGÍA DE ARCOS, CON MATERIAL DE CONCRETO

EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA LA SATH CON 5 PISOS

### CARACTERÍSTICAS

- EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA UNA INSTITUCIÓN PÚBLICA.
- NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- COMERCIO, VIVIENDA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



EN ESTA INTERSECCIÓN EL HOSPITAL DE MATERNIDAD EL CARMEN

REPRESENTA LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA CON 3 PISOS

### CARACTERÍSTICAS

- EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA EL HOSPITAL DEL CARMEN.
- HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- EXISTE ARCOS EN LA TIPOLOGÍA DE CONSTRUCCIÓN PERO SIN RETIRO.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

## Análisis del Paseo la Breña (Jr. Huancavelica y Jr. Tacna)



EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA COMERCIO, Y VIVIENDAS

TIPOLOGÍA DE ARCOS, CON MATERIAL DE CONCRETO

### CARACTERÍSTICAS

- NO RESPETAN LA TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN.
- NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- COMERCIO, VIVIENDA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



EN ESTE SECTOR SE DEDICAN SOLO AL COMERCIO, ESPECIALMENTE LOS DÍAS DOMINGOS

REPRESENTA LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA CON 3 PISOS

### CARACTERÍSTICAS

- ESTA INTERSECCIÓN ESTÁ RELACIONADO AL COMERCIO.
- NO EXISTE UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- EXISTE ARCOS EN LA TIPOLOGÍA DE CONSTRUCCIÓN PERO SIN RETIRO.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

## Análisis del Paseo la Breña (Jr. Tacna y Jr. Panamá)



EN ESTA INTERSECCIÓN SE  
ENCUENTRA COMERCIO, Y  
VIVIENDAS

NO RESPETAN EL RETIRO QUE SE  
ENCUENTRA EN LA NORMATIVA

### CARACTERÍSTICAS

- NO RESPETAN LA TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN.
- NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- COMERCIO, VIVIENDA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



REPRESENTA LA EDIFICACIÓN MÁS ALTA  
CON 1 PISOS

EXISTE UN LOCAL DE EVENTOS

### CARACTERÍSTICAS

- ESTA INTERSECCIÓN ESTÁ RELACIONADO AL COMERCIO.
- NO EXISTE UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- VENTA DE CERVEZA Y LLENO DE BASURA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

## Análisis del Paseo la Breña (Jr. Panamá y Jr. San Martín de Porres)



EDIFICACIONES EN MAL ESTADO

EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA COMERCIO, Y VIVIENDAS (VENTA DE LICOR)

### CARACTERÍSTICAS

- NO RESPETAN LA TIPOLOGÍA DE EDIFICACIÓN.
- NO HAY UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- CEMENTERIO (EQUIPAMIENTO), COMERCIO, VIVIENDA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).



VIVIENDAS DE MATERIAL DE ADOBE

EN ESTA INTERSECCIÓN SE ENCUENTRA COMERCIO, Y VIVIENDAS (VENTA DE FLORES)

### CARACTERÍSTICAS

- ESTA INTERSECCIÓN ESTÁ RELACIONADO AL COMERCIO.
- EXISTE UNIFORMIDAD EN LAS EDIFICACIONES.
- VENTA DE CERVEZA Y LLENO DE BASURA.
- FACHADA EN MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN.
- CONSTRUCTIVO (LADRILLO Y ADOBE).

### **1.4.1. Interpretación de la normatividad**

Para la interpretación de normatividad, se tomarán los reglamentos de:

1. Reglamento de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano sostenible N° 125-2016- VIVIENDA.
2. Plan de desarrollo urbano.
3. Norma técnica GH.020 componentes de diseño urbano.

### **Reglamento de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano sostenible N° 125-2016 - Vivienda**

Para el planteamiento de propuesta mencionamos en primer lugar al reglamento de vivienda de acondicionamiento territorial y desarrollo urbano N° 125-2016- Vivienda (Ministerio de Vivienda, construcción y saneamiento.

Capitulo IV movilidad urbana sostenible en la planificación urbana

Artículo 63.- Definición de Movilidad Urbana Sostenible

63.1 Es el conjunto de estrategias y medidas planificadas destinadas a recuperar la calidad del espacio urbano y mejorar el desplazamiento de personas y mercancías (logística urbana), favoreciendo los modelos de transporte que menos recursos naturales consumen y menos costos ambientales provocan.

63.2 Se realiza mediante intervenciones urbanas eficaces que están destinadas a reorganizar los accesos a los centros poblados urbanos, favoreciendo la circulación vehicular y peatonal, mejorando las señalizaciones e incrementando los niveles de seguridad vial, minimizando los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de los ciudadanos.

Artículo 64.- Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Son instrumentos técnico normativos que sirven para la elaboración de los sistemas de movilidad multimodal, a fin de mejorar la interconexión de los centros urbanos, cuando se presentan procesos de crecimiento socio - económico y dinámicos considerables de movilidad de personas y mercancías. Su formulación es participativa y concertada con la sociedad civil y aprobada por la Municipalidad Provincial de su jurisdicción. (pp. s/n)

**Plan de Desarrollo Metropolitano de Huancayo**



En el plan de desarrollo urbano se afirma dentro de este se encuentra tipos de intervención arquitectónica y urbana

#### Tipos de intervención arquitectónica y urbana

Dentro de la zona monumental deben llevar a cabo las siguientes intervenciones.

- Acondicionamiento
- Ampliación
- Conservación
- Consolidación
- Demolición
- Obra nueva
- Puesta en valor
- Refacción
- Remodelación
- Renovación urbana o revitalización urbana
- Restauración
- Renovación y regeneración urbana

#### Criterios de intervención

Toda intervención en un monumento o conjunto monumental debe tomar las en consideración los siguientes criterios.

- Su sistema constructivo, características de materiales componentes y tipología.
- Tipo de intervención necesaria para la permanencia de sus características originales.

#### Grados de intervención

Grado 1.- permite la conservación, restauración y adecuación a nuevo uso, siempre y cuando se conserve la integridad del inmueble, todo sector intangible se considera de máxima protección.

Grado 2.- permite además de lo indicado en el grado 1, la remodelación del interior del inmueble, siempre y cuando se mantengan las características del mismo, así como su relación con el contexto urbano, la asignación de este implica sector intangible.

Grado 3.- permite realizar intervenciones en el inmueble pudiendo incluso de ser necesario llegar a la liberación del sector asignado con este grado, siempre y cuando la obra nueva a realizarse se integre espacial y volumétrica mente a la edificación.

Grado 5.- este grado se asigna a áreas baldías dentro del inmueble o manzana, en las cuales las obras nuevas deberán integrarse al contexto urbano.

#### Usos y funciones

- Debe generarse la utilización mixta y restablecerse la armónica relación entre la vivienda, trabajo y equipamiento urbano que existe.
- Se permitirán nuevos usos y funciones que complementen el equipamiento urbano siempre que mantengan el carácter, escala y equilibrio de la zona monumental.

#### Parámetros urbanísticos y edificaciones

Densidad neta : 700 hab. /ha. Para fines de renovación urbana

Área de lote : existente

Frente de lote : existente

Altura de edificación : 8 P. como máximo

Área libre : de acuerdo al proyecto arquitectónico

Coefficiente de edificación : 7

Retiro frontal : conservación del edificio 1 crujía

Paseo la breña : 3.5m

Demás calles : 5m

Estacionamiento : fuera del predio

Las nuevas edificaciones deberán respetar los componentes de la imagen urbana que permita su integración con los bienes culturales inmuebles existentes en el lugar, para lo cual deberán armonizar el carácter, composición volumétrica, escala y expresión formal.

#### Vialidad y transporte y seguridad vial (vía colectora)

Vialidad y transporte encontramos un punto del plan de desarrollo urbano donde menciona lo siguiente sobre el Paseo la Breña, Plantear una solución adecuada en el encuentro de la calle real y Paseo la Breña, que no altere el espacio urbano y mejor las condiciones urbanas actuales.

Reglamento del sistema vial y de transporte.

Función.- sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las vías arteriales en algunos casos a las vías expresas o sub regionales, cuando no es posible hacerlo por intermedio de las vías arteriales. Dan servicio al tránsito de paso como a las propiedades adyacentes, requiere áreas de estacionamiento y jardinería laterales. Este tipo de vías, han recibido muchas veces el nombre genérico de jirón, vía parque, inclusive avenida.

Tipos de vehículo.- son usadas por todo tipo de tránsito vehicular. En la vías colectoras, el estacionamiento y descarga de productos está prohibido, admite el aparcamiento público en locales privados cuando las vías de su ubicación tengan sección igual o mayor a 14.00 ml.

El cuadro (parte resaltada) se muestra la normativa de diseño especial a base de arcos que debe tener las edificaciones en el Paseo la Breña. (p.p. 255, 265, 258, 259, 272, 284)

*Cuadro 1.1.: Categorías de vías*

| NOMINACIÓN SECCIÓN | NOMBRE DE LA VÍA      | TRAMO   | SECCIÓN NORMATIVA |       |
|--------------------|-----------------------|---|-------------------|-------|
| o-o                | PJE, AURORA           | De Av. San Carlos a Av. Mártires del Periodismo   | 12.00             |       |
|                    | JR. STA. ROSA         | De Av. Palian a puente "Palian " Y continúa hasta Circuito Turístico Artesanal  |                   |       |
|                    | JR. STA. ISABEL       | De Av. San Carlos a Av. Mártires del Periodismo   |                   |       |
|                    | JR. JOSÉ GÁLVEZ       | De Puente Coronel Santibáñez a Av. Ocopilla   |                   |       |
|                    | CALLE TRES            | De Av. Agricultura a puente "Domingo Sabio"   |                   |       |
|                    | JR. DOMINGO SABIO     | De Puente "Domingo Sabio" a Av. Mártires del Periodismo   |                   |       |
|                    | JR. CASTILLO VELARDE  | De Vía Integración este a Av. Orión   |                   |       |
|                    | JR. GALAXIAS          | De Vía Integración este a Av. Orión   |                   |       |
| -p-p               | JR LAS PALOMAS        | De Jr. Ciro Alegria a Av. Las Flores y continua a Jr. Los Sauces  | 26.00             |       |
|                    | AV. PASEO DE LA BREÑA | De Calle Real a Jr. San Martín de Porres (Diseño especial con portales)   |                   |       |
|                    | AV. GIRALDEZ          | De Calle Real a Ancash (Sin Portales)   |                   | 23.60 |
|                    | AV. GIRALDEZ          | De Jr. Ancash hasta el Jr. Amazonas. (Diseño especial con portales)   |                   | 22.60 |
|                    |                       | De Jr. Amazonas a la Av. Ferrocarril (Diseño especial con portales)<br>Base Legal: RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA N° 92-A-82 de fecha 12/mayo/1992.- Que aprueba el estudio y diseño para la Implementación y construcción de portales en la Av. Giráldez y Paseo de la Breña (ex callao), determinación de sección de portales y otros |                   | 25.00 |

### **Norma técnica GH.020 componentes de diseño urbano.**

En la norma técnica menciona del mobiliario urbano y señalización en el artículo 43:

El mobiliario urbano corresponde a proveer al habilitador, está compuesto por: las iluminarias, basureros, bancas y elementos de señalización. Así como puestos de vigilancia, cabinas telefónicas, paraderos, jardinería, letreros con nombres de calle, semáforos vehiculares.

#### Artículo 44

En cada batería de más de tres teléfonos públicos, por lo menos uno de ellos deberá ser accesible a personas con discapacidad y estar claramente señalizado, donde el elemento más alto manipulable deberá estar a una altura máxima de 1.30m.

#### Artículo 45

Los soportes verticales de señales y semáforos deberán tener una sección circular y deberán colocarse al borde exterior de la vereda.

## 2. Determinación del sistema de proyecto

### 2.1. Formulación del concepto arquitectónico

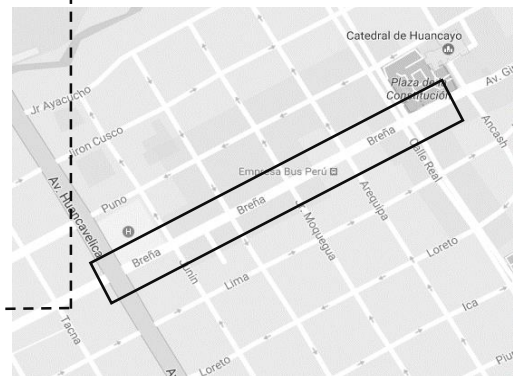
**CONTE**

- Integración de las nuevas edificaciones y paisaje
- Paseo, paisaje
- mobiliario urbano
- seguridad
- vegetación
- Acatamiento de la normatividad en las edificaciones
- Descontaminación
- Área para el peatón
- señalización vial
- flujo vehicular adecuado
- comercio ordenado
- Mayor ancho de acera
- colores de los inmuebles - paisaje
- Paraderos autorizados
- Área para comercio
- Materiales para el diseño
- Respeto por el entorno
- Orden armónico y sensaciones

**OBJET**

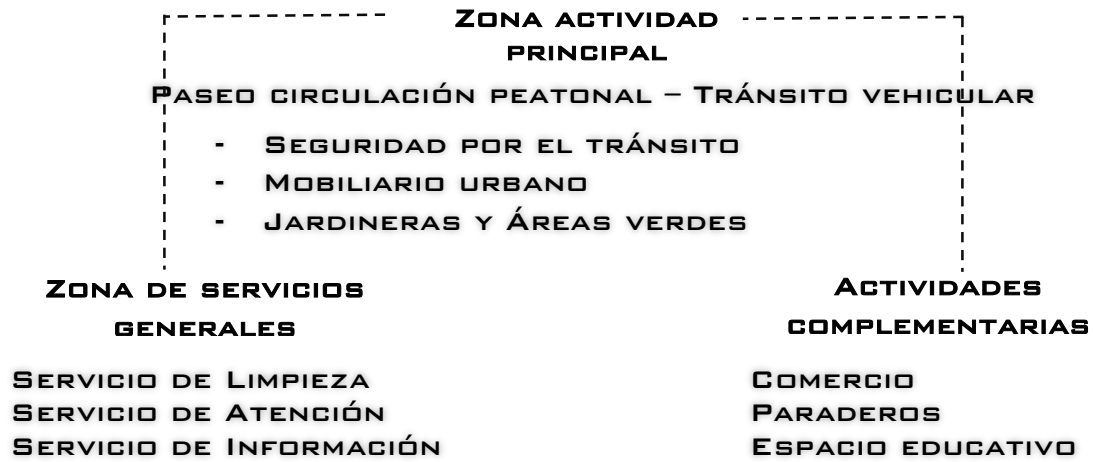


**PASEO LA BREÑA**



|                | <b>JERARQUÍA</b> | <b>ATRIBUTO</b>  | <b>SIGNIFICADO</b>               |
|----------------|------------------|--|----------------------------------|
| <b>OBJETO</b>  | <b>1</b>         | <b>VÍA CÉNTRICA</b>  | <b>CIRCULACIÓN, ORDEN, PASEO</b> |
| <b>USUARIO</b> | <b>3</b>         | <b>SOLIDARIO<br/>COSMOPOLITA</b>   | <b>MODERNO,<br/>TRANQUILO</b>    |
| <b>LUGAR</b>   | <b>2</b>         | <b>PRESENCIA DE ARCOS<br/>(EDIFICACIONES) Y<br/>RETIROS DE LAS<br/>EDIFICACIONES</b> | <b>IDENTIDAD</b>                 |

## 2.2. Programa urbano arquitectónico



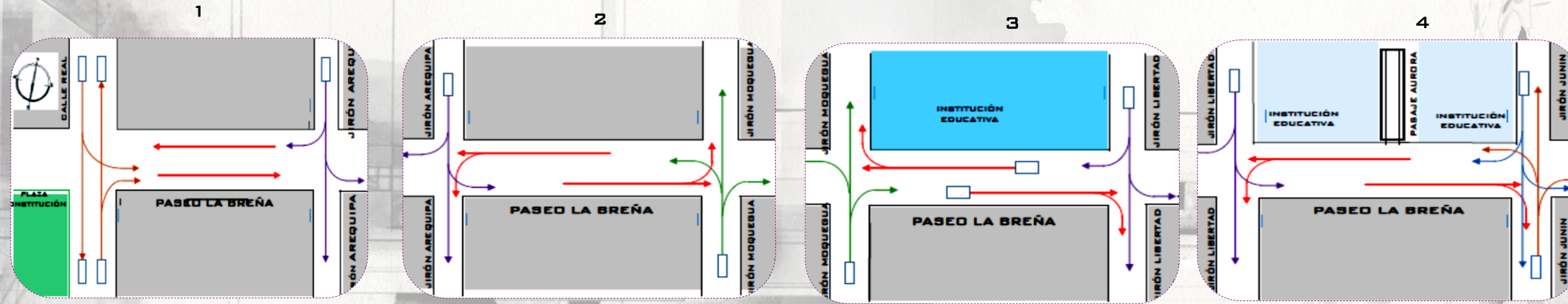
### PROGRAMA

| <i>Área verde – jardineras</i>                 | <b>Variable</b> |
|--|-----------------|
| <i>Área de Gabarito o calle</i>                | 12 ml           |
| <b>Mobiliario urbano</b>                       |                 |
| Alcorques                                      | 150             |
| Bancas   | 60              |
| Tachos de basura                               | 56              |
| Cabinas telefónicas                            | 8               |
| Puestos de periódico                           | 4               |
| Iluminarias                                    | 150             |
| Bolardos                                       | 10              |
| Cabinas multiuso                               | 16              |
| Puestos de venta                               | 5               |
| Farol de Publicidad o letreros para publicidad | 30              |
| Mobiliario de bienvenida                       | 1               |
| Paraderos                                      | 2               |
| Señalización                                   | 15              |

# PROPUESTA DE DISEÑO "MEJORAMIENTO DEL PASEO LA BREÑA"

## PROPUESTA VIAL - IMAGEN URBANA

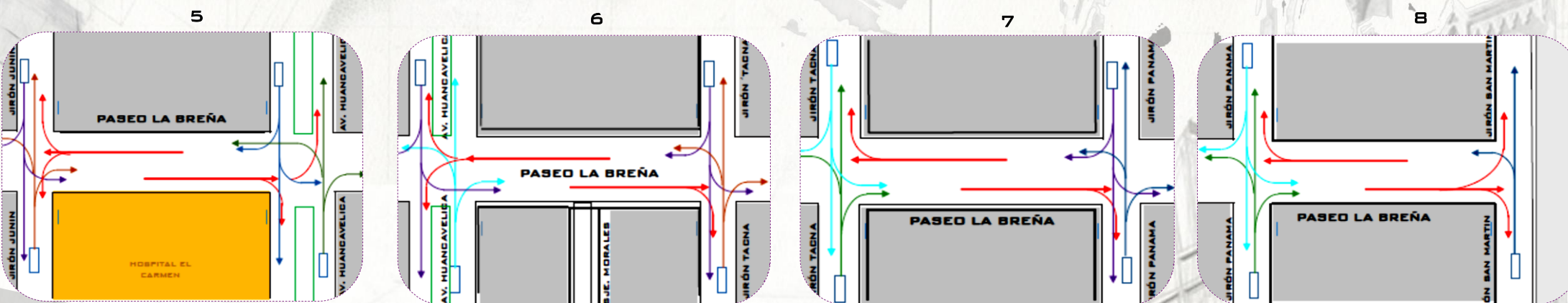
### TRÁNSITO VEHICULAR



- CONFLICTO EN EL FLUJO VEHICULAR EN EL PASEO LA BREÑA
- MAYOR CANTIDAD FLUJO VEHICULAR DE ESTE – OESTE
- CAPACIDAD EXCEDIDA POR INGRESO DE VEHICULOS DE LAS INTERSECCIONES

- INEXISTENCIA DE PARADAS
- INSEGURIDAD AL MOMENTO DE BAJAR DEL TRANSPORTE
- MALA EXUALIZACIÓN ENTRE TRANSITO VEHICULAR E IMAGEN URBANA

Conflicto vial, esto ocurre por los vehículos que ingresan de las intersecciones, de esta manera aumentando y alterando el flujo y excediendo la capacidad de la vía,



Existencia mayor flujo de circulación y alterando la capacidad de la vía en el recorrido de Este - Oeste,

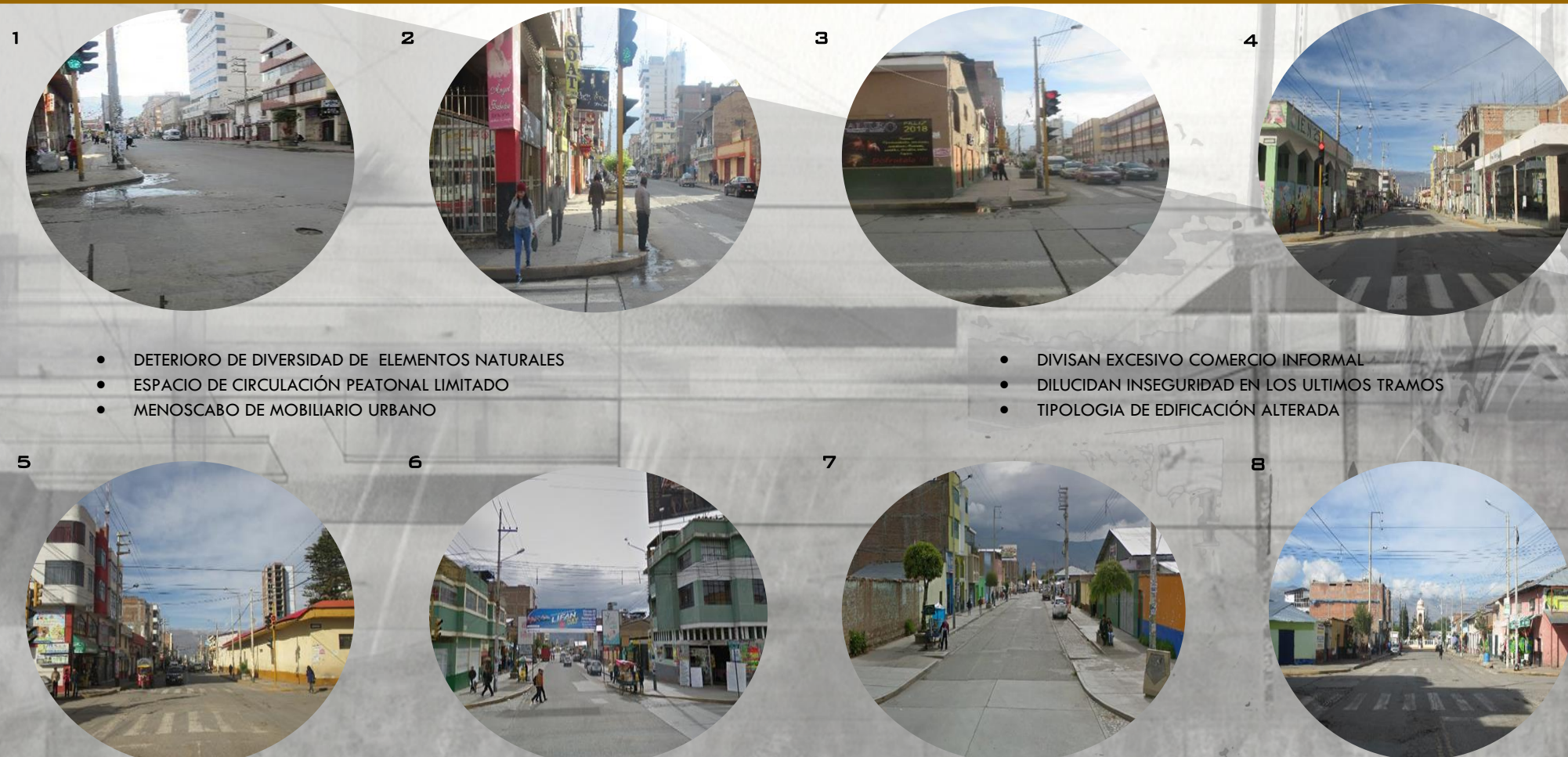
TRÁNSITO VEHICULAR  
ALTO = 88.9%

FLUJO V.  
ALTO = 90.4

NIVEL DE  
CAPACIDAD.  
ALTO = 86.7

Mediante el estudio se observa que el tránsito vehicular es alto. Y desorden en los encuentros

### IMAGEN URBANA



- DETERIORO DE DIVERSIDAD DE ELEMENTOS NATURALES
- ESPACIO DE CIRCULACIÓN PEATONAL LIMITADO
- MENOSCABO DE MOBILIARIO URBANO

- DIVISAN EXCESIVO COMERCIO INFORMAL
- DILUCIDAN INSEGURIDAD EN LOS ULTIMOS TRAMOS
- TIPOLOGIA DE EDIFICACIÓN ALTERADA

Mediante el estudio de la calidad de la imagen urbana se observa que existen problemas en la diversidad y confort, por lo mismo que el espacio, carece de ornamentación y así mismo de mobiliario urbano, esto ocurre en los ocho tramos del Paseo La Breña,

Confort existe demasiada de inseguridad, incomodidad por el excesivo bullicio, excesiva cantidad de anuncios publicitarios.

### RESULTADOS

LEGIBILIDAD  
Medio= 65.0

CONFORT  
Bajo = 90.4

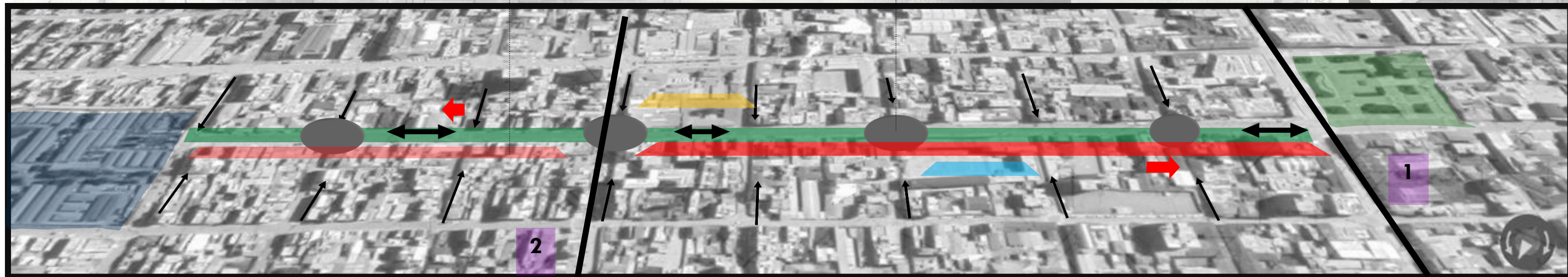
DIVERSIDAD  
Poco = 88.9

SIGNIFICATIV  
Alto = 64.1

IMAGEN URBANA  
BAJA = 62.2%

INTENSIDAD DEL LAS ACTIVIDADES EN EL PASEO LA BREÑA (AMBOS LADOS)

ESPACIO DE LLEGADA EN CADA INTERSECCIÓN



● ESPACIOS DE INTERFACE

PASEO LA BREÑA



AREA DESTINADA AL PASEO Y TRÁNSITO VEHICULAR

↔ DESPLAZAMIENTO PEATONAL

- EQUALIZAR LA IMAGEN URBANA Y EL TRÁNSITO VEHICULAR
- INTEGRAR LOS ESPACIOS ADYACENTES AL PASEO LA BREÑA
- DINAMIZAR CON MAYOR INTENSIDAD EL PASEO LA BREÑA

- DESCONCENTRAR Y/O DESCONGESTIONAR LA CIRCULACIÓN VEHICULAR
- GENERAR MAYOR VARIEDAD Y COMODIDAD DE ESPACIOS ABIERTOS EN EL PASEO LA BREÑA

→ ADYACENTE AL PASEO LA BREÑA SE ENCUENTRA DOS EJES PRINCIPALES DE LA CIUDAD DE HUANCAYO

1

CALLE REAL

2

AVENIDA HUANGAVELICA



# PROPUESTA DE DISEÑO "MEJORAMIENTO DEL PASEO LA BREÑA"

TRÁNSITO VEHICULAR

ECUALIZAR

IMAGEN URBANA

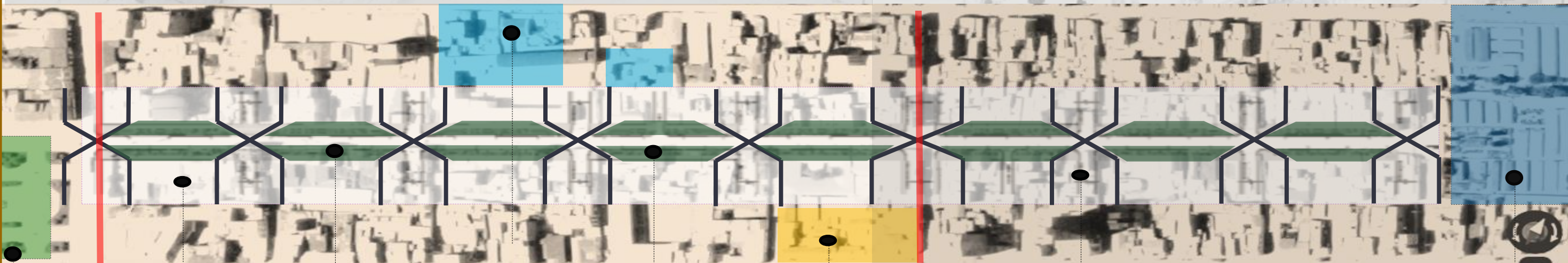
PRIORIZAR AL PEATÓN

Surge de las propias condicionantes del lugar vertical y horizontal, para así plasmar y/o otorgando las características propias de un Paseo. De esta manera sea más ecualizado el tránsito vehicular y la imagen urbana en el Paseo La Breña

## TIPOLOGÍA DEL PASEO LA BREÑA



Tipología de edificación en el Paseo La Breña que representa portales (ARCOS) en las fachadas. Para proteger de los diferentes factores climáticos. Que debe representar a lo largo de todo el Paseo La Breña. Fueron propuestos por:



Instituciones educativas

Arcos representados en el diseño horizontal

Área de Paseo Peatonal

Área de Paseo Peatonal

Arcos representados en el diseño horizontal

Hospital el Carmen

Cementerio general de Huancayo

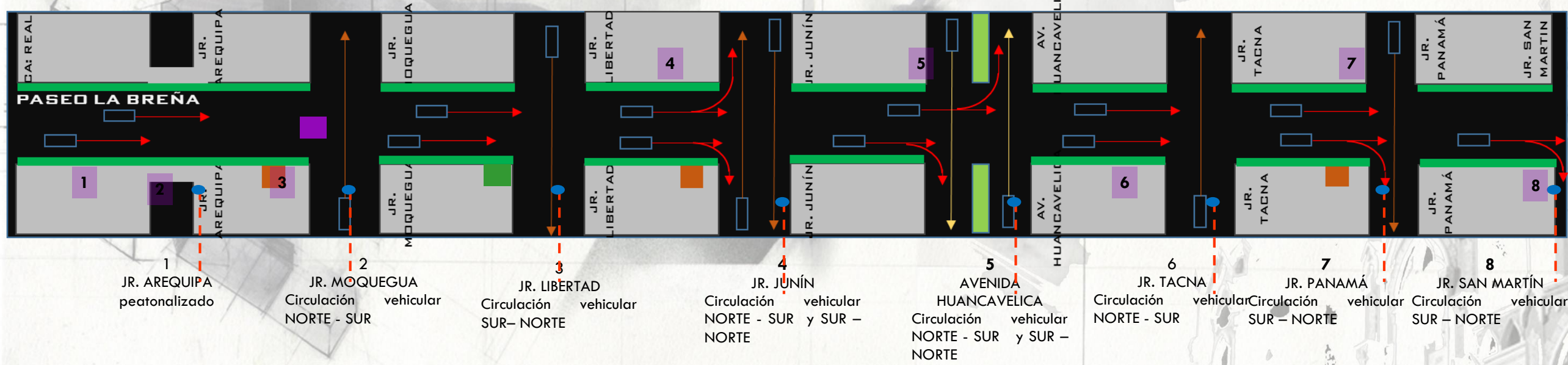
Plaza Constitución de Huancayo

PROPUESTA DE DISEÑO "MEJORAMIENTO DEL PASEO LA BREÑA"

PROPUESTA VIAL

Circulación vehicular PASEO LA BREÑA

ESTE- OESTE



- DOBLE CARRIL
- UN SOLO SENTIDO



- PARADEROS, UBICADOS JR. MOQUEGUA, JR. JUNÍN Y JIRÓN PANAMÁ



- PROPUESTA DE PASEO PEATONAL (8 TRAMOS DEL PASEO LA BREÑA)

- **4** CIRCULACIÓN VEHICULAR DE BREÑA DISGREGA EL TRÁNSITO AL JR. JUNÍN HACIA EL **SUR, NORTE** Y CONTINUANDO TAMBIÉN HACIA EL **OESTE**
- **5** CIRCULACIÓN VEHICULAR DE BREÑA DISGREGA EL TRÁNSITO A LA AV. HUANGAVELICA HACIA EL **SUR - NORTE** Y CONTINUANDO HACIA EL **OESTE**

- **7** (JR. PANAMÁ), SE DISGREGARA EL TRÁNSITO HACIA EL **NORTE** Y CONTINUANDO HACIA EL **OESTE**
- **8** CULMINANDO EN EL JR. SAN MARTÍN Y CIRCULANDO HACIA EL **NORTE**

CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA PASEO LA BREÑA

|                   |         |
|-------------------|---------|
| SECCIÓN DE LA VÍA | : 24 M  |
| SECCIÓN VEHICULAR | : 8.5 M |
| SECCIÓN PEATONAL  | : 6.0 M |
| SECCIÓN CICLO VÍA | : 3.5   |

1



2



3



8



7



6



5



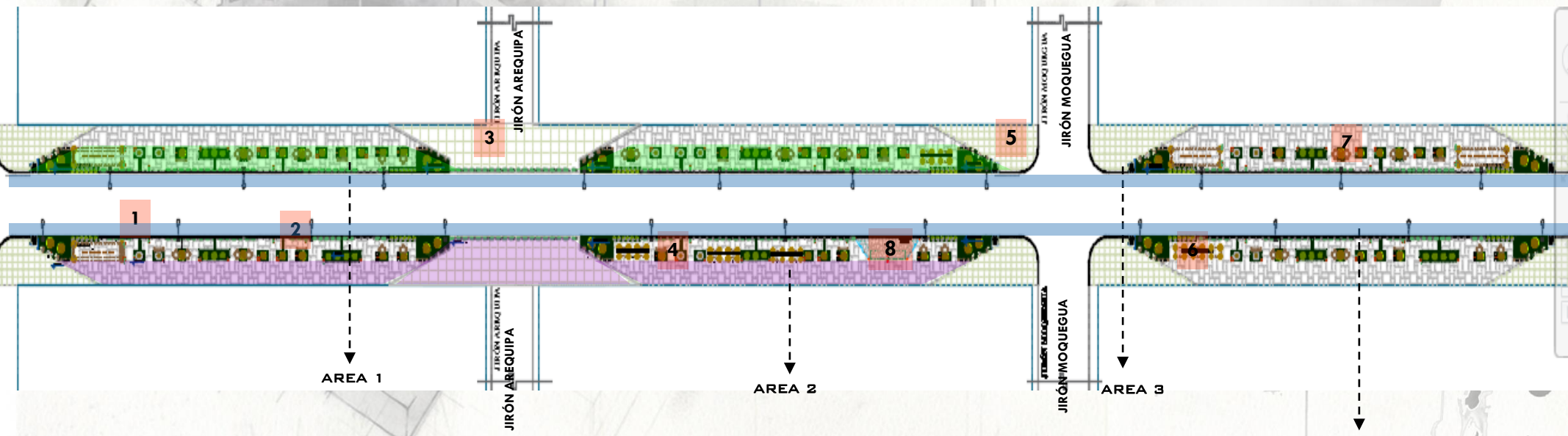
4



PROPUESTA DE DISEÑO "MEJORAMIENTO DEL PASEO LA BREÑA"

PROPUESTA PASEO PEATONAL

PROPUESTA PLANTA (T. 1-2-3)



- ECUALIZAR E INTEGRACIÓN ESPACIAL EN EL PASEO LA BREÑA GENERANDO MAYOR DESPLAZAMIENTO PEATONAL,
- GENERAR MAYOR VARIEDAD Y COMODIDAD DE ESPACIOS ABIERTOS EN EL PASEO LA BREÑA
- ECUALIZAR ESPACIOS ABIERTOS Y TRÁNSITO VEHICULAR
- DINAMINZAR CON MAYOR INTENSIDAD EL PASEO LA BREÑA (ÚLTIMOS TRAMOS)
- INTEGRACIÓN DEL JR. AREQUIPA AL PASEO LA BREÑA POR LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

DESPLAZAMIENTO CIRCULACIÓN PEATONAL

ESPACIO SOCIAL Y DESCANSO

ESPACIO DE INTERFACE INTERSECCIONES

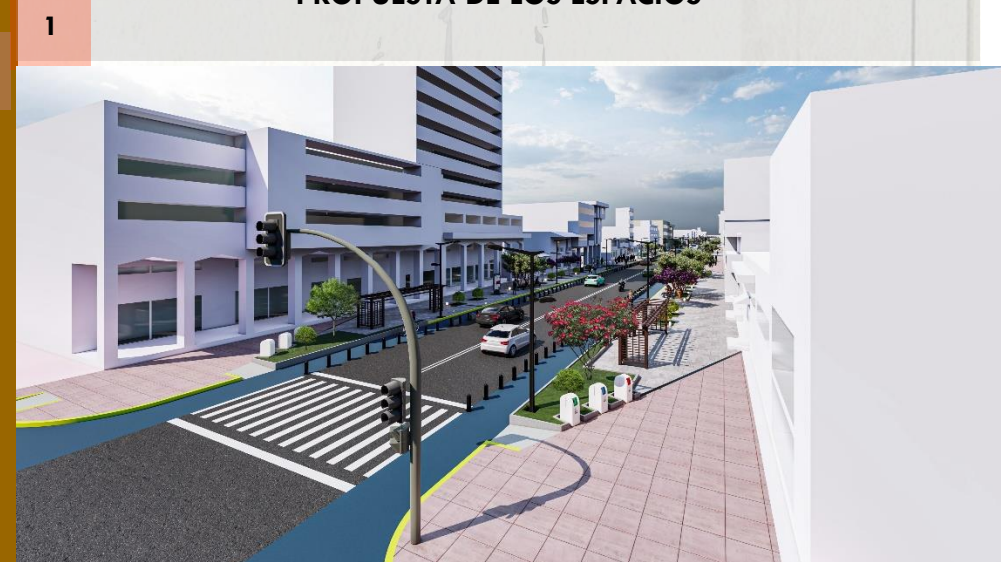
CICLO VÍA (AMBAS LATERALES)

- ESPACIOS EVENTUALES ENTRE EL JR. AREQUIPA Y JR. MOQUEGUA POR LA VARIEDAD DE ACTIVIDADES EN EL AÑO
- CONCERTAR EL ESPACIO GENERANDO PARADAS DE TRANSPORTE, ESPACIO DE INTERFACE (JR. MOQUEGUA)
- GENERAR UN LUGAR ESTABLE EN RELACIÓN A LA SEGURIDAD, MANTENIMIENTO, VARIEDAD DE ELEMENTOS NATURALES

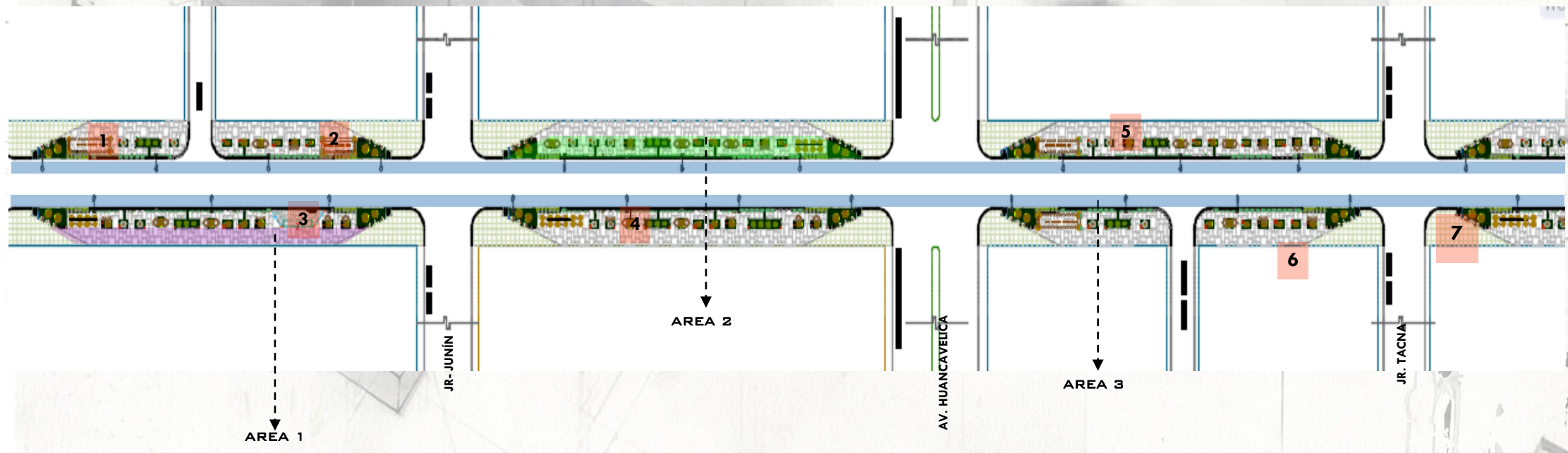
- 1 área social
- 2 mobiliario urbano
- 3 circulación peatonal

- 4 Módulos eventuales de venta
- 5 interface entre intersecciones (punto de concentración)
- 6 área cultural

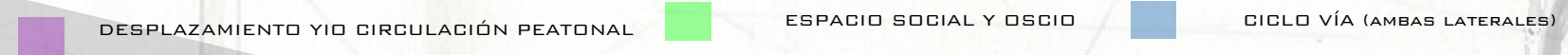
- 7 diversidades de elementos naturales
- 8 paraderos



PROPUESTA PLANTA (T. 4-5-6)



- CONSOLIDACIÓN E INTEGRACIÓN ESPACIAL EN EL PASEO LA BREÑA GENERANDO MAYOR DESPLAZAMIENTO PEATONAL,
- GENERAR MAYOR VARIEDAD Y COMODIDAD EN LOS ESPACIOS ABIERTOS EN EL PASEO LA BREÑA
- ECUALIZAR ESPACIOS SOCIALES Y CIRCULACIÓN PEATONAL Y TRÁNSITO



- GENERAR ESPACIOS DIVERSIDAD DE USO EN LOS EQUIPAMIENTOS DE EDUCACION, SALUD
- CONCERTAR EL ESPACIO GENERANDO PARADAS DE TRANSPORTE,(JR. JUNÍN)
- GENERAR UN LUGAR ESTABLE EN RELACIÓN A LA SEGURIDAD, MANTENIMIENTO, VARIEDAD DE ELEMENTOS NATURALES
- ESPACIO DE INTERFACE EN LAS INTERSECCIONES

- 1 área cultural o diversidad uso (equipamiento educación)
- 2 mobiliario urbano
- 3 paraderos

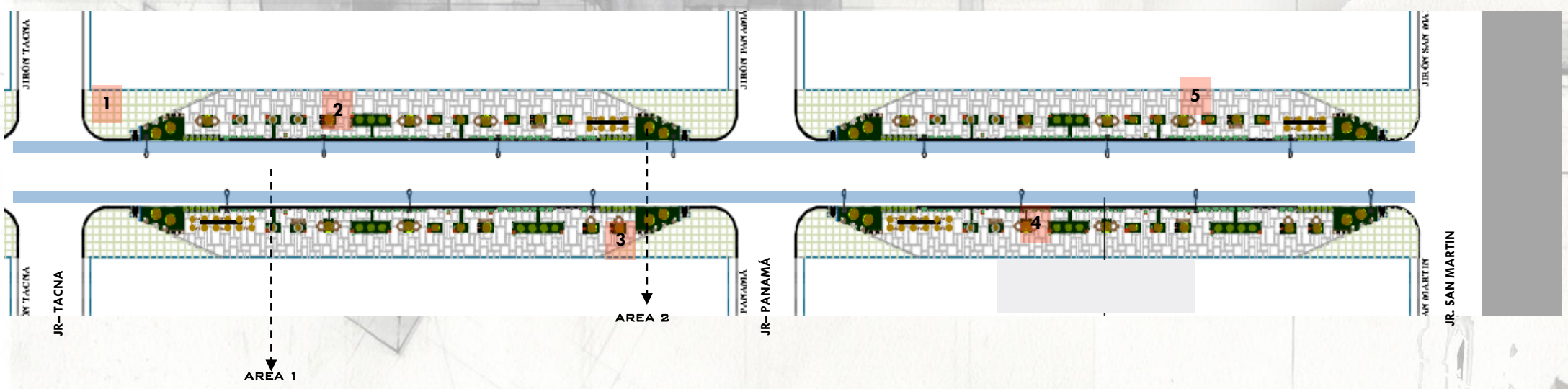
- 4 Módulos eventuales (equipamiento salud)
- 5 área social u ocio
- 6 desplazamiento peatonal
- 7 interface entre intersecciones (punto de concentración)



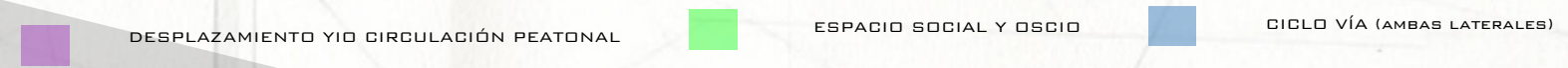
# PROPUESTA DE DISEÑO "MEJORAMIENTO DEL PASEO LA BREÑA"

## PROPUESTA PASEO PEATONAL

### PLANTA (T. 7-8)



- CONSOLIDACIÓN E INTEGRACIÓN ESPACIAL EN EL PASEO LA BREÑA GENERANDO MAYOR SEGURIDAD Y DESPLAZAMIENTO PEATONAL
- ECUALIZAR ESPACIOS SOCIALES Y CIRCULACIÓN PEATONAL Y TRÁNSITO



- GENERAR ESPACIOS DIVERSIDAD DE USO EN LOS EQUIPAMIENTOS DE EDUCACION, SALUD
- CONCERTAR EL ESPACIO GENERANDO PARADAS DE TRANSPORTE (JR. PANAMÁ)
- GENERAR UN LUGAR ESTABLE EN RELACIÓN A LA SEGURIDAD, MANTENIMIENTO POR EL ESPACIO DETERIORADO

- 1 espacio de interface último tramo
- 2 mobiliario urbano
- 3 paraderos

- 4 Módulos eventuales equipamiento otros usos (cementerio)
- 5 área social u ocio



## PROPUESTA DE LOS ESPACIOS



# PROPUESTA DE DISEÑO "MEJORAMIENTO DEL PASEO LA BREÑA"

## CORTES – PASEO LA BREÑA

### CORTE DEL PASEO LA BREÑA– DE NORTE—SUR (RECORRIDO DE ESTE A OESTE)



### ESPECIFICACIONES DEL PASEO LA BREÑA

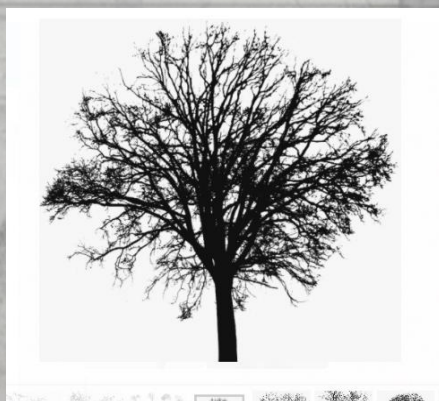
- 24 METROS DE SECCIÓN
- 3 METROS DE RETIRO
- DISEÑO CON PORTALES

### CORTE DEL PASEO LA BREÑA– DE NORTE—SUR (RECORRIDO DE ESTE A OESTE)



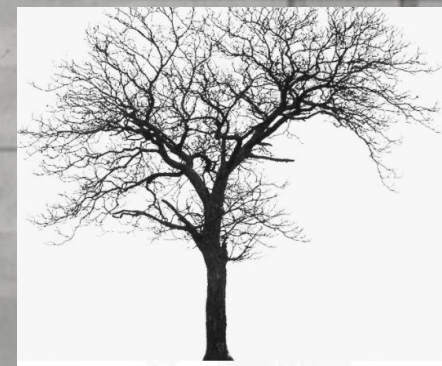
### TIPO DE ARBOLIZACIÓN

#### FRESNO AMERICANO



- FRESNO AMERICANO
- EPOCA DE FLORACIÓN DE OCTUBRE A DICIEMBRE
- SE ENCUENTRA EN LA CIUDAD UNIVERSITARIA Y CERRITO DE LA LIBERTAD
- ABSORBE EL CO2

#### ALCORNOCQUE



- ALCORNOCQUE
- EPOCA DE FLORACIÓN DE JULIO – AGOSTO
- SE ENCUENTRA EN LA CIUDAD UNIVERSITARIA Y CERRITO DE LA LIBERTAD
- ABSORBE EL CO2

## PROPUESTA DE LOS ESPACIOS

