

**UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA**

**ESCUELA PROFESIONAL DE INGENIERÍA CIVIL**



**TESIS**

**EL ESPACIO VIARIO EN EL CENTRO URBANO DE LA PROVINCIA DE  
HUANCAYO**

**PRESENTADO POR:**

**Bach. POMA QUINTERO, KHENYO BRUCE**

**Líneas de investigación institucional:**

**Transporte y urbanismo**

**PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE:**

**INGENIERO CIVIL**

**HUANCAYO – PERU**

**2021**



**ASESOR**

**Mg. Ing. Julio César Llallico Colca**

**Asesor**

## **DEDICATORIA**

A Dios, a la Virgen María por iluminarme siempre por el sendero del bien, a mis Padres, a quien los quiero tanto por darme la vida y por estar siempre en mi vida.

Poma Quintero Khenyo Bruce

## **AGRADECIMIENTO**

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a mi asesor de tesis al Mg. Ing. Julio César Llallico Colca, por haberme brindado el apoyo, aliento, orientación y por haberme guiado en el proceso de elaboración de esta investigación.

Agradeciendo también a mi familia que siempre están ahí, en cada momento que yo más los necesite apoyándome, acompañando mis pasos y con buenos consejos me dirigen por el buen camino.

Por último, me gustaría dar las gracias a todos mis docentes y colegas más cercanos que me brindaron su apoyo y aliento incondicional para poder lograr mis objetivos.

Muchas gracias a todos

El autor

**HOJA DE CONFORMIDAD DE JURADOS**

---

**DR. RUBEN DARIO TAPIA SILGUERA**  
**PRESIDENTE**

---

**ING. RANDO PORRAS OLARTE**  
**JURADO**

---

**Mg. HENRY GUSTAVO PAUTRAT EGOAVIL**  
**JURADO**

---

**ING. CHRISTIAN MALLAUPOMA REYES**  
**JURADO**

---

**MG. LEONEL UNTIVEROS PEÑALOZA**  
**SECRETARIO DOCENTE**

# INDICE

AGRADECIMIENTO .....	v
INDICE .....	vii
LISTA DE TABLAS .....	ix
LISTA DE FIGURAS .....	x
RESUMEN .....	xii
ABSTRACT .....	xiii
INTRODUCCIÓN .....	xiv
CAPÍTULO I .....	15
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	15
1.1.    Planeamiento del Problema.....	15
1.2.    Formulación del Problema .....	17
1.2.1.    Problema General.....	17
1.2.2.    Problemas Específicos .....	17
1.3.    Justificación .....	17
1.3.1.    Social o práctica.....	17
1.3.2.    Científica o teórica.....	18
1.3.3.    Metodológica .....	18
1.4.    Delimitación del Problema.....	18
1.4.1    Espacial .....	18
1.4.2    Temporal .....	18
1.4.3    Conceptual .....	18
1.5.    Limitaciones.....	19
1.6.    Objetivos .....	19
1.6.1.    Objetivo General.....	19
1.6.2.    Objetivos Específicos.....	19
CAPÍTULO II .....	19
MARCO TEÓRICO.....	20
2.1 Antecedentes.....	22
2.2. Bases teóricas y científicas .....	40
2.3. Definición de términos.....	54
2.4. Hipótesis .....	57
2.5. Variables .....	57
CAPÍTULO III METODOLOGÍA .....	59
3.1. Método de investigación .....	59

3.2. Tipo de investigación .....	59
3.3. Nivel de investigación.....	60
3.4. Diseño de investigación .....	60
3.5. Población y muestra.....	61
3.6. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	61
3.6.1. Técnicas de recolección de datos: .....	61
3.6.2. Instrumentos:.....	61
3.7. Procesamiento de la información.....	61
3.8. Técnicas y análisis de datos .....	62
CAPÍTULO IV.....	56
RESULTADOS.....	56
CAPITULO V .....	64
DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....	90
CONCLUSIONES .....	94
RECOMENDACIONES.....	96
Referencias.....	97



## LISTA DE TABLAS

Pág.

Tabla 1: Operacionalización de variables .....	58
--	----

## LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Avenida Huancavelica entre el jirón Ayacucho y el jirón Cuzco .....	65
Figura 2: Avenida Huancavelica y jirón Cuzco .....	65
Figura 3: Avenida Huancavelica y jirón Huánuco.....	66
Figura 4: Avenida Huancavelica entre jirón Huánuco y jirón Tarapacá, .....	66
Figura 5: Jirón Tarapacá entre la avenida Huancavelica y jirón Junín .....	67
Figura 6: Jirón Tarapacá y Jirón Junín,.....	67
Figura 7: Jirón Tarapacá entre el jirón Arequipa y la calle Real .....	68
Figura 8: Jirón Huánuco entre el jirón Arequipa y el jirón Moquegua,.....	68
Figura 9: Jirón Cajamarca entre la calle Real y el jirón Arequipa.....	70
Figura 10: Jirón Lima.....	70
Figura 11: Jirón Lima y jirón Arequipa .....	71
Figura 12: Jirón Lima y jirón Moquegua.....	71
Figura 13: Jirón Ayacucho entre jirón Moquegua y el jirón Libertad .....	72
Figura 14: Jirón Ayacucho y Jirón Junín .....	72
Figura 15: Jirón Puno entre la avenida Huancavelica y jirón Junín .....	74
Figura 16: Paseo La Breña y avenida Huancavelica.....	74
Figura 17: Avenida Huancavelica entre jirón Loreto y el jirón Ica .....	75
Figura 18: Jirón Cajamarca y Avenida Huancavelica.....	75
Figura 19: Jirón Tarapacá y jirón Junín .....	76
Figura 20: Jirón Tarapacá y Jirón Libertad.....	76
Figura 21: Jirón Tarapacá entre el Jirón Libertad y el Jirón Moquegua.....	77
Figura 22: Jirón Tarapacá y Jirón Moquegua .....	77
Figura 23: Jirón Huánuco y Jirón Moquegua .....	78

Figura 24: Jirón Cajamarca y Jirón Junín .....	78
Figura 25: Jirón Tarapacá y Jirón Arequipa .....	79
Figura 26: Jirón Tarapacá y la Calle Real.....	79
Figura 27: Jirón Huánuco entre la calle Real y Jirón Arequipa.....	80
Figura 28: Jirón Cajamarca y Jirón Libertad .....	80
Figura 29: Jirón Cajamarca y Jirón Libertad, .....	81
Figura 30: Jirón Cajamarca entre Jirón Moquegua y Jirón Arequipa.....	81
Figura 31: Jirón: Arequipa entre Jirón Cajamarca y Jirón Piura .....	82
Figura 32: Jirón: Ica y Jirón Arequipa .....	82
Figura 33: Jirón Ica y Jirón Moquegua .....	83
Figura 34: Jirón: Ica y Jirón Moquegua.....	83
Figura 35: Jirón Cajamarca y Jirón Arequipa .....	84
Figura 36: Jirón Junín entre Jirón Loreto y Jirón Ica.....	84
Figura 37: Jirón Loreto y Jirón Moquegua .....	85
Figura 38: Jirón: Loreto y Jirón Moquegua .....	85
Figura 39: Jirón Loreto entre Jirón Arequipa y Jirón Moquegua .....	86
Figura 40: Jirón Loreto y Jirón Arequipa .....	86
Figura 41: Jirón Loreto y Jirón Arequipa .....	87
Figura 42: Jirón Loreto entre Jirón Arequipa y la calle Real.....	87
Figura 43: Jirón Moquegua entre Jirón Puno y Paseo La Breña.....	88
Figura 44: Jirón Puno y Jirón Moquegua.....	88

## RESUMEN

La presente investigación tiene como problema de investigación ¿Cuáles son las características del espacio viario en la transitabilidad vehicular en las calles del distrito de Huancayo el año 2020?, el objetivo es definir cuáles son las características del espacio viario en la transitabilidad vehicular en las calles del distrito de Huancayo el año 2020.

La presente investigación no presentará hipótesis ya que es de nivel descriptivo el nivel es aplicativo, y el diseño es no experimental, transversal del sub tipo transversal descriptivo. Como conclusión principal se puede mencionar que a través de esta investigación se logró exponer el deficiente sistema que tiene la municipalidad de Huancayo para poder brindar un control adecuado en el tránsito de esta ciudad ya que la circulación de vehículos en diferentes horas del día, y más aún en horas punta, se ve interrumpida por los vehículos estacionados por horas de manera inapropiada en las vías, la falta de estacionamientos o parqueos debido al incremento de la industria automotriz en la ciudad. Asimismo, existe un desorden del comercio ambulatorio y quioscos de expendio de periódicos que invaden las veredas de la ciudad, perjudicando el libre tránsito peatonal.

*Palabras clave:* Espacio viario, centro urbano, transporte.

## **ABSTRACT**

The present investigation has as a research problem: What are the characteristics of the road space in vehicular traffic in the streets of the Huancayo district in 2020? The objective is to define what are the characteristics of the road space in vehicular traffic in the streets of the Huancayo district in 2020.

The present investigation will not present hypotheses since it is descriptive level, the level is applicative, and the design is non-experimental, transversal of the descriptive transversal sub-type. As a main conclusion it can be mentioned that through this investigation it was possible to expose the deficient system that the municipality of Huancayo has in order to provide adequate control in the traffic of this city since the circulation of vehicles at different times of the day, and more Even at peak times, it is interrupted by vehicles improperly parked for hours on the roads, the lack of parking lots or parking due to the increase in the automotive industry in the city. Likewise, there is a disorder of ambulatory commerce and newspaper sales kiosks that invade the sidewalks of the city, damaging free pedestrian traffic.

Keywords: Road space, urban center, transport.

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación se basó en caracterizar el espacio viario en el centro urbano de la Provincia de Huancayo - 2020, se realizó porque se desea diagnosticar si los espacios viarios son los adecuados en el centro urbano de Huancayo, para considerarlos dentro de una propuesta integral en la ciudad de Huancayo.

Para el adecuado desarrollo de esta investigación, hemos estructurado en 05 capítulos, que se describen a continuación.

Capítulo I: Problema de la investigación: En este capítulo se describe el planteamiento del problema, formulación del problema, justificación, delimitaciones, limitaciones y objetivos de la investigación

Capítulo II: Marco teórico: En este capítulo desarrollamos los antecedentes, marco conceptual, definición de términos, hipótesis y variables.

Capítulo III: Metodología de la investigación: Aquí se desarrolla el método de investigación, tipo, nivel y diseño de investigación, población, muestra, técnicas e instrumentos de recopilación de datos, técnicas y análisis de datos.

Capítulo IV: Resultados: Desarrollamos para aportar al conocimiento existente sobre el uso de los espacios viarios y cómo se viene dando en la ciudad de Huancayo.

Capítulo V: Discusión de resultados: En este acápite se muestra las discusiones de los resultados obtenidos en la investigación.

Finalmente, se expone las conclusiones, recomendaciones, referencias, bibliografías y anexos.

Bach. Poma Quintero, Khenyo Bruce

# CAPÍTULO I

## EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### 1.1. Planeamiento del Problema

A partir del incremento urbano y la generalización del uso de medios motores se comienza una fuerte revisión teórica, entre diversas disciplinas, sobre la relación entre el desarrollo urbano, la movilidad y el ambiente a productos de contribuir en medidas para el transporte y el entorno de la movilidad urbana. Sin embargo, en Latinoamérica estas miradas teóricas comenzaron a posicionarse muy lentamente en la práctica, particularmente por el contexto socioeconómico y político de esta región que se caracteriza, en relación a la transformación urbana, por un marcado dominio del mercado inmobiliario y de las zonas privadas y una mínima participación de la condición en el elemento de la organización de transformación y adecuación a los nuevos niveles de población. (López, 2015)

El sistema de redes transitarías y la forma urbana, en su mayoría no es determinado por un proceso de organización y creación ya que sigue los métodos asociado a la rentabilidad económicas directas del transporte, más que a una visión fiable destinada a producir y incrementar desde lo social a la asociación entre los pobladores, la localidad y el núcleo urbano ; desde lo más

práctico a la mezcla entre diferentes vías, su ocupación y el momento que cruza; desde lo ambiental al más bajo de comodidad auditiva, condición del aire y confianza ; y desde la naturaleza a la mención del entorno urbano y las redes transitadas, intercediendo mucha claridad y carácter importante. (López, 2015)

Bajo este ambiente, es importante recapacitar sobre la consideración del entorno que soporta diariamente del transporte urbano, la calle o en circunstancias más amplias el entorno viario, no existe una exposición en nuestro reglamento como tal, pero se puede determinar como un entorno público donde se interactúa y circular libremente los diversos espacios de una ciudad inspeccionada como un entorno social, democrático y significativo. En el entorno viario prevalecer las calzadas para el flujo vehicular, sin observar plenamente al tránsito peatonal y de ciclistas que requieren de ambientes adecuadas de manera exclusiva.

La calle es un bien ordinario por lo que el contenido de los movimientos motorizados denigrar esta condición; diariamente existe una oposición por el entorno viario, en donde los movimientos no mecanizados no ven satisfechas las subordina mínimas requeridas en sus trayectos, ya que existe desequilibrio, imperfección en las vías no aptas por el predominio vehicular. (Irmer, s.f.)

En nuestro medio; en la ciudad de Huancayo, los espacios viales no son tomados en cuenta por las autoridades competentes motivo por el cual, tanto peatones, ciclistas y pasajeros se ven perjudicados en este tipo de espacios como son los espacios viarios.



## **1.2. Formulación del Problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿Cuáles son las características espacio viario en el centro urbano de la Provincia de Huancayo-2020?

### **1.2.2. Problemas Específicos**

- a) ¿Cómo son los anchos de calzada vial en los puntos urbanos de la Provincia de Huancayo - 2020?
- b) ¿Cómo se viene dando el transporte público en los puntos urbanos de la Provincia de Huancayo - 2020?
- c) ¿Cuáles son las características de los usos privativos en los puntos urbanos de la Provincia de Huancayo - 2020?
- d) ¿Cómo ha venido dándose las redes de servicio en los puntos urbanos de la Provincia de Huancayo - 2020?

## **1.3. Justificación**

### **1.3.1. Social o práctica**

Este estudio se realizará porque se desea diagnosticar si los espacios viarios son los adecuados en el centro urbano de Huancayo, para considerarlos dentro de una propuesta integral en el área de transporte, en favor de la población por las entidades competentes, en este caso vendría a ser la Municipalidad de Huancayo.

### **1.3.2. Científica o teórica**

Esta investigación se realizará con el propósito es contribuir al argumento actualizado sobre la utilización de los espacios viarios y cómo se viene dando en otros países asimismo la repercusión en la transitabilidad vehicular, de esta manera podremos corroborar si se cumple con las normas ya establecidas en el área de transporte.

### **1.3.3. Metodológica**

La realización y ejecución de los instrumentos de acumulación de referencia para los verificar los espacios viarios serán conveniente para cualquier otro indagador que recaude mediante métodos científicos, condiciones que pueden ser estudiadas por la ciencia, una vez que sean manifestadas su veracidad y confiabilidad podrán para ponerlos en otros trabajos de estudio y en otros estudios.

## **1.4. Delimitación del Problema**

### **1.4.1 Espacial**

De la actual investigación se desarrolló en el distrito de Huancayo en el departamento de Junín.

### **1.4.2 Temporal**

La investigación se realizó en el periodo 2019 - 2020.

### **1.4.3 Conceptual**

La realización de la propuesta busca entender cómo se viene dando el espacio

viario en la transitabilidad vehicular en el distrito de Huancayo.

## **1.5. Limitaciones**

La presente investigación no tuvo limitaciones trascendentales.

## **1.6. Objetivos**

### **1.6.1. Objetivo General**

Definir cuáles son las características del espacio viario en la transitabilidad vehicular en las calles del distrito de Huancayo el año 2020.

### **1.6.2. Objetivos Específicos**

- a) Describir cómo son los anchos de calzada vial en el punto urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.
- b) Describir cómo se viene dando el transporte público en el punto urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.
- c) Describir cuáles son las características de los usos privativos en el punto urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.
- d) Describir cómo ha venido dándose las redes de servicio en el punto urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. Antecedentes

##### **Antecedentes internacionales**

Escobar, (2008) en su tesis denominada: *herramientas y metodología de proyectos de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas*, sustentada en la Universidad Politécnica de Cataluña; Barcelona, España llegó a las siguientes principales conclusiones:

1. Con relación a la proposición de una *trama transitada elemental urbana de movimiento*, se registra como propósito, consolidar el flujo de circulación en pocas vías que estructure particularidades mecanismos, que accedan a la permanencia y faciliten un buen acoplamiento, independiente al resto de las vías que forman el conjunto transitaría de la coacción a la cual están arriesgando y consumo no optimo del espacio.
2. Se tiene la renovación de mínimos recorridos de autobuses, agrupándolos en brindadores de movilidad, ya sea en el tramo central, con el fin de ayudar la proporción e incrementar la ligereza comercial. Otro motivo para variar los recorridos es la adaptación al nuevo curso de la vía y el acercamiento ciertos suministros.
3. Vale la pena sobresalir que para una autorización y ejecutar a cabo las propuestas elaboradas por el Plan de Movilidad Urbana, es necesario aclarar el vínculo de las

obras a diferentes grados, desde el trazado de infraestructuras territoriales hasta transformaciones en el mobiliario urbano de una calle, buscando siempre el desarrollo progresivo e integrado de éstas.

4. Teniendo en cuenta, en la actualidad se están examinando el principio de inversión de este Proyecto, luego de una larga confrontación metódica entre todas las empresas implicadas en dicho cambio, como lo son las em de servicios públicos, los encargados de la urbanización, medio acústico, proyectos públicos, administradores de transporte público y policía de tránsito.
5. La probabilidad que decretar el nuevo Reglament de la Llei de Mobilitat de implantar un cupo sobre los compartimentos de nuevo elaboración urbana disponible en el Plan General, así como el proyecto que puedan implicarse en las aproximaciones a las nuevas instalaciones regionales son los principales principios inversionistas latentes.

López, (2015) en su tesis denominada: *Red viaria, ciudad y paisaje aproximación teórica metodológica para su diseño*, sustentada en la Universidad Nacional de La Plata; La Plata, Argentina llegó a las siguientes principales conclusiones:

1. En el transcurso del desarrollo de esta búsqueda se logró el propósito a proyectar: cooperar al conocimiento de la red viaria, su relación con la movilidad y el paisaje que, coadyuven al avance de métodos e instrumentos de análisis que permitan, desde una perspectiva sistémica, determinar parámetros y criterios de diseño del espacio viario desde la óptica de la sustentabilidad.
2. En respuesta, se llega al desenlace final que hace referencia en este capítulo también

a partir de cumplir los objetivos particulares propuestos: i) Registrar los antecedentes teóricos y empíricos de la región Latinoamericana que relacionan crecimiento urbano, movilidad, redes viarias y el paisaje en la planificación y diseño del espacio vial; ii) Caracterizar corredores de crecimiento urbano y clasificar la infraestructura viaria del Gran La Plata desde las componentes social, funcional, ambiental y paisajística; iii) identificar los parámetros clave a tener en cuenta en la relación movilidad, red viaria, paisaje y desarrollo urbano sustentable; iv) formular criterios generales de diseño para las redes viarias, que contribuyan a la gestión integrada del espacio urbano, el paisaje y la movilidad en la planificación urbana en pos de un desarrollo urbano sustentable; v) Configurar alternativas de infraestructura viaria para La Plata asociadas al paisaje que signifique un aporte a la sustentabilidad urbana.

3. Acorde a esto, se consiguió aprobar la teoría general que proyecta que: “El concepto de la red viaria como elemento estructurante físico-espacial de la ciudad y sustento material para la movilidad integral de la población ha sido desarticulado en el proceso de transformación de la ciudad desde la perspectiva funcional, social, ambiental y paisajística”
4. En la investigación de los hechos anteriores, la elaboración y empleando la práctica de este método, fueron un componente clave para confirmación de esta hipótesis general sostenida a su vez por el argumento de las hipótesis deducidas.
5. Ala correspondencia , mediante la matriz del contexto o grado superior de estudio de los casos de amplitud viarios diseñados en poblaciones latinoamericanas y desde el acercamiento histórica comunitario y urbano local en la ciudad de La Plata se

confirma que la desarticulación se comienza a dar a partir de que frente a la congestión, el tráfico y accidentes vehiculares, en el contexto de un crecimiento urbano acelerado, la primera generación de políticas se caracterizó por promover, desde un enfoque funcional, el completamiento de la estructura viaria, dando como resultado, una ciudad construida sobre corredores y más dependientes de medios motores.

6. De ahí, en la confrontación de los sucesos investigados se confirma el costo del sistema viario a nivel ambiental y de identidad, por ejemplo: Rio de Janeiro, además de reinterpretar el espacio público, incorpora un significado del material y de la vegetación utilizada. Como también destaca los valores que la intervención aporta al lugar; Curitiba, cómo proyecto que se enfoca en mejorar y crear una identidad de Curitibiana. Medellín al contemplar integralmente las siguientes dimensiones: 1) Movilidad y urbano arquitectónico; 2) Ambiental; 3) Social. Mediante realización de encuestas y talleres: informativos, imaginarios, de trabajo, mesas participativas, jornadas y eventos, recorridos pedagógicos con la comunidad.
7. De hecho, se comprueba que el ejemplar del transporte reciente de la ciudadanía se crea especialmente a través de medios motorizados y se infiere que esta preponderancia de uso motor se promueve a partir de la tendencia de producción de una infraestructura destinada fundamentalmente al uso de este modo. Esta situación se convierte en un círculo vicioso ya que el ciudadano se apropia de ese espacio urbano y pretende su adecuación en detrimento del uso de otras formas de movilidad.
8. De lo posterior, nace un tema de estudio a entender: el estimar el punto de exponer

a juicio de los pobladores la verificación de las distintas proposiciones del espacio viario. Esta línea futura se desprende al validar el potencial de incorporar desde la dimensión psicológica ambiental la herramienta de indagación al procedimiento teórico metodológico que, en el caso que desarrollamos se constituyó en el factor para verificar y demostrar la hipótesis que plantea que:

9. La organización de los tramos transitaríos en la ciudad de La Plata ha olvidado su estatus paisajístico directamente relacionada a la naturalización del desagrado, la inseguridad, la intranquilidad que los ciudadanos tienen en torno a la red viaria inducido por la falta de referencialidad del sistema viario que se ha ido desarrollando con el paso del tiempo. Esta aseveración está relacionada, no solamente con el análisis físico espacial, sino también por la percepción y opinión de los habitantes.
10. La autoevaluación que podemos generar al método ejecutado, por otro lado, establece abiertamente en la necesidad de una muestra mucho más ampliada para el análisis, de revisión de las preguntas y la importancia de sumar más ciudades, con el fin de obtener conclusiones argumentada mediante casos comparados.
11. Sin embargo, interceder en esta investigación el declarado entorno de transporte, forma parte de la construcción de la imagen representativa y símbolo de una ciudad. Y como expone Corraliza (2009) identidad con el lugar, calidad visual y legibilidad, juegan un papel diferente y clave que deberían contener los espacios.
12. Los pobladores, estiman principalmente el proyecto y modelo de la población y de sus organizaciones. Pero, la irrealidad de una noción viva sobre el incremento urbano,



ha potenciado la ampliación e innovación de nuevas vías que necesitan de reconocimiento como un ambiente público.

13. En este sentido, se fortalece el argumento que publica la naturaleza ambiental de que, si bien los habitantes hacen las ciudades; luego, las ciudades disponen el perfil de ser de los habitantes. Desarrollar controversia sobre la postura que se examinan y aprecian de las ciudades y los habitantes, es fundamental para explicar las los actos que favorecen el desarrollo de generar vínculos duraderos con la ciudad.
14. Argumento que demuestre que la magnitud del panorama permite incorporar la mirada expectante con la apreciación y opinión de los habitantes acerca de las diferentes particularidades de las redes transitarías, herramienta fundamental para su investigación y creación. Del desenlace logrados al ejecutar el método creado se alcanzó la aceptación de la hipótesis que supone que:
15. La edificación transitada de la ciudad de La Plata percibida desde sus inicios como un proyecto íntegro, ha olvidado su estatus ambiental y practico, por no ejecutarse con moderación frente a las nuevas peticiones sobresalientes producidos del desarrollo del incremento urbano de los últimos 25 años, ni medidas que aumenten la identidad, el alcance y estimación de las mismas. En este sentido, la red transitaría de acceso a la ciudad que organiza el crecimiento urbano, reduce por su formación dimensional, práctico y organización, la aptitud del entorno que cruza.

Piris, (2007) en su tesis denominada: *La cuestión de estacionamiento en una población densa: ejemplo de nou barris de Barcelona*, argumentada en la Universidad Politécnica de Cataluña; Barcelona, España llegó a las siguientes principales conclusiones:

1. La transformación de los barrios que integran este segmento nos evidencia una deficiencia histórica de equipamientos y de ordenación urbanística que ha provocado numerosos problemas posteriores de difícil solución. Entre éstos se encuentra el déficit de plazas de aparcamiento sobre el que gira esta tesina. Los barrios de autoconstrucción, las calles sinuosas y estrechas, la edificación con una mínima presencia de plazas de aparcamiento en su interior (en parte también gracias a la especulación urbanística), etc., ha provocado que el déficit actual sea bastante elevado y que las actuaciones de mejora urbanística necesaria para estos barrios.
2. Las figuras estadísticas nos han expuesto algunos de las incógnitas ya mencionados en el párrafo anterior. Además, se ha podido comprobar que el distrito de Nou Barris no tiene un índice de motorización elevado (con lo que se descarta éste como origen del problema del déficit de plazas de aparcamiento). En cuanto a los indicadores económicos, hacen patente la inferioridad de este distrito con respecto a la gran mayoría del resto de distritos de Barcelona. Esta baja capacidad económica provoca que los elevados precios de los parkings privados (aumentados especulativamente por la baja oferta y la alta demanda) impidan su adquisición.
3. Se ha apreciado la carencia de plazas de estacionamiento para del entonces ser utilizado para planear la edificación de una cierta cifra de cantidades de edificios subterráneos o en nivel para reemplazar.

4. La preparación de las preguntas nos ha conducido a confirmar la base de calle a las expectativas de los vecinos sobre el inconveniente que nos habita. El desenlace de la investigación de estas preguntas que los vecinos de Nou Barris se niegan el conocimiento de dejar su entorno para estacionar en la vía pública, la gran mayoría de ellos por respetar que no hay otras alternativas asequibles para dejar las movi­lidades de forma confiable mientras el tiempo que éste no se emplea. Además, corresponde en mayor parte en que el déficit más importante para la compra de los edificios privados es de un precio sumamente elevado.
5. El análisis de estas soluciones nos lleva a examinar que para captar a estos vecinos para que proporcionen un edificio privado cuando la oferta de éstos sea precaria, será estimable con el uso medidas que abaraten el precio de las plazas (teniendo en cuenta que cuando la oferta suba, los precios se normalizaran algo más, por la ley de oferta y demanda).
6. En todo de las políticas admitidas tanto en Barcelona como en otras ciudades de España y algunas del resto de Europa, un gran segmento se rige en solucionar el déficit más adelante, pero no en principio, desenlace que no ayuda para nuestra zona de investigación. Aún y así, como se argumentará en el siguiente, rechazar algunas de estas medidas se pueden especificar un fragmento adaptándolas a Nou Barris para conseguir resolver a corto y largo plazo.

Espejo, (2014) en su tesis denominada: *elaboración del aparcamiento vehicular en campus universitarios de la ciudad de Bogotá*, sustentada en la Universidad Nacional de Colombia; Bogotá, Colombia llegó a las siguientes principales terminos:

1. La elaboración del aparcamiento vehicular en las universidades de la ciudad y en general en cualquier proyecto urbanístico debe ser entendido como una parte no aislada del Sistema de transporte en donde deben evaluarse las implicaciones que tiene el funcionamiento de los otros elementos que lo componen y las relaciones que se desprenden entre ellos. Si el fin del sistema de transporte es facilitar el desplazamiento de los bienes y servicios entre distintos lugares geográficos bajo ciertas condiciones que minimicen los impactos negativos de esta actividad, el subsistema de estacionamiento debería propender por alinearse dentro de ese fin.
2. La manera en que lo ejecutaremos urbanísticos enfrenta el desarrollo de planificación del estacionamiento presenta problemas desde el comienzo, al sólo pensar que su proyecto debe ser capaz de alojar tantos vehículos como sean necesarios, sin cobrar por el estacionamiento y adoptando metodologías e indicadores con problemas estructurales como se demostró en la investigación.
3. Existen tres formas para determinar la organización del aparcamiento en campus universitarios y en general en cualquier plan urbanístico que fueron reconocidos en el documento: un método normativo, uno técnico y otro analítico. Los dos primeros corresponden a la manera como los ingenieros y las universidades elaboran la planificación del estacionamiento. Parte del tercer método, en cambio, no es bien conocido y mucho menos considerado en los procesos de planeación de los proyectos.
4. El procedimiento normativo de la elaboración del aparcamiento consiste en las distribuciones relacionadas con la oferta de aparcamiento que se encuentran en los

planes de ordenamiento de las ciudades, en donde se establecen ciertos parámetros que generalmente dependen del área del terreno o área construida a partir del cual se determina el número de cupos de estacionamiento que debe ofrecer la universidad. Esta evaluación a partir de la normativa es obligación para la obtención de licencias urbanísticas y quedan consignadas en los estudios de tránsito que se elaboran para ello

5. El procedimiento técnico se correlaciona con la realización de estudios de tránsito que elaboran los ingenieros para determinar la demanda de estacionamiento en un lugar específico, en este caso los campus universitarios. Generalmente, el estudio más aceptado y difundido en el medio local para la determinación de esa demanda es el estudio de rotación de placas. Éste permite obtener la acumulación, rotación y tiempo de permanencia de los vehículos que ingresan a un estacionamiento específico, pero no alcanza a determinar la demanda potencial o excedente del lugar, por ejemplo, aquellos usuarios que no llegan en su vehículo porque saben que no encuentran un lugar, aquellos que al ver la entrada o el lote congestionado deciden buscar otro lugar de aparcamiento o aquellos que están planeando aumentar los viajes motorizados al campus.
6. La forma ordenada de la elaboración del aparcamiento conformado en la propuesta comprende los aportes, metodologías y procedimientos científicos que varios investigadores y académicos han desarrollado para dar un enfoque más profundo al estacionamiento. En éste, se reconoce un cambio fundamental para abordar el problema del estacionamiento, que generó dos enfoques completamente distintos conocidos como el viejo paradigma y nuevo paradigma de la planificación.

7. El viejo prototipo o enfoque tradicional de la elaboración del aparcamiento supone que el estacionamiento debe ser abundante y gratuito en la mayoría de destinos. Se esfuerza por maximizar la oferta y reducir al mínimo el precio. Supone que los estacionamientos nunca se deben llenar y que el costo de las instalaciones debe ser incorporado en los costes propios de cada edificio.
8. El nuevo prototipo o enfoque no tradicional de la elaboración del aparcamiento se esfuerza por ofrecer estacionamiento óptimo y con precio. Considera que los precios bajos para el estacionamiento son tan dañinos como los precios altos. Se esfuerza por utilizar de manera eficiente las instalaciones de estacionamiento y considera que los aparcamientos pueden permanecer llenos si son tratados los problemas de congestión y si se proveen medidas alternativas para la movilización de las personas.
9. La elaboración del aparcamiento en las universidades de la ciudad de Bogotá se realiza con base en el enfoque tradicional o viejo paradigma de la planificación en virtud que la aplicación de las prescripciones normativas del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 290 de 2004 y Decreto 364 de 2013) resultan en una cantidad cuantiosa de cupos de estacionamiento que generan un excedente de oferta superior al 300% en las dos universidades seleccionadas en comparación con la ocupación máxima registrada en el estudio de tránsito.
10. Las distintas formas que hacen parte del enfoque tradicional de la elaboración del aparcamiento y que se evaluaron para disponer la oferta de cajones de aparcamiento de las universidades seleccionadas en la investigación fueron los decretos 190 de 2004 y 364 de 2013 (asociados al POT de la ciudad), y las metodologías de origen

americano propuestas por el Eno Center For Transportation ENO y el Institute of Transportation Engineers ITE. La aplicación de estas metodologías generó un excedente de oferta (en relación con la ocupación máxima de estacionamiento registrada en los estudios de tránsito) de entre el 220% y 2.000% para la Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá, y de entre el 350% y 1.100% para la Universidad de los Andes Sede Bogotá.

11. Las distintas formas que se conformó para ejecutar la elaboración del aparcamiento dentro del enfoque no tradicional en las universidades seleccionadas consistieron en la aplicación de una encuesta a usuarios del estacionamiento que recopiló información a través de preguntas de preferencia revelada de variables consideradas importantes en el proceso de planeación según el estado del arte asociadas al entorno físico, el usuario, el viaje y la oferta de transporte. También recopiló información a través de preguntas de preferencia declarada para determinar qué tan dispuestos estarían los usuarios de migrar del automóvil privado a otros medios de transporte establecidos a través de estrategias TDM o estrategias de gestión de la demanda de transporte.

12. Se encontró en la elaboración del aparcamiento a partir del planteamiento no tradicional que existe un buen porcentaje de variables asociadas al usuario, a la oferta de transporte y a las estrategias TDM que son importantes en el proceso y que mostraron relación con la demanda de estacionamiento en ambas universidades. Variables como el género, la edad, el tipo de población universitaria, el tiempo de caminata a la parada del servicio de transporte, la tenencia de vehículo particular, la percepción del estado de la infraestructura peatonal y de bicicletas,

y la percepción de los riesgos de accidentes de tránsito en viajes no motorizados, resultaron tener relación con la disposición para el cambio modal del automóvil hacia medios alternativos con resultados particulares en cada universidad.

13. Realizar un adecuado estudio y análisis de las características de los usuarios del estacionamiento es importante en el proceso de planificación del estacionamiento pues cada institución tiene poblaciones con características particulares que repercuten en el proceso para determinar las necesidades de aparcamiento al interior del campus. Esto se deja ver al comparar las relaciones primarias encontradas en ambas instituciones en el sentido en que para la Universidad Nacional el género masculino, los jóvenes de 18 a 25 años y los estudiantes de pregrado y posgrado, son los usuarios que presentan mayor disposición a usar medios alternativos de transporte en lugar del automóvil particular. En cambio, en la Universidad de los Andes es el género femenino y los administrativos, los usuarios con mayor disposición al cambio modal.
14. También se descubrió en la elaboración del aparcamiento a partir del planteamiento no tradicional que la implementación de estrategias TDM pueden contribuir de manera importante con el fin de disminuir el número de viajes en vehículo hacia el campus, y por tanto, reducir la demanda de estacionamiento. Las estrategias de suministrar transporte público administrado por la universidad exclusivamente para la población universitaria por los principales corredores viales de la ciudad durante las horas pico con intervalos de media hora, y compartir el vehículo con otros miembros de la universidad con un incentivo en la tarifa de transporte, resultaron igualmente efectivas en ambos campus universitarios pues según los datos de la encuesta pueden generar rebaja de alrededor del 50% de la demanda de aparcamientos



capturada en ambas instalaciones.

15. El estudio demostró que es importante estimar dentro del proceso de elaboración del aparcamiento en campus universitarios algunas variantes asociadas al usuario, el viaje y la oferta de la movilidad, y que la estimación la implementación de métodos de gestión de la demanda de movilidad puede mejorar el proceso de elaboración y ayudar notablemente a los fines de movilidad sostenible de la ciudad. También demostró que la manera como se está proyectando dicha elaboración hasta el momento no es la más apropiado pues resulta en necesidades de aparcamiento elevadas, que representan excedentes de oferta, con un número restringido de variantes involucradas en el proceso y afrontando el problema de aparcamiento de manera aislada.

### **Antecedentes nacionales**

Lucano, (2018) en su tesis denominada: *Evaluación de los estacionamientos subterráneos en Rivera Navarrete*, sustentada en la Pontificia Católica del Perú; Lima, Perú llegó a las siguientes principales conclusiones:

1. Los ESRN impone métodos con de organización pioneros en nuestro país, y el aumento urbanístico que trae consigo resulta atractivo para las personas. La valoración en conjunto de todos sus aspectos resulta positiva, pero es importante recalcar que es necesario que vallan en simultáneo con la implementación de medidas fiscalizadoras más severas en las zonas aledañas, ya que aún hoy en día existen conductores que hacen caso omiso a las ordenanzas planteadas por la municipalidad las cuales restringen el aparcamiento en ciertos segmentos del punto financiero.

2. Toda política de aparcamiento debe ser orientada a explorar la incorporación de las personas, es decir, evitar crear segregación y fomentar que las diversas clases sociales se unan. Deben ser políticas que beneficien a la sociedad generando una reducción en los daños que ocasiona el automóvil, y logrando que los ciudadanos conozcan los costos que su uso indiscriminado impone a la ciudad. Solo cuando se reconocen estos costos se puede empezar a crear conciencia de un modelo alternativo de movilidad.
3. Se debe disminuir el uso de movilidades privado en sectores con dificultad para circular, y para esto la forma más obvia es restringir el uso del estacionamiento. No es tarea fácil, pero si se potencia un sistema de transporte público lo suficientemente efectivo y cómodo, las personas optarán por usarlo debido a la gran cantidad de ventajas que proponen en términos económicos y ambientales, pues la calidad de vida es fundamental para el futuro de la ciudad.
4. Las inspecciones en zonas adyacentes es una materia definitiva para que actúen adecuadamente los estacionamientos subterráneos Rivera Navarrete, dado que sin ella es imposible generar los efectos positivos deseados. Pero a la vez, el solo implementar medidas restrictivas al automóvil no sería muy adecuado desde un punto de vista sostenible, lo correcto sería implementarlas junto con diversas opciones de transporte de calidad, pues así se incentiva al cambio modal de desplazamiento ya sea en transporte público, bicicleta o caminar
5. La movilidad pública y las formas no mecanizado tienen la aptitud de transformar en opciones sostenibles reales de movilidades urbano con grandes beneficios. Se deben llevar a cabo misiones de concientización y sensibilización que contribuyen a la

edificación de actitudes, valores y prácticas sostenibles por parte de los pobladores.

El sistema de trabajo empleada se basa en dos partes: La primera parte engloba una exploración bibliográfica en elemento de movimiento sostenible que nos ayude a calcular los aparcamientos subterráneos bajo la avenida Rivera Navarrete. Y la segunda una investigación de campo en San Isidro contextualizando el entorno en el punto financiero anterior a la edificación de los aparcamientos, dando sugerencias en políticas de gestión de la demanda como proporción de ordenación ante el verdadero déficit ocasionando a la no circulación, el cual es decadente la movilidad particular. Se pondrá un realce en la necesidad de un cambio en el planteamiento de políticas públicas hacia una movilidad más evolutiva para poder confrontar exitosamente este déficit, y así lograr un incremento en la calidad de vida de las personas. Por último, se argumentará los resultados resaltantes de la presente tesis. La primera comprometida una completa indagación de bibliografía que nos permita tener una teoría más clara de lo que es la movilidad sostenible y gestión de la demanda en materia de aparcamientos aplicable a nuestro caso de estudio, con el objetivo de que nos ayude a estudiar si la disposición de 822 nuevos aparcamientos subterráneos ubicados bajo la Av. Rivera Navarrete facilita una solución al déficit del tráfico y aparcamiento informal que ocurre en esta parte del núcleo urbano.

Ballón, Meza, Monroy, Peláez y Quispe, (2018) en su tesis denominada: *Proyecto de incrementar de un edificio de aparcamiento en el centro histórico de la ciudad de Cusco. Caso de estudio: Club Internacional Cusco*, sustentada en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas; Lima, Perú llegaron a las siguientes principales conclusiones:

1. De acuerdo al anteproyecto elaborado, el estacionamiento del Club Internacional Cusco,

se ubica en la esquina de Av. Pardo con Av. San Miguel, ubicación que es estratégica y de fácil acceso desde diversos puntos de la ciudad, su construcción es viable de acuerdo a la zonificación del predio. Por otro lado, al plantearse como sótano del nuevo parque recreativo planteado, no causa impacto alguno a la imagen de la ciudad, por tanto, contribuye en la conservación del patrimonio del Centro Histórico de la ciudad del Cusco.

2. Desde la perspectiva de oportunidad de negocio la propuesta es innovadora, graficando una realidad poco estudiada por las autoridades e inversionistas y que con el paso del tiempo la necesidad del servicio continuara incrementándose tanto en el entorno estudiado como en la ciudad entera por su relación directa con el crecimiento demográfico y crecimiento del 7% anual del parque automotor. El proyecto responde a un modelo comercial de construcción y operación con un horizonte de 10 años.
3. Mediante la construcción del estacionamiento del Club Internacional Cusco, con 260 espacios de capacidad, se logra cubrir el 21.03% de la demanda de espacios de estacionamiento en el Centro Histórico de la ciudad del Cusco. Fomentando así, el planteamiento e inversión de nuevos proyectos similares que contribuyan en disminuir la brecha existente entre oferta y demanda de espacios de estacionamiento en el centro histórico de la ciudad.
4. El proyecto satisface a un mercado de usuarios que realizan actividades de diversa índole o residen dentro del centro histórico, que es centro cultural, comercial social y financiero de la ciudad del Cusco, que sufrirá un incremento en el déficit de plazas de estacionamiento por el paulatino proceso de rigidización del estacionamiento público en

las calles aledañas.

5. La ubicación del proyecto es estratégica, puesto que se acopla a las propuestas del Plan de Desarrollo Urbano Cusco 2013-2023, por ser un estacionamiento periférico ante la implementación del plan de Peatonalización del Centro Histórico.

Ramírez, (2016) en su tesis denominada: *estudio de la demanda actual y demanda futura de aparcamiento públicos respetado la oferta actual de aparcamiento públicos, el flujo vehicular y la capacidad vial de la avenida la cultura en la red comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle*, sustentada en la Universidad Andina del Cusco; Cusco, Perú llegó a las siguientes principales conclusiones:

1. Se logró argumentar la sub hipótesis N°1 que indica “*La demanda actual de estacionamiento será mayor a la oferta actual en la Av. La Cultura comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle en la Ciudad del Cusco*”. Concluyendo que la demanda actual (4007 vehículos) es mayor a la oferta de cajones (78), lo cual solo abastece a 2 tramos.
2. Se logró argumentar la sub hipótesis N°2 que indica “*La demanda futura de estacionamiento será mayor a la oferta actual en la Av. La Cultura comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle en la Ciudad del Cusco*”, ya que mediante la metodología utilizada se calculó que para el año 2035 el número de vehículos proyectado es de 174,259, por ende, la oferta requerida será de 333 cajones para todo el tramo estudiado. Comparando la demanda futura de estacionamientos que serán de 333 cajones con la oferta actual de 78 cajones, se visualiza que hay un déficit de 255 cajones, concluyendo que la demanda futura será mayor a la oferta actual.

3. Se logró probar la sub hipótesis N°3 que indica “*La demanda actual de estacionamiento influye directamente en la capacidad vial de la Av. La Cultura comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle en la Ciudad del Cusco*”, dado que para el Tramo 1 en la dirección de subida E-O el 16.75 % de vehículos estacionados ocupan un carril, lo que ocasiona que la capacidad vial de este tramo disminuya en un 27.96% generando un nivel de servicio F. Para el Tramo 2 en la dirección de subida E-O el 23,31% de vehículos estacionados genera la disminución de la capacidad vial en un 27.94% generando un nivel de servicio D. Para el Tramo 3 en la dirección de bajada O-E el 3.39% de vehículos estacionados genera la disminución de la capacidad vial en un 27.85%, ocasionando un nivel de servicio D y finalmente para el Tramo 3 en la dirección de subida E-O el 11.93% de vehículos estacionados genera la disminución de la capacidad vial en un 28.00% teniendo así un nivel de servicio F.
  
4. Se prueba la sub hipótesis N°3 que indica “*La demanda actual de estacionamiento es alta debido al flujo vehicular en la Av. La Cultura comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle en la Ciudad del Cusco*” considerando que el volumen horario de máxima demanda en todo el tramo es de 52,988 vehículos de los cuales el 7.56 % son vehículos que se estacionan en la vía, indica que, a mayor crecimiento del flujo vehicular, mayor será los vehículos que se estacionan en la vía. También existen otros factores aparte del flujo vehicular, que generan mayor demanda, como las actividades que se puede realizar en el tramo (uso del suelo). Los estudios de origen y destino nos muestran, que la mayor parte de usuarios que estacionan su vehículo provienen del Distrito de Cusco con el fin de adquisición. Concluyendo así que uno de los factores para que la demanda actual sea alta es el flujo vehicular, mas no, depende solo de esta.

5. Se logró probar la hipótesis general: “*La demanda de estacionamientos públicos actual y futura será mayor a la oferta actual de estacionamientos públicos considerando el flujo vehicular y la capacidad vial en la Av. La Cultura comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle en la Ciudad del Cusco*” adquiriendo una demanda actual de 4007 movilidades en todo la red estudiada y una oferta de 78 cajones, probando que la oferta es deficiente para la demanda ordenada, ocasionando que el 55.38% de los vehículos estacionados permanezcan en la misma vía, disminuyendo la capacidad vial en un 27.94%, teniendo así una dimension de servicio F. Para el año 2035 se proyecta 174,259 vehículos y 333 cajones, que, comparado con la oferta actual de 78 cajones, existe un déficit de 255 aparcamientos.

El tipo de estudio será Cuantitativa ya que usa un acopio de datos para probar la suposición, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, es un curso secuencial, deductivo, probatorio y examina la realidad objetiva. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, Metodología de la Investigación, 2010). El nivel de estudio es Descriptivo ya que busca determinar propiedades, peculiaridades y rasgos importantes del fenómeno que se está examinando que en este caso es la oferta y demanda de los aparcamientos públicos. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, Metodología de la Investigación, 2010). El método de estudio es Hipotético- Deductivo debido a que proyecta una hipótesis “*La demanda de estacionamiento público actual y futuro será mayor a la oferta de estacionamientos públicos considerando el flujo vehicular y la capacidad vial en la Av. La Cultura comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle en la Ciudad del Cusco.*” por tanto en base a los análisis que se ejecutaron se obtuvo resultados que validaron o no la hipótesis. (Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, Metodología de la Investigación, 2010). La creación del presente estudio, es no experimental, porque es un

análisis que se ejecuta sin la fabricación deliberada de variables y en lo que solo se observan las anomalías en su entorno natural para después analizarlos. La población es el compuesto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas peculiaridades comunes, en este caso la población correspondiente para el estudio es: La Av. La Cultura en la red implícito entre el paradero Marcavalle - Paradero Prado.

## **2.2. Bases teóricas y científicas**

### **Estructura Vial**

La infraestructura vial viene a ser el medio por la cual se le brinda conectividad terrestre a una nación para el transporte de personas y de carga, facilitando realizar actividades productivas, de servicios, de distracción y turísticas.

### **Transporte Urbano**

Este tema tal vez es el más embrollado e importante, tiene resultados sociales y económicos, a partir de 1,990 con los despidos máximo esta actividad se ha aumentado en forma excesiva, el problema va en correlación al comercio informal por cuanto esta actividad al obstruir los accesos, genera el caos en el sector transporte. La falta de áreas de aparcamiento, terminales, paraderos hace que las vías sean habitadas obstaculizando el tráfico. La falta de señalización y una autoridad que haga realizar las normas de tránsito genera el desorden en el flujo vehicular. (Apaza, 2017)

### **Redes viarias, configuración urbana y movilidad**

Es evidente que el procedimiento viario tiene una labor elemental tanto en la configuración de la ciudad, como del territorio extendido como el entorno geográfico apropiado, puesto en importe y en el que se advierten la condición de un adiestramiento



objetivo del poder político, resumen de las pertinentes históricas entre círculo sociológico y el mundo material (Gurevich, 2005) o “espacio apropiado socialmente”.

A partir de la insurrección científico tecnológica, desde los años 70, basada en el crecimiento de las actuales tecnologías de la indagación y las correspondencias (en adelante, Tics) se ha variado la forma de estructurar de la elaboración, estimular cambios radicales en la organización y regulación de las propiedades y la población (López, 2015).

Al centro de este nuevo modelo, la variabilidad resolutiva laboral es marcada por la distinción, la estructura y la segmentación del trabajo. De manera que la orientación hacia los trabajos que impulsa la segmentación de las empresas en otra más singularidad en las que se crea, gestiona o fábrica, pero nunca se ejecuta el procedimiento de elaboración completo (López, 2015).

“Las instalaciones de las empresas se encuentran más fragmentadas geográficamente, de acuerdo con los requerimientos ocasionales de sus funciones, pero próximas entre sí en el espacio de las redes. El espacio de organizaciones en la economía informacional es cada vez más un espacio de flujos y aunque existe una tendencia hacia la descentralización y la dispersión, también coexiste otro proceso de carácter centralizador, que favorece a las grandes áreas metropolitanas” (Castells, 2005).

Es decir, como advierte Garrido (2013), el desarrollo de acumulación de la elaboración asimismo influye en el movimiento de las zonas distinguidas. Los puntos centrales de las ciudades continúan abandonando las funciones distinguidas que trascendentalmente tuvieron, y se redirige hacia los trabajos terciarios, mientras que en los alrededores no

cesa la difusión.

“Estamos ante un territorio de actividades diversas, frecuentemente cambiantes con espacio especializados que no solamente atraen usuario (generan movilidad) sino que su supervivencia descansa en esa capacidad de incrementar esa atracción. El papel de las redes viarias como factor de desarrollo ha llevado a una permanente reivindicación de ampliación de las mismas y de aumento de su complejidad. La paradoja reside en el hecho de que la ampliación indiscriminada de las redes se traduce a dispersión de la ciudad y aumento de la importancia de la movilidad, muy superior a la que tenía en periodos anteriores. Prueba de ello es la relevancia que ha tomado esa palabra no sólo en el discurso urbanístico y en el medio ambiental, sino también en los planes de infraestructura de transporte”. (Herce, 2009)

Las conversiones urbanas en correlación al desarrollo del incremento urbano, expansión y densificación se configura por dos modelos opuestos: por un lado, el modelo denso y por el otro, el modelo extenso. Como indica Naredo y Rueda (1996), la observación de estos prototipos frente a las circunstancias de nuestras ciudades tiene su argumento en marcar dos polos extremos que nos ayuden a la orientación práctico a cuál prototipo nos aproximamos.

Esta observación percibe sentido, frente a esta controversia teórica - práctica que enfrenta uno y el otro prototipo y que sustentan que “en el modelo de ciudad difusa, el consumo de materiales extraídos de los sistemas de soporte para mantener el tipo de organización urbana, es mayor que el correspondiente al modelo de ciudad compacta. Y Lo mismo sucede con relación a los flujos proyectados sobre los sistemas de soporte,

debido a los modelos de movilidad, edificación y servicios asociados de cada modelo urbano. Se comprueba, también, que la complejidad de los distintos tejidos de la ciudad difusa es verdaderamente reducida, y en cambio es elevada en la mayor parte de la ciudad compacta” (Naredo y Rueda, 1996).

La configuración de incremento y crecimiento urbano del prototipo difuminado se va fabricando sobre la red del entorno de la movilidad, que a su vez marca cierta proporción amplia urbana. El tramo transitaría es la verdadera organización del territorio y como muestra Herce (2008) en un origen el tramo solo oficia de nexo entre nodos tácticos que, luego se van jerarquizando y atrayendo por actividad de urbanizaciones dispersas.

El lanzamiento del procedimiento fabricar en la ciudad prolijo, trae carencia de movilidad de personas, materia y energía al aumentar las acerca, esto da como resultado el crecimiento del uso de mecanismos motores. Siguiendo Rueda (2001) el prototipo extenso induce a un incremento de:

- 1) Déficit de movimiento: aglomeramiento
- 2) Horas de viaje a su destino, aglomeraciones
- 3) Uso del entorno público
- 4) Sin acceso
- 5) Difusión de emanación a la atmósfera
- 6) Dimensión de sonido altos a lo aceptable
- 7) inestabilidad, las cifras de incidentes
- 8) determinado de limitar de transitar y sus objetos.
- 9) Desintegración de los métodos naturales

## 10) Degeneración del entorno público

La importancia de comprender del prototipo extenso que se va desocupando la capacidad: las correspondencias vecinales, la equivalencia con el entorno, las expectativas de comunicación que brinda el entorno público que, por el contrario, se fortalece en el prototipo sólido. Hipotéticamente la capacidad de entorno urbano incrementa ya que se libera en porcentaje el déficit de transporte privado, accediendo a mejorar el panorama y el entorno público, al tiempo que se disminuye la tensión ambiental (López, 2015).

Todas estas causas indicadas influyen en la calidad ambiental urbana hábil como las limitaciones apropiadas para que el entorno sea adecuado en tiempo de comodidad incluidos a lo ecológico, biológico, económico beneficioso, socio-cultural, tipológico, tecnológico y estético en sus niveles del entorno. La calidad del entorno urbana por tanto es fructífera para el intercambio de estas variantes para la satisfacción de un hábitat capaz de saciar las peticiones básicas de la vida humana individual y en interrelación social dentro del entorno urbano (López, 2015).

“El trazado de las ciudades y su estética, las pautas en el uso de la tierra, la densidad de la población y de la edificación, la existencia de los equipamientos básicos y un acceso fácil a los servicios públicos y al resto de actividades propias de los sistemas urbanos tienen una importancia capital” Rueda (2001)

Avanzando a este enfrentamiento hipotético que autoriza un prototipo y contradecir otro, en las ciudades argentinas, acompañando a Aón (2012) se extienden diversas disfuncionalidades por abandono de una programación y gestión continuada e integral de la elaboración urbana y por la insuficiencia organizada de fabricación de edificios,

suministros y viviendas.

En vínculo con el prototipo extenso, como señala Frediani (2010) se desarrolla al ir modificándose el suelo rural en espacios edificados, indicando esta modificación actualmente bajo apariencias de incumplimiento y sin el apoyo de políticas que incluyan ocupación-usos del suelo, movilidad, amparo e incorporación social. Por lo que, se representa un fuerte incremento pedazo de áreas variadas en las cuales se consolidan la urbanización formal e informal aumentando zonas con alta fragilidad y con vacíos de llegada, incremento de alejamiento, déficit de servicios básicos, de movilización y de edificación apropiada para el entorno urbano. Esto pone en aumento crítico la localización que vemos a dimensión teórico.

De igual manera, “la forma de ocupación de las grandes áreas urbanas, asociada al proceso desigual de ubicación de empleos y servicios públicos, genera un patrón caótico de circulación de personas y mercancías. Estos patrones y mecanismos presentan graves problemas para los usuarios más vulnerables como son los peatones y los ciclistas y para la mayoría de la población que necesita del transporte público”. (López, 2015)

Al otro lado con el aumento de los vecinos en las vías principales y del espacio edificado, fomentando por la argumentación de buscar dimensiones que tiendan al fortalecimiento del prototipo denso sin la conformación de los edificios y reorganizando las acciones, provoca colapso de las principales, por el incremento de moviidades tanto aparcados como en movimiento, flotas de común obsoletas en ciertos entornos y olvido total del discernimiento y ser del entorno público de la localidad.

Por consiguiente, el tramo transitaría es experimentado en esta tesis como “factor organizativo principal de nuestras ciudades; el sistema viario urbano, constituye el espacio canal, por el que discurren la mayor parte de las infraestructuras de servicios urbanos y se dan sobre ella gran parte de los flujos y relaciones entre actividades urbanas. La red viaria es el elemento básico de organización de la ciudad y de sus diferentes tramas urbanas”. (Herce, 2008) En grupo con la organización de la movilización, el sistema del entorno de la movilidad coopera componentes organizacionales del propietario, y un elemento principal de estructura y regulación urbana.

### **Redes transitaría, el entorno público y el panorama de la ciudad.**

“¿Qué es un puente? Preguntaba Julio Cortázar, y se respondía: una persona cruzando un puente. ¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. (...) En la ciudad primero son las calles y plazas, los espacios colectivos. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la cualidad de la ciudadanía de sus habitantes". (Borja, 2001)

Relativo la edificación de la población y los déficits sociales, años atrás se distinguen aspectos vinculados con las carencias de orden, creación y estructura de entornos públicos como las respectivos, parques y plazas. El creador también sobresale el significativo encargo que los entornos urbanos tienen en la edificación de una imagen visible de la ciudad. También se realza la consideración que los entornos de concurrencia tienen como guías de carácter de vida urbana.

“Los espacios públicos constituyen uno de los elementos para la patrimonialización afectiva de la ciudad. Se entiende aquí por patrimonialización afectiva la capacidad de generar vínculos afectivos estables de identificación y apego con la ciudad. Sin estos

espacios públicos la ciudad pierde la capacidad de generar un patrón de actividad simbólica y significativa que favorezca la implicación de los ciudadanos en el espacio urbano y con el resto de los pobladores que lo ocupan. Y gran parte de los riesgos que hacen vulnerable los espacios urbanos derivan de la escasez y/o baja calidad de estos.” (Corraliza, 2009)

Una argumentación de estos impedimentos se apoya en lo que el envase Vivas y Pellicer, (2008) han nombrado la ciudad nómada. Desde esta posición, los entornos urbanos, igual y como señalan estos creadores, “se llenan y se vacían”, y la socialización humana con ellos no deja una marca. Los entornos urbanos olvidan su igualdad y se transforma en meras elaboraciones en el entorno sin un asunto características sobresaliente.

El tramo transitaría y la vista urbana juega por su correlación habla un papel principal. En palabras de Zoido Naranjo (2006) “los caminos han hecho, literalmente, el territorio; en su recorrido se aprende a conocerlo y valorarlo. Autopistas, avenidas, calles y ferrocarril son los ámbitos desde los que la mayoría de las personas ven y pueden apreciar los paisajes cotidianos o excepcionales. La carretera hace paisaje y el paisaje cualifica el itinerario de quien se desplaza”.

“Las calles y aceras son los principales lugares públicos de una ciudad, sus órganos más vitales” “Representan más del 80% de todo el espacio público en las ciudades y tienen el potencial de fomentar la actividad económica, y proporcionar un lugar seguro para las personas al moverse, ya sea a pie, en bicicleta, auto. La vitalidad de la vida urbana exige un enfoque de diseño sensible al papel multifacético que las calles tienen en nuestras ciudades”, dirigirse a un poblador que desea pasar el entorno, y que no genere atracción

del individuo (López, 2015).

Por lo siguiente, la red transitaría juega un rol importante en las composturas prácticos, ambientales, sociales y la vista del entorno urbano al:

- incurrir en los espacios del movimiento según su organización y diseño, aceptando unas formas e imposibilitando diferente, posibilidades ligereza y elaborando mención como su calidad y señalización.
- Limitar la importancia del entorno urbana y las maneras de transitar y examinar la ciudad.
- Limitar la incorporación del ciudadano y del distrito entre sí.
- Incurrir en el conocimiento de propiedad de los pobladores, la estimación del entorno público urbano y del panorama.

Panorama, como “sinónimo de naturaleza, sino más bien como producto de la acción del hombre en sociedad que, con su economía y su cultura y con la arquitectura y su agricultura como instrumentos principales, la transforma y adapta a ella, creando paisaje rural. Del mismo modo, el hombre urbano en sociedad, con su economía y su cultura y con la arquitectura como instrumento, acota un territorio, transforma su medio y su acción da como resultado los paisajes urbanos” (Colafranceschi, 2007)

En expresión de López, 2015 “proyección de los valores humanos sobre el ambiente”. Intercesión que interpone a las estimaciones que los diferentes estatus las de sus propiedades, haciendo mención de su afinidad. El panorama no sólo nos muestra el mundo tal y como es, excepto que es también, una estructuración de este mundo, un perfil observarlo. Y de esta manera, “de la forma en que se ejecutan las distintas participaciones



se pueden sacar su desenlace antrópicas: enseñame cómo has construido tu entorno y te diré cómo eres.” (Estévez; 2007)

La presente ocupación toma como principal la CEP que lo define: “como cualquier parte del territorio, tal y como es percibida por los habitantes o visitantes, cuyas características visuales y carácter son el resultado de la acción de factores naturales y/o culturales”. Se refiere: al hecho principal que es muy paisajístico: cualquiera del territorio; otra característica social: tal como es obtenido por las poblaciones y termino a su origen causal: producto de las interrelaciones de circunstancias sencillos y humanos.

Desde esta descripción, se destella claramente la percepción de que los panoramas transforman lo extenso del tiempo, como producto de la intervención de las fuerzas naturales y humanas, que sobresalen en un panorama formando todo, cuyos elementos naturales y culturales se agarran de una manera agrupada, y una manera separada.

Que indican ciertas literaturas; el panorama es, su alternativa, una existencia física y la muestra que culturalmente ejecutamos de ella; la fisonomía exterior y observable de una denominada disposición de la expansión terrestre y la apreciación propia y social que genera. La entrega de un importe tiene un parentesco del entorno y temporal, social, cultural, histórica y ecológica, al punto que está definido por la naturaleza como observa, su desempeño, argumento, educación, experiencias pasadas, nivel socio económico, edad, sexo, estado de ánimo y posibilidades.

Dirigirse a la herramienta de investigación el panorama es útil en una triple dimensión. En primer lugar, como hecho que coopera a la identificación, localización de los

diferentes elementos y usos en el territorio. En segundo término, por su contribución al crecimiento de la evaluación y finalmente, teniendo en calculo, la valoración del panorama que tienen las personas que lo que observan, especialmente aquellas para las que es su entorno vivido de forma ordinario, lugar de trabajo o de aguante, debe ser valorada como circunstancia que coadyuva entender la estima y experiencia ciudadana, dando paso a la meditación sobre ciertas acciones en el entorno” (Zoido Naranjo, 2002)

### **Diseño de los tramos transitarías en el marco de un prototipo de movimiento sustentable**

Observar la circulación urbana y su vínculo sostenible, en esta tesis basa en dar veredicto de esta hipótesis en conclusión fortalecer, de choque ambiental y de inclusión social. En relación teórica, Herce (2009) constituir que se carga montar interés en las opciones de movimiento de menor adquisición de energía, a la disminución de la descomposición del medio y en mayor igualdad en el ingreso de transportarse.

Esta confirmación se basa en vínculos a estudios que soportan que:

Ya que esta longitud ambiental: conforme un estudio del Instituto Francés de estudios de la movilidad (Inrets), un 60% de las vías de las poblaciones están estableciéndose por automóviles aparqueados, el 35% por coches en recorrido y el 5% sobrante por la movilidad público. Asimismo, indican que en un parecido movimiento urbano es indispensable entre 30 y 40 veces más ambiente en auto particular que la movilidad pública.

El ambiente que ocupa el auto en un recorrido diario es un medio de transporte del hogar al trabajo es 90 veces superior que el mismo viaje realizado en subterráneo, y 20 veces más que el ejecutado en ómnibus o tranvía. Mientras que para trasladar 75 personas se

necesitan 60 autos, sólo un ómnibus que te moviliza. El automóvil, con una mayor demanda del entorno y su baja tasa de actividad, es el principal apoderado de las aglomeraciones de tránsito, concretar de un perjuicio de tiempo en el movimiento a la hora de movilizarse y en una intensificación en la tasa de suceso.

Desde el volumen energético: la ocupación de la movilidad pública, conjunta al auto particular, expone una colisión energía positiva en eficacia del ahorro de obtención de combustibles fósiles. El automóvil es la forma que más potencia de tensión realiza: cuatro veces más que el ómnibus para el parecido número de viajeros. Se sitúa, así importante foco emisor y encargando de la polución en las ciudades. Desde la magnitud social: La entrada en la ciudad dialecto está vinculada directamente a tomar o no un automóvil, convirtiendo así en un componente de inclusión o exclusión social para algunos segmentos por grupos de la población. Nos descubre adverso a un nuevo aspecto de desglose a partir del movimiento, pues mientras las clases más altas de la sociedad acepta a los movimientos generalizados y rígido, las más perjudicial están de la mano con el sedentarismo obligado (López, 2015).

Consiguiendo a lo previo, es indispensable que las formas para estudiar, tramitar el entorno de movilizarse las personas se base a una mezcla de estas tres peticiones de sostenibilidad.

Previo a lo previo subyace la semejanza entre transbordo y movilidad. López, (2015) medita sobre estos argumentos de manifiesto que, movilidad compromete despilfarro de potencia y movilidad supone interés a las técnicas de movimiento, ofertas admisibles, tramite del gasto energético y del entorno desde un panorama más extensa que la

recuperación del cambio.

El procedimiento del entorno del transporte dará cuenta al ingreso de absoluto los grupos comunitario. El ingreso exigir que todas las técnicas de movimiento conservar consideración en el procedimiento y que la falta de entorno aclimatado a los requisitos de la forma más independiente de movimiento evidencia una margen de este tipo de transportación, impidiendo la relación extensas dimensiones de ciudadanos.

A modo como manifiesta Herce (2009), citando las investigaciones de Monzón (2007), la oferta de edificios lo que señala la conducta provisional y entorno de la demanda. Esto demanda la obligación de renovación del entorno público urbano que, hasta la actualidad ha sido experimentada como ambiguo.

El diseño hipotético designado de oferta supone: “más allá de la existencia de una demanda cuantificable de movilidad, lo que se debe buscar es cómo gestionar su expresión espacial sin que queden marginados o desatendidos algunos grupos y motivos significativos de desplazamientos. Con la perspectiva de disminuir los costes medioambientales, económicos y sociales que el sistema urbano soporta por este motivo” (Herce 2009)

Este panorama evidencia una variabilidad de ejemplar con relación a la forma de dirigir la organización y diligencia de la transporte urbana, y hace referencia el autor, este canje se determina por la exploración de herramientas de interés de los pobladores a muy diferentes dimensiones.

Menudo esta serie, el modelo urbano se basa en estimación, siendo “oficia de puente entre la planificación urbana y la práctica arquitectónica” se establece un instrumento para meditar y adaptar el entorno de la localidad a estas necesidades. Esto, compromete verificar los argumentos con los que se ha tramitado dicho entorno, que están incluso desmesurando lo actuar por lo siguiente “ingenieriles estereotipadas” o “estéticas gratuitas” (López, 2015).

Apoyando a López (2015) “El diseño urbano permite establecer relaciones entre las partes y la totalidad urbana y de esta forma abordar diferentes escalas, desde la más cercana al hombre y la sociedad hasta la intervención urbana más amplia. A través de la práctica del diseño urbano se da forma y funcionalidad al espacio otorgando continuidad a las partes. También colabora con la imagen y la identidad, haciendo factible la visibilidad e inalienabilidad – conceptos que se basan en el principio de ayudar a la población a encontrar el camino y entender cómo funciona el o los espacios urbanos”

Asimismo, la creadora hace referencia a, la opinión principal que debería organizar las guías del modelo urbano, es la estructura del entorno público que reduce el desempeño de los protocolos de protocolo, colaboración, protección física y psicológica, estética, eficazmente y económica.

En resumen, la teoría hipotética argumenta y contextualiza en el tramo transitaría como un subsistema organización de entorno y de la población, que incurre tanto en manifestación y desarrollo de la organización urbana como la de estructura social y económica. Fortalece reconciliar las diferentes nociones y creadores dos conocimientos principales:

Que el tramo transitaría es el verdadero fundamento que dirige y organiza el crecimiento físico- del entorno de la población y se establece en unos de sus elementos principales de elaboración de semejanzas rutas urbanas. Semejante, según la dimensión del proyecto y políticas recientes intervendrá en la movilidad e ingreso de las distintas acciones urbanas. De acorde el punto número uno, siendo el entorno transitorio constituyente básico de la estructura de sus distintas tramas urbanas incurren según su proyecto y creación en la condición del espacio conocido y el panorama de la población ya que: i) incurre en las maneras de la movilizarse y hace mención según su valor y señalización. ii) limita técnicas de circular y comprobar la ciudad. iii) limita la integración de los pobladores y de los distritos entre sí e alcanzan en el alcance de correspondencia de pobladores, la calidad del entorno público urbano y nuestro panorama (López, 2015).

Por lo estudiado completo que guie el modelo promediado de la red transitaría sino colabora a argumentar la modificación de esa arma de la ciudad, sino que evoluciona en meditar en la movilizarse, la elaboración del entorno principal y su calidad, el panorama de las poblaciones.

### **2.3. Definición de los términos**

**Accesibilidad** (Lucano, 2018): Esta probabilidad de los pobladores, y es relativo de ciertas movilidades restringidas, de poseer de las aptas limitaciones de certeza y soberanía para el crecimiento de sus ocupaciones, sin limitaciones provenientes del medio físico urbano, arquitectónico o de la movilidad.

**Estacionamiento** (Lucano, 2018): Un aparcamiento es el entorno somático de la cual un taxista deja el vehículo mientras pasa un tiempo determinado. Al transcurso de las horas

los procesos de aparcamiento se han transformado el propósito de comodidad a los beneficiarios, pasando del proceso habitual, la cual radica en dejar la movilidad en un lugar de la calle, al instaurar edificios definidos exclusivamente para alojar automóviles.

**Estacionamientos convencionales** (Ballón, et al., 2018): Los aparcamientos son parte del proceso de transporte, así como las movilidades y las calles, donde el aparcamiento es el inicio o el final de un viaje. Éstos están situados en zonas públicas como las vías, plazas, parques, o en pertenencia privadas como aparcamiento a nivel de bóveda a nivel del suelo.

**Estacionamientos en áreas públicas** (Ballón, et al., 2018): Son esos presentidos retener tal fin que se encuentran contiguo a las orillas, parques y plazas, lotes. La continuidad de las movilidades en estos aparcamientos es de tiempo indeterminado y sin costo determinado. Asimismo, los estacionamientos en las vías se clasifican en vías de zonas rígidas (estacionamiento restringido) y vías de zonas flexibles (estacionamiento autorizado).

**Estacionamientos privados** (Ballón, et al., 2018): Son aquellos que se encuentran en terrenos privados o son parte de una edificación. La permanencia de los vehículos es controlada y tienen un costo por hora.

**Gestión de la demanda** (Lucano, 2018): El grupo de tácticas encaminadas a cambiar la conducta de viaje de las personas (cómo, cuándo y dónde viaja la gente) con el fin de incrementar la eficiencia de los métodos de movilidad y lograr metas determinados de política pública conducir al desarrollo sostenible.

**Movilidad sostenible** (Lucano, 2018): el movimiento que elaboramos en nuestra ciudad o país para que no perjudique el entorno ambiental, interpreta un grupo de sistemas y actividades para perfeccionar los principales de movilidad con que contamos.

**Políticas de estacionamiento** (Lucano, 2018): Los regímenes de aparcamiento se originan de la carencia de producir una mejor reglamentación de los entornos para favorecer a las personas, tienen por finalidad el aumentar la eficacia y mantener la movilidad mediante limitaciones de importe y recursos del entorno, desmotivando el uso del automóvil: regímenes de aparcamiento bien creadas engloban aparcamientos públicos y privados de métodos incluida, se basan en métodos de diligencia en acorde con el espacio urbano y menor costos límites del tráfico como el agolpamiento (tanto de usuarios de automóvil como de movilidades público y modos no motorizados), la contaminación y el peligro de accidentes.

**Segregación** (Lucano, 2018): Se comprende como desglose del distanciamiento estimulando por considerable, edificaciones como puentes, calles vehiculares, o aparcamientos que traspasan son indispensable un entorno urbano. Como hace referencia al desglose el pueblo se divide urbanística y socialmente creando que se procese y que cada asociación social que reside en una parte señalada necesitando de interacción o complicando funda una, y en resultado, la ciudad se descompone y se hace menos densa.

**Tráfico vehicular** (Lucano, 2018): La saturación movilizándose se determina como la rareza producida por la congestión de movilidades en una calle, calle u autopista, lo cual transforma como resultado aumentos en la duración del viaje y adquisición desmesurado de propano. Además, traen conjunto de variedades enormes daño propias de la ocupación



exorbitante uso del automóvil como lo son la inoculación sonora, visual y ambiental.

## **2.4. Hipótesis**

La presente investigación por ser una investigación descriptiva no presenta hipótesis.

## **2.5. Variables**

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

#### **Variable Independiente (X): Espacio viario**

Es el entorno público donde se correlacionan y circulan libremente las variantes habitantes de una ciudad comprobando como un entorno social, democrático y significativo.

### **2.5.2. Definición operacional de la variable**

#### **Variable Independiente (X): Espacio viario**

En la zona que toma en cuenta el tráfico y estacionamiento, el transporte público, los usos privativos y las redes de servicio, bajo los criterios de calzada vial, transporte público, usos privativos y redes de servicio.

## 2.6. Operacionalización de variables

**Tabla 1**

*Operacionalización de variables*

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Variable Independiente Espacio Viario	Es el espacio público donde se relacionan y transitan libremente los diversos habitantes de una ciudad reconociéndose como un espacio social, democrático y significativo.	Toma en cuenta el tráfico y estacionamiento, el transporte público, los usos privativos y las redes de servicio.	Calzada vial	La circulación de vehículos
				El estacionamiento
				El peatón
			Transporte público	Coexistencia entre transporte público y vehículo privado
				Transporte público colectivo e individual
			Usos privativos	Puntos de accesos a la red
				Quioscos y puntos de venta
				Comercio ambulante
				Terrazas y bares
				Puntos de información y publicidad
Redes de servicio	Áreas o subterráneas			
	Jerarquía de redes			
	Recolección de residuos			
			Vehículos	

*Fuente:* Elaboración propia.

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1. Método de investigación**

La técnica utilizada fue el Método Científico, viene a ser un proceso de estudio dependiente más que nada en la elaboración del conocimiento científico, donde concreta la medición y el conocimiento práctico como sus bases convenientes, así como el sometimiento a las pruebas del razonamiento. Esto quiere decir que la táctica científica es un dispositivo de estudio que accede, en teoría, discernir las practicas científicas de las que no son.

#### **3.2. Tipo de investigación**

La presente actividad es de tipo aplicada ya que tiene por misión solucionar un definido problema o determinado específico, orientando en la búsqueda y fortalecimiento del conocimiento para su práctica y, por ende, para el prosperar del desarrollo cultural y científico. Considerando que la investigación aplicada se basa en una necesidad social práctica por resolver, aplicaremos lo conocimientos previos para definir cuáles son las características del espacio viario en la transitabilidad vehicular en las calles del distrito de Huancayo el año 2020 teniendo en cuenta los materiales de la zona de estudio

### **3.3. Nivel de investigación**

El nivel del presente estudio es descriptivo por lo que, medir y describir es una característica en este tipo de investigación. Es de importancia indicar que el estudio explicativo se requiere de puntualizar las peculiaridades de las personas que está investigando. Esta norma se centra más en el “qué”, en lugar del “por qué” del sujeto de estudio. En otros términos, su principal estudio detalla la naturaleza de una fracción demográfica, sin promediar en las analizar por las que se elabora una determinada rareza. Es decir, “describe” el tema de investigación, sin cubrir “por qué” ocurre.

### **3.4. Diseño de investigación**

El presente trabajo es un estudio de modelo no experimental, del tipo transversal y del sub tipo transversal descriptivo; ya que no se manipularán las variables y se tomarán los datos en un determinado momento. El estudio no experimental es el tipo de indagación que carece de una variante independiente. En cambio, el averiguador verifica el contexto en el que se realiza el fenómeno la investigación experimental no y lo examina para para obtener información.

A diferencia de, donde las variables se mantienen constantes, el estudio no experimental se ejecuta cuando, durante el estudio, el estudio no puede controlar, manipular o modifica los sujetos, sino que se basa en la explica las observaciones para llegar a un término. Esto significa que el sistema no debe basarse en correlaciones, averiguar o estudios de caso, y no puede manifestar una verdadero vinculo de causa y efecto.

### **3.5. Población y muestra**

#### **Población:**

La población estuvo conformada por las vías del distrito de Huancayo.

#### **Muestra:**

Para la muestra se tomaron las vías comprendidas entre la avenida Huancavelica y el jirón Huancas y desde el jirón Ayacucho hasta el jirón Tarapacá.

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

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

##### **Fuentes primarias**

La técnica que se aplicó fue el de la *observación de campo* por ser una investigación no experimental.

#### **3.6.2. Instrumentos:**

Entre las herramientas que fueron empleadas, se encuentran el cuestionario y las listas de cotejo, los cuales están conformados por un conjunto de interrogantes o ítems en función a las variables que permiten la medición, y que son transformados teniendo en cuenta las finalidades del estudio.

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

Las referencias de la caracterización fueron almacenadas en el software Microsoft Excel.

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

La técnica para examinar la proporción de los datos iniciales, una vez que las notas se han codificado, transmitido a una matriz, guardado en un archivo y limpiado de falsedad, luego de eso se arranca a examinarlos.

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS**

En este capítulo se presentan los principales resultados de la investigación, en los cuales se muestra cuáles son las características espacio viario en el punto urbano de la Provincia de Huancayo. Cabe advertir que en este capítulo sólo se introducen los cuadros más principales y significativos que nos van a acceder demostrar o rehusar cada una de las hipótesis planteadas.

Respecto al espacio viario de la ciudad de Huancayo es importante tener en cuenta que es tanto de los peatones como de los conductores de vehículos, así como de los que quieren utilizarlo para poner un comercio o realizar actividades. Todos compiten por él, todos tienen derechos legítimos, y es un bien escaso que además su uso genera incentivos para que este sea privativo. Apreciamos que a pesar que hay normas, los vehículos ocupan todas las aceras para estacionarse prácticamente, los peatones cruzan por todos lados y hay personas que ponen sus cosas y ocupan la vía pública como parte de su tienda o local de expendio de algún producto.

Se debe tener en consideración de que la función de la municipalidad de la ciudad de Huancayo es el de brindar los servicios cívicos, administrativos, sociales, comerciales

y culturales en la dimensión distrital a la población, debiéndose formar como elemento activo de ocupación terciaria del vínculo urbano-rural. Huancayo, además de ello, debe realizar los mencionados cargos a nivel provincial. Esto integran los servicios gubernamentales y administración pública a dimensiones provincial y distrital, columna vertebral de los lazos urbano-rurales de la provincia y, en exclusivo, del valle del río Mantaro, Base técnica, económica y material para la elaboración del rendimiento micro regional, tanto del margen de la oferta como de la demanda. Principal núcleo micro regional para el suministro de servicios, comercio e industria, alternador de oferta laboral y mayor resolutivo productivo. Centro económico, financiero y cultural de la provincia.

Eje de vinculaciones económicas, sociales y comerciales transversales hacia otras áreas del interior, principalmente de la provincia de Jauja, y extra regionalmente hacia Lima, principalmente.

### **Los anchos de calzada vial en el centro urbano de la Provincia de Huancayo**

Para este caso comenzaremos mencionando que en esta área se consolidan los encargados equipamientos y edificaciones de servicios de la ciudad y tiene un bosquejo funcional mono céntrico en origen al Casco Urbano.

El uso selecto dentro el Área Central tiene una densidad mayor a 200 ha. /ha. El método vial local es imperfecto, las calles son muy angostas con promedio de 10.00 m de sección transversal a excepción de la Calle Real, Av. Huancavelica, Paseo la Breña y la Av. Ferrocarril. El 100% de las calles están firme, no tienen sostenimiento constante, no pueden conservarse de forma apropiada obras de alcantarillado pluvial por lo que en las del periodo de lluvias las calles se transforman en ríos dificultando la circulación peatonal y vehicular, por este motivo a las calles asfaltadas se dañan.



## Figura 1

*Avenida Huancavelica entre el jirón Ayacucho y el jirón Cuzco*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Se puede observar que las viviendas no están alineadas.

## Figura 2

*Avenida Huancavelica y jirón Cuzco*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Se observa que la vereda es menor a 1.20 m de ancho que debe cumplir según norma y el poste está mal ubicado invadiendo la vereda.

### **Figura 3**

*Avenida Huancavelica y jirón Huánuco*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* los muros de concreto están ubicados en la vereda, obstaculizando el tránsito peatonal.

### **Figura 4**

*Avenida Huancavelica entre jirón Huánuco y jirón Tarapacá*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Las casas no están alineadas por ende la vereda se hace más estrecha.

## Figura 5

*Jirón Tarapacá entre la avenida Huancavelica y jirón Junín*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Las casas no están desalineadas y por ende la vereda tiene un ancho menor a 1.20 m que debe medir según norma.

## Figura 6

*Jirón Tarapacá y Jirón Junín*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Se interrumpe el paso peatonal con los anaqueles que exhiben para venta.

## Figura 7

*Jirón Tarapacá entre el jirón Arequipa y la calle Real*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Las casas no están alienadas por ende, la vereda no cumple la medida de 1.20 m.

## Figura 8

*Jirón Huánuco entre el jirón Arequipa y el jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Existen construcciones que obstaculiza el paso peatonal con la ingreso y salida de las maquinarias.

## **El transporte público en el principal urbano de la Provincia de Huancayo**

La circulación urbana se enfoca principalmente en el área urbana principal, las vías más aglomeradas son las siguientes: Calle Real, Huancavelica, Av. Ferrocarril, Av. Guiraldes, Jirones Ancash, Arequipa, Tarapacá, Cajamarca, Angaraes, Ayacucho, Ica, Calixto, Mantaro y otros.

El sector principal se ha transformado en un gran terminal terrestre porque se ubican 26 estacionamientos de las empresas que brindan servicio a nivel nacional, regional; provincial e Interdistrital.

Mayor parte de los sectores intervenidos son establecidos y coexiste una dimensión regular de estructura del entorno. Los entornos externos tienen un mayor grado de desorden espacial que incorpora una ruta urbana sin jerarquía y en gran parte decreta por el voluntario del vecindario o transformación ilícito de capacitar urbana.

La Zona principal de Huancayo muestra una mayor cifra de construcción con diferentes ejes, en fases de orden de la figura urbana en las vías céntricas: Jr. Cajamarca en el Tramo Av. ferrocarril y Av. Huancavelica, con departamento viales distintos.

Es el conjunto el panorama urbano de la población, principalmente de la Zona principal, es desorganizando necesario al descuido de las propiedades, unidades arquitectónicas de apretado valor cultural y el atropello incontrolado de la difusión.



## Figura 9

*Jirón Cajamarca entre la calle Real y el jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Los productos que venden varias tiendas comerciales están ubicadas fuera de dichos establecimientos.

## Figura 10

*Jirón Lima*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* El tránsito vehicular se ve interrumpido por triciclos que expenden frutas estacionados en las vías.

## Figura 11

*Jirón Lima y jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Se observa un puesto de jugos que obstaculiza el pase peatonal.

## Figura 12

*Jirón Lima y jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* En la salida del colegio hay puestos de anticuchos que están en la vereda y la vía obstaculizando el pase de los escolares y vehículos que transitan por a zona.

### Figura 13

*Jirón Ayacucho entre jirón Moquegua y el jirón Libertad*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Un puesto de golosinas que sobresale a la vereda.

### Figura 14

*Jirón Ayacucho y Jirón Junín*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Una vivienda en construcción, que descarga sus materiales en la vereda.



### **Las características de los usos privativos en el punto urbano de la Provincia de Huancayo**

El Comercio principal está ubicado dentro del sector delimitado entre las calles Av. Huancavelica, Av. Ferrocarril, Jr. Tarapacá y Jr. Ayacucho ahora se aproxima la consolidación. El Comercio Intenso se está ejecutando al entorno del Mercado Modelo y Mercado Mayorista (Raes Patiño, Maltaría, Asociación de Productores Miguel Sotero, La Caserita y otros).

Estas zonas necesitan de un adecuado nivel de encargo y de conjunto en correspondencia a sus requisitos sociales, económicos y productivos necesitando de la Zona principal de Huancayo para la actividad y crecimiento, mostrar inclinación para la difusión e incremento dilatado material, solicitando de una edificación de orden que inserta la distribución de principales centros urbanos alterno de encargo completos para organizar dicho territorio y ayudar a su progresividad.

Las singularidades de edificación son las siguientes:

La región para este fin coexistir en la ruta comprendido entre el Jr. Ayacucho, Av. Ferrocarril Este y Sur y la Av. Huancavelica, así como conductores comerciales en los ejes Calle Real, Av. Huancavelica

El sector de comercio metropolitano se localiza en el Sector Cc, del 100% del área de ahora el 65.82% está regir a comercio y servicios por lo que contribuir el centro comercial principal del área metropolitana que tiene importancia regional y externo en el servir diferenciando de bienes, servicios y financieros.

Este modelo de negocio se exterioriza en la zona fortalecer urbana de Huancayo en donde el 40% de construcción son de instrumento ordinario.

El impedimento está produciendo por el aparcamiento de autos que esconden la ruta Chupuro, Huayuchachi, Llamus y Auquimarca, que utilicen espacio de parqueo y por el comercio

ambulatorio al entorno del mercado (calle Cajamarca, Pasajes del mercado, Prialé, Calle Mantaro) y a partir de las 6p.m. en la Av. Ferrocarril.

### **Figura 15**

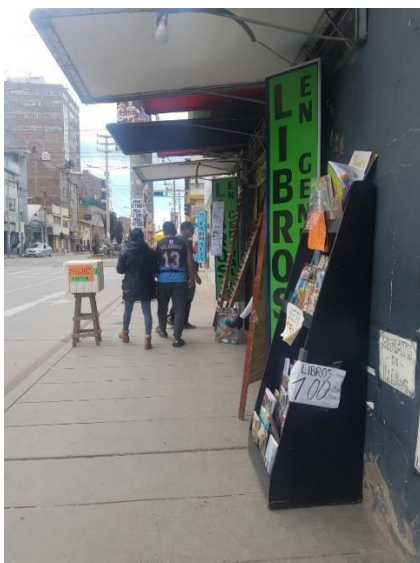
*Jirón Puno entre la avenida Huancavelica y jirón Junín*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* En las veredas a las afueras del hospital, están ubicados puestos de comida obstaculizando el paso peatonal

### **Figura 16**

*Paseo La Breña y avenida Huancavelica*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Los stands de venta de libros están fuera del establecimiento.

## Figura 17

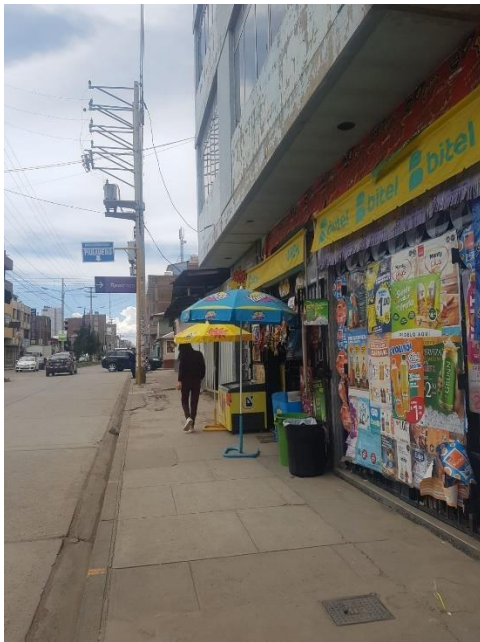
*Avenida Huancavelica entre jirón Loreto y el jirón Ica*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Obstaculización de la vereda con los anuncios de los restaurantes.

## Figura 18

*Jirón Cajamarca y Avenida Huancavelica*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* El freezer de helados perteneciente a la tienda, está ubicado fuera de dicha tienda, invadiendo la vereda.

## Figura 19

*Jirón Tarapacá y jirón Junín*



*Fuente:* Elaboración propia. Nota: Los stands metálicos están ubicados fuera del establecimiento interrumpiendo el paso peatonal.

## Figura 20

*Jirón Tarapacá y Jirón Libertad*



*Fuente:* Elaboración propia. Nota: El puesto de jugos están invadiendo la vereda y la calzada.

## Figura 21

*Jirón Tarapacá entre el Jirón Libertad y el Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Los estantes metálicos están invadiendo parte de la vereda.

## Figura 22

*Jirón Tarapacá y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Un carrito de golosinas invade la vereda.



### Figura 23

*Jirón Huánuco y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. Nota: El restaurante tiene su pizarra en plena vereda, obstaculizando el paso peatonal, más adelante hay una bodega que tiene un freezer para helados que también sobresale de su local.

### Figura 24

*Jirón Cajamarca y Jirón Junín*



*Fuente:* Elaboración propia. Nota: Se observa un puesto de jugos instalado en la vereda.

## Figura 25

### *Jirón Tarapacá y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. Nota: En toda esa recta de Jirón Tarapacá venden diversos productos los cuales están ubicados en la vereda para exhibición

## Figura 26

### *Jirón Tarapacá y la Calle Real*



*Fuente:* Elaboración propia. Nota: Al lado izquierdo se observa que las gigantografías de las vidrierías están ubicadas en la vereda, al lado derecho observamos que hay un puesto de periódicos que también está ubicado en la vereda, así obstaculizando el paso peatonal.

## Figura 27

*Jirón Huánuco entre la calle Real y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* La ferretería bota las cajas en la vereda obstaculizando el paso peatonal por completo.

## Figura 28

*Jirón Cajamarca y Jirón Libertad*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* El colegio Líderes Pacifistas ubicó su carpa para brindar información en la vereda así obstaculizando el paso peatonal



## Figura 29

*Jirón Cajamarca y Jirón Libertad*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* En la esquina está ubicado un puesto de jugos.

## Figura 30

*Jirón Cajamarca entre Jirón Moquegua y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* En algunas tiendas comerciales los sillones están fuera de dichos locales, también observamos que la medida de la vereda no es 1.20 m como dice la norma.

### Figura 31

*Jirón: Arequipa entre Jirón Cajamarca y Jirón Piura*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Hay tiendas que han puesto diversos objetos en la vereda.

### Figura 32

*Jirón: Ica y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Los productos de la tienda están ubicados en la vereda, obstaculizando el paso peatonal.

### Figura 33

*Jirón Ica y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* La mayoría de las tiendas de muebles en esa recta tienen sus productos ubicados en la vereda

### Figura 34

*Jirón: Ica y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Se observan que los colchones y roperos están fuera de las tiendas.

### Figura 35

*Jirón Cajamarca y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Los maniqués de las tiendas están ubicados fuera, obstaculizando el paso peatonal.

### Figura 36

*Jirón Junín entre Jirón Loreto y Jirón Ica*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Fuera de la vidriería están ubicadas unas mesas que obstaculizan el libre paso de las personas.



### Figura 37

*Jirón Loreto y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* En la esquina hay un puesto de jugos en la vereda.

### Figura 38

*Jirón: Loreto y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Un puesto de anticuchos obstaculiza el paso peatonal, así mismo una vivienda está desalineada, por ende, la vereda es menor a 1.20 m.

### **Figura 39**

*Jirón Loreto entre Jirón Arequipa y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* las tiendas que venden luces, focos tienen sus vitrinas fuera de sus locales, obstaculizando el paso peatonal.

### **Figura 40**

*Jirón Loreto y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Viviendas desalineadas, las tiendas tienen sus productos fuera de sus locales.

**Figura 41**

*Jirón Loreto y Jirón Arequipa*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Viviendas desalineadas y un puesto de frutas en la vereda.

**Figura 42**

*Jirón Loreto entre Jirón Arequipa y la calle Real*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Las vitrinas de diversas tiendas están fuera de sus locales.

### Figura 43

*Jirón Moquegua entre Jirón Puno y Paseo La Breña*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Las florerías tienen sus flores fuera de sus locales, obstaculizando el pase peatonal

### Figura 44

*Jirón Puno y Jirón Moquegua*



*Fuente:* Elaboración propia. *Nota:* Un puesto de frutas ubicado en la vereda.



## **Las redes de servicio en el centro urbano de la Provincia de Huancayo**

El Área principal cuenta con los trabajos básicos: agua, desagüe y energía eléctrica, alcantarillado pluvial y telefonía, debido al alto grado de densidad, las ocupaciones de agua y desagüe son defectuosas, porque las tramas datan de hace aprox. 50 años y por el grado de consistencia que existe ahora.

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2007, el 81.05% de las viviendas del distrito de Huancayo se suministra de agua mediante relaciones del tramo pública dentro de la vivienda, 12.45% mediante relaciones del tramo pública fuera de la vivienda y el 2.24% se suministrar por ríos, manantiales o acequia.

En el distrito de Huancayo, según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2007, el 75.24% de las viviendas detallan con servicio higiénico engranado a un tramo público adentro de la vivienda, 12.42% detalla con servicio higiénico engranado a un tramo público fuera de la vivienda, y el 5.91% no detalla con el servicio

En la ciudad de Huancayo el beneficio de aprovisionamiento de potencia eléctrica está custodiado de la empresa representante Electrocentro S.A. Dicha empresa suministra de energía a través de vínculos domiciliarias que logran el número de 23,736, 14,565 y 31,923 en las ciudades de Huancayo, Chilca y El Tambo correspondiente, que simboliza el 95.13%, 91.45% y 96.07%.

## **CAPITULO V**

### **DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

#### **Respecto a los anchos de calzada vial en el punto urbano de la Provincia de Huancayo**

Los anchos de calzada no tienen un ancho adecuado en todas las vías en estudio, no cumplen con la normatividad estipulada, asimismo vemos que el ancho de las veredas también no es uniforme. En las vías que fueron parte de este estudio, tener que evitarse paréntesis en la corriente de tráfico. En las calles de doble conocimiento, se responsabiliza determinar las nociones conciliadoras un espacio central (berma central). La mayoría de calles a pesar de ser consideradas zonas rígidas lo cual imposibilita que los vehículos puedan estacionarse por un tiempo indeterminado, son invalidadas con vehículos que son estacionados de manera imprudente en ambos lados de las vías por horas, y esto genera problemas para los vehículos que desean transitar por dichas vías. A pesar de tener lugares o espacios destinados a guardar vehículos tales como cocheras, muchos de los conductores prefieren dejar sus vehículos en las calles por evitar pagar una tarifa por guardar sus vehículos en estos lugares. De acuerdo al Manual de diseño geométrico de vías urbanas el ancho de calzada de varias de las vías comprendidas entre la avenida Huancavelica y el jirón Huancas y desde el jirón Ayacucho hasta el jirón Tarapacá, no cumplen con la normatividad, es decir no cumplen con los anchos recomendables de los 3.00 m e incluso en algunos tramos ni siquiera cumplen con el ancho

mínimo carril de 2.75 m que deberían tener por ser consideradas dentro de la clasificación de vías; como vías locales.

### **Respecto al transporte público en el punto urbano de la Provincia de Huancayo**

Para este estudio se analizó desde el punto de vista que, dentro de los espacios viarios, el componente del transporte público es afectado por diversos comerciantes en las vías principales de la ciudad e Huancayo, perjudicando un adecuado y fluido tránsito vehicular. Asimismo, en las encrucijadas donde los semáforos están aledaños se requiere una coordinación para disminuir las interrupciones a la circulación directa. Los transitadores deben atravesar solamente en las señales peatonales o en interacciones semaforizadas singulares creadas para el movimiento de peatones. Los aparcamientos de la movilidad pública deberán ser creados para minimizar las interrupciones con el desplazamiento del tránsito directo. Se sugiere que estas calles cuenten con carreteras de servicio fronterizo para el ingreso en los dominios. En las calles, el aparcamiento y desembarca las mercancías está prohibido y no se acepta el aparcamiento público en locales privados cuando las calles situadas tengan la sección oblicua igual o mayor a 14.00 ml. El término de la calle arterial, no corresponde al de Avenida, sin embargo, muchas calles arteriales o primordiales han recibido en lo global la denominación de tales. De acuerdo al Manual de carreteras: Diseño geométrico; las veredas y calzadas no cumplen con la sección transversal típica con calzada en poblaciones con zona comercial, como las veredas que deberían tener una sección, mínima de 1.50 m. lo cual genera problemas a la adecuada transitabilidad del transporte público y también privado ya que las personas no transitan por las aceras o veredas, sino que lo hacen por la pista; debido a que las medidas del ancho de las veredas no son adecuadas de acuerdo a norma y también en muchos casos, son invadidas porque muchos comerciantes extienden el expendio de sus productos a las afueras de su local de venta.

## **Respecto a las características de los usos privativos en el punto urbano de la Provincia de Huancayo**

Dentro de los usos privativos hablamos de los quioscos y puntos de venta, el comercio ambulante, puntos de información y publicidad: en este ámbito se verifica que los quioscos de venta de periódicos perjudican el tránsito peatonal al haber sido instalados en las veredas de distintas calles de la ciudad, lo cual está prohibido por la municipalidad, pero aun así se sigue con la proliferación de estos quioscos. Lo mismo sucede con el comercio ambulatorio instalado en las veredas que también imposibilitan el adecuado tránsito peatonal, y las tiendas comerciales que sacan sus productos o mercaderías a las afueras de sus locales, invadiendo las veredas de la ciudad. Estos usos privativos contradicen el cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 641-MPH/CM, donde esta ordenanza promueve las medidas de bioseguridad en establecimientos privados y público como locales comerciales, industriales y de servicios.

## **Respecto a las redes de servicio en el punto urbano de la Provincia de Huancayo**

Las redes de agua y electricidad trabajan de manera adecuada, así como también el servicio de recolección de residuos sólidos urbanos. La labor de los camiones recolectores de residuos sólidos se hace más laboriosa al encontrar diversos residuos dispersos en varios espacios de las veredas por la inadecuada disposición de muchos comerciantes ambulantes y comerciantes con locales que tampoco son sensibles a poder dejar sus residuos de manera adecuada lo cual permitiría a facilitar el trabajo de estos camiones recolectores. De acuerdo Nueva ley de gestión integral de residuos sólidos, D.L. N°1278, también corroboramos que la municipalidad viene desarrollando de una manera adecuada en la recolección de los residuos sólidos ya que la Ley manifiesta en la función de los municipios, son ellos tienen el compromiso del servicio de acumulación, movilidad y sistema final segura de los sobrantes sólidos al integro los vecinos. Además, tienen la función de recaudar por ese servicio y de cuidar por la salud pública,

sustentando las ciudades libres de segmentos. Asimismo, Debemos apoyarlos en extender sus aforos, pues los municipios son las entidades delegadas de dar el servicio de acumulación, transporte y colocación final segura de los sobrantes sólidos. Hoy tenemos un gran déficit, pues afueras del 30% de la basura queda en las calles y más del 50% de la basura no llega a un atestado sanitario, espacio de disposición final segura.

## CONCLUSIONES

A través de esta investigación se logró exponer el deficiente sistema que tiene la municipalidad de Huancayo para poder brindar un control adecuado en el tránsito vehicular de la población de esta ciudad ya que existen muchos sectores que evidencian lo dificultoso que es transitar por que el ancho de las calzadas de las calles del centro urbano de Huancayo no tienen las medidas adecuadas de diseño de acuerdo a la normatividad que existe, y adicionalmente a ello debido a que muchos comerciantes ambulantes invaden las parte de las calzadas de forma antojadiza en cualquier momento del día o por varios días.

La coexistencia entre transporte público y vehículo privado ha incrementado el parque automotor en la ciudad de Huancayo, es por ello que existe el colapso en la transitabilidad vehicular en la ciudad de Huancayo, Esta investigación ayuda a colaborar al argumentos de la red transitaría, su correlación con la movilización y el panorama , ayuden al progreso de procedimientos de herramienta de exámenes que ayudara ,a una expectativa sistémica, definir estándares y apreciaciones de modelo del entono desde la visualización de la sustentabilidad.

Los quioscos de periódicos, comerciantes ambulantes y demás puntos de publicidad que están en las calles principales de la ciudad de Huancayo, y que están invadiendo, perjudican en demasía el tránsito peatonal y el que las autoridades correspondientes no tomen medidas correctivas al respecto, está haciendo que se incrementen los puntos de venta ambulatorio en las veredas. Estos problemas se relacionan con el incremento urbano, transporte, tramos de las calles y el panorama en la organización y creación del entono vial.

En las redes de servicio como la recolección de residuos si bien es cierto se da de manera constante a través de los vehículos recolectores de residuos, cada vez se vuelve más laborioso ya que los comerciantes ambulantes, quioscos, y tiendas comerciales botan sus desperdicios de manera inadecuada, lo cual perjudica a las veredas que son para el tránsito peatonal perjudicando los componentes social, funcional, ambiental y paisajística para lo cual fue diseñada dichas veredas. Frente a ello se aprecia que la municipalidad provincial de Huancayo realiza su labor de manera adecuada para evitar la contaminación que generan en las calles del entorno urbano de la ciudad.

## RECOMENDACIONES

Es importante tener en cuenta que los itinerarios de entrada son la herramienta más habitual para ejecutar valoraciones de acoplamiento territorial. Además de ser un instrumento básico para el proyecto espacial y de las movilidades, valoran el choque y ayudan a direccionar los efectos vertebradores que imagina la mejora de las edificaciones (Pueyo et al., 2009). No posibilita, entre los tramos de comunicación y los núcleos de población, evidenciando la inestabilidad, la desunión espacial centro - periferia y la impulsa de los procedimientos de transporte.

Se debe priorizar los temas de espacios viarios privilegios ser de gran interés para la posterior toma de determinación en materia de proyección y priorización de los estudios en la edificación. No obstante, no dejan de ser instrumentos útiles en la medida que el beneficiario esté preparado para su explicación, y no han de ser mezcla descriptiva, sino que deben evaluar como herramienta que ayuden a la toma de determinación en las políticas de estabilidad territorial.

Las autoridades competentes deben tomar interés real en ver estos temas de la optimización de los espacios viarios, con el propósito de los pobladores de la ciudad de Huancayo pueda vivir en una ciudad sostenible y sustentable,



## REFERENCIAS

- Aón, L. (2012). Transformaciones de la movilidad y de la accesibilidad urbana frente a los procesos de localización y re localización residencial en el Partido de La Plata en el periodo 2001-2011. Proyectos de Investigación y Desarrollo. UNLP-SECYT.
- Ballón, G., Meza, Y., Monroy, Y., Peláez, A, y Quispe, R. (2018). *Propuesta de implementación de un edificio de estacionamientos en el centro histórico de la ciudad de Cusco. Caso de estudio: Club Internacional Cusco.* (Tesis de Posgrado). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas; Lima, Perú.
- Borja, J. (2001). La ciudad del deseo en La ciudad construida urbanismo en América Latina. Quito, Ecuador, 2001.
- Castells, M. (2005). La era de la información: economía, sociedad y cultura. Vol. I. La sociedad red. Madrid: Alianza S.A.
- Colafranceschi, D. (2007). "Landscape + 100 palabras para habitarlo". Ed. Gustavo Gili.
- Corraliza, J. (2009). Emoción y espacios públicos: La experiencia humana de los escenarios urbanos. Universidad Autónoma de Madrid.
- Escobar, D. (2008). *Instrumentos y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas.* (Tesis de posgrado). Universidad Politécnica de Cataluña; Barcelona, España.

- Estévez, X. (2007). “Paisajes urbanos con-texto y sin-texto” en “La construcción social del espacio”. Madrid; Editorial Nueva, S.L
- Frediani, J (2010). “Lógicas y tendencias de la expansión residencial en áreas periurbanas. El partido de La Plata, Buenos Aires, Argentina, entre 1990 y 2010”. En línea. (Tesis doctoral). Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Garrido, D. (2013) Agricultura sobre los desechos de la ciudad posindustrial: Identidad y desarrollo social. E-rph, 13: [en línea] [Fecha de consulta: 07-12-2020] <http://hdl.handle.net/10481/36006>. Universidad de Granada.
- Gurevich, R. (2005). Espacio geográfico, territorio y paisaje. Tres conceptos, tres aproximaciones. En *Sociedades y Territorios en tiempos contemporáneos. Una introducción a la enseñanza de la geografía*. Editorial Fondo de Cultura Económica S. A., Buenos Aires, Argentina.
- Herce, M. (2008). “Calles versus redes viarias urbanas”. En 2do. Congreso, Paisaje e Infraestructuras. Ed. Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Sevilla.
- Herce, M. (2009). “Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano”. Ed. Reverté, Barcelona.

- López, M. (2015). *Red viaria, ciudad y paisaje aproximación teórica metodológica para su diseño*. (Tesis de posgrado). Universidad Nacional de La Plata; La Plata, Argentina.
- Naredo, J. y Rueda, S. (1996). La construcción de la ciudad sostenible: fundamentos. En Biblioteca Ciudades para un Futuro Más Sostenible. Madrid. [Fecha de consulta: 02-8-2014] <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/lista.html>
- Piris, V. (2007). *La problemática de aparcamiento en una ciudad densa: ejemplo de nou barris de Barcelona*. (Tesis de posgrado). Universidad Politécnica de Cataluña; Barcelona, España.
- Espejo, F. (2014). *Planificación del estacionamiento vehicular en campus universitarios de la ciudad de Bogotá*. (Tesis de Posgrado). Universidad Nacional de Colombia; Bogotá, Colombia.
- Lucano, D. (2018). *Evaluación de los estacionamientos subterráneos en rivera Navarrete*. (Tesis de pregrado). Pontificia Católica del Perú; Lima, Perú.
- Ramírez, X. (2016). *Análisis de la demanda actual y demanda futura de estacionamientos públicos considerando la oferta actual de estacionamientos públicos, el flujo vehicular y la capacidad vial de la avenida la cultura en el tramo comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle*. (Tesis de pregrado). Universidad Andina del Cusco; Cusco, Perú.
- Rueda, S. (2001). “Modelos de ordenación del territorio más sostenibles”. Barcelona: Biblioteca Ciudades para un Futuro más Sostenible.

Vivas y Pellicer (2008). Ciudad, tecnología y movilidad: espacios de sociabilidad transitoria. En T. Vidal y B. Fernández (eds.), Psicología de la ciudad. Debate sobre el espacio urbano. Barcelona.

Zoido F. (2006). Paisaje e infraestructura. Interacción, sinergias y prioridades de actuación. En Congreso, Paisaje e Infraestructuras. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

## **ANEXOS**

MATRIZ DE CONSISTENCIA

EL ESPACIO VIARIO EN EL CENTRO URBANO DE LA PROVINCIA DE HUANCAYO

PROBLEMA	OBJETIVO	MARCO TEORICO	HIPOTESIS	VARIABLE	METODOLOGIA
<p><b>Problema General</b></p> <p>¿Cuáles son las características espacio viario en el centro urbano de la Provincia de Huancayo-2020?</p>	<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Determinar cuáles serían los efectos del fuego por incendio en el comportamiento del concreto armado de los elementos estructurales de edificios de la ciudad de Huancayo – 2020.</p>	<p><b>A Nivel Internacional</b></p> <p>- Borja, J. (2001). La ciudad del deseo en La ciudad construida urbanismo en América Latina Quito, Ecuador, 2001.</p> <p>- Castells, M. (2005). La era de la información: economía, sociedad y cultura. Vol. I La sociedad red. Madrid: Alianza S.A.</p> <p>- Corraliza, J. (2009). Emoción y espacios públicos: La experiencia humana de los escenarios urbanos. Universidad Autónoma de Madrid.</p>	<p>La presente investigación por ser una investigación descriptiva no presenta hipótesis.</p>	<p><b>Variable 1:</b></p> <p>Espacio viario</p> <p><b>Dimensiones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calzada vial</li> <li>- Transporte público</li> <li>- Usos privados</li> <li>- Redes de servicio</li> </ul>	<p>Método: Científico</p> <p>Tipo: Aplicada</p> <p>Nivel: Descriptivo</p> <p>Diseño: No experimental</p>
<p><b>Problemas Específicos:</b></p> <p>a) ¿Cómo son los anchos de calzada vial en el centro urbano de la Provincia de Huancayo - 2020?</p> <p>b) ¿Cómo se viene dando el transporte público en el centro urbano de la Provincia de Huancayo - 2020?</p> <p>c) ¿Cuáles son las características de los usos privados en el centro urbano de la Provincia de Huancayo - 2020?</p> <p>d) ¿Cómo ha venido dándose las redes de servicio en el centro urbano de la Provincia de Huancayo - 2020?</p>	<p><b>Objetivos Específicos:</b></p> <p>a) Describir cómo son los anchos de calzada vial en el centro urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.</p> <p>b) Describir cómo se viene dando el transporte público en el centro urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.</p> <p>c) Describir cuáles son las características de los usos privados en el centro urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.</p> <p>d) Describir cómo ha venido dándose las redes de servicio en el centro urbano de la Provincia de Huancayo – 2020.</p>	<p><b>A Nivel Nacional</b></p> <p>- Ballón, G., Meza, Y., Momroy, Y., Peláez, A. y Quspe, R. (2018). Propuesta de implementación de un edificio de estacionamientos en el centro histórico de la ciudad de Cusco. Caso de estudio: Club Internacional Cusco. (Tesis de Posgrado). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas; Lima, Perú.</p> <p>- Lucano, D. (2018). Evaluación de los estacionamientos subterráneos en rivera Navarrete. (Tesis de pregrado). Pontificia Católica del Perú; Lima, Perú.</p> <p>- Ramirez, X. (2016). Análisis de la demanda actual y demanda futura de estacionamientos públicos considerando la oferta actual de estacionamientos públicos, el flujo vehicular y la capacidad vial de la avenida la cultura en el tramo comprendido entre el paradero Prado y Marcavalle. (Tesis de pregrado). Universidad Andina del Cusco; Cusco, Perú.</p>			<p><b>Población:</b></p> <p>La población está conformada por las vías del distrito de Huancayo.</p> <p><b>Muestra:</b></p> <p>La muestra se tomarán las vías comprendidas entre la avenida Huancavelica y el jirón Huancas y desde el jirón Ayacucho hasta el jirón Tarapacá.</p>

## Operacionalización de variables

**Tabla 1**

*Operacionalización de variables*

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable Independiente Espacio Viano	Es el espacio público donde se relacionan y transitan libremente los diversos habitantes de una ciudad reconociéndose como un espacio social, democrático y significativo.	Toma en cuenta el tráfico y estacionamiento, el transporte público, los usos privativos y las redes de servicio.	Calzada vial	La circulación de vehículos
				El estacionamiento
				El peatón
			Transporte público	Coesistencia entre transporte público y vehículo privado
				Transporte público colectivo e individual
			Usos privativos	Puntos de accesos a la red
				Quioscos y puntos de venta
				Comercio ambulante
				Terrazas y bares
			Redes de servicio	Puntos de información y publicidad
Áreas o subterráneas				
Jerarquía de redes				
Recolección de residuos				
			Vehículos	

*Fuente:* Elaboración propia.